

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Fakultet for landskap og samfunn
Institutt for eiendom og juss

Philosophiae Doctor (PhD)
Thesis 2024:1

Veggrunn og eiendomsforhold

*Administrasjon og forvaltning av offentlige veger
i Norge som utgangspunkt ved avklaring av
eierforhold og registrering av grenser*

Roads as part of the Norwegian cadastral
system

Else Birgitte Engell Akerhaugen

Veggrunn og eiendomsforhold

Administrasjon og forvaltning av offentlige veger i Norge som utgangspunkt ved
avklaring av eiendomsforhold og registrering av grenser

Roads as part of the Norwegian cadastral system

Philosophiae doctor (ph.d.) avhandling

Else Birgitte Engell Akerhaugen

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Fakultet for landskap og samfunn
Institutt for eiendom og juss

Ås 2024



Innholdfortegnelse

Innholdfortegnelse.....	i
Figurliste.....	1
Figurer og illustrasjoner – kilder, rettigheter mm.....	3
Forord.....	7
Abstract.....	9
Sammendrag.....	10
Del I - Innledning.....	11
1 Innledning.....	13
1.1 Problemstilling. Forskningsspørsmål.....	13
1.2 Struktur.....	17
1.3 Bakgrunn. Noen «problemsymptomer».....	23
1.4 Kildebruk, metodiske valg og avgrensinger.....	27
1.4.1 Innledning.....	27
1.4.2 Kilder og kildebruk.....	28
1.4.3 Tidligere forskning og litteratur om avhandlingstemaet.....	35
1.4.4 Metode.....	40
1.4.5 Datainnsamling - hva er 'data'?.....	45
1.4.6 Fra 'data' til 'informasjon'.....	46
1.4.7 Fra 'informasjon' til 'presentasjon'.....	48
1.4.8 Avgrensinger.....	51
2 Bygate eller landeveg?.....	54
2.1 Ulike samfunnsforhold, ulikt lovbehov - skillet mellom 'gate' og 'veg'.....	54
2.2 Felles lovgivning for by- og landkommuner – et 1900-tallsprosjekt.....	55
2.3 Om by/land-forholdet som grunnlag for avhandlingens inndeling.....	57
Del II – Bygatene.....	59
3 Gategrunn før 1814.....	61
3.1 Hvorfor er de eldste norske bylovene interessante i forbindelse med dagens matrikkelsituasjon?.....	61
3.2 De eldste bylovene og byene de var aktuelle for.....	62
3.3 Bjarkøyretten: Gatene som del av brannforebygging og handelsrett.....	63
3.4 Fra 1276: Bestemmelser om gateutforming og vedlikeholdsplikt.....	66
3.5 Byreguleringer, gateomlegginger og grunnerstatninger 1276-1660.....	69

3.6	Bygatene i eneveldets tid (1660-1814).....	79
3.7	Avståelse til 'gategrunn'	87
4	Gategrunnen etter 1814.....	89
4.1	Innledning	89
4.2	Fra spredte bestemmelser til mer helhetlig lovgivning	89
4.3	1827-loven for Oslo - formål og sentrale bestemmelser om gategrunn	92
4.4	Reaksjonene på 1827-loven. Endringsloven fra 1830/1833.....	94
4.5	1830-loven for Bergen	97
4.6	Lovarbeidet frem mot 1845 og den 'almindelige' bygningsloven	99
4.7	Bindende reguleringsplaner og innføring av refusjonsprinsippet.....	104
4.8	Bergen 1857-1875 - uheldige erstatningsbestemmelser utløser behov for nye	111
4.9	1877: 'Bergensløsningen' tas inn i den 'almindelige' bygningsloven	114
4.10	Prof. Aschehoug om forholdet mellom vederlagsfri avståelse og Grl § 105	117
4.11	Privat opparbeidingsplikt i Oslo (1880) og Trondheim (1894)	122
4.12	1896-1906: Samtlige bygningslover i ny utgave	131
4.12.1	Innledning.....	131
4.12.2	Ny 'almindelig' bygningslov i 1896.....	132
4.12.3	Debatt om prinsipper da Bergensloven ble behandlet i 1899....	137
4.12.4	Aker fikk egen bygningsmyndighet da loven for Oslo ble vedtatt. Virkningen for utviklingen i Aker.	140
4.12.5	Trondheim - ny bygningslov først i 1906. Forholdet til Strinda herred	150
4.12.6	Kravet til 'gatebredde'.....	157
4.13	1924-loven: Tilpasset mindre byer, forutsatte utstrakt bruk av lokale vedtekter	159
4.14	Følger av 1896- til 1906- og 1924-lovene for spørsmålet om eiendomsretten til vegarealer	160
4.14.1	Eksempel: Thunes vei, Skøyen	160
4.14.2	'Gatebredde' - hva kan matrikuleres som gategrunn i dag?.....	166
4.14.3	'Vegerklæringer' - latente opparbeidings- og refusjonsforpliktelser	167
4.15	Forholdet mellom amtets og byens (eller bygningskommunens) myndighet i områder omfattet av en bygningslov.....	174
4.16	Gategrunnen – oppsummering av sentrale punkter	178

Del III – Landevegene	180
5 Landevegene – en innledning.....	182
6 Landevegene før 1814.....	186
6.1 De eldste norske vegbestemmelsene og håndhevingen av dem.....	186
6.2 De eldste vegbestemmelsene og eiendomsspørsmålet.....	191
6.3 Tjodvegene og breddekravet	200
6.4 Fram mot 1660 og innføringen av eneveldet.....	202
6.5 Eneveldet – vegforvaltningen inn fastere former	207
6.5.1 Eneveldet som utgangspunkt for generalvegmesterperioden ...	207
6.5.2 Generalvegmesterperioden – nye veger, og med det også grunnavståelser	209
6.5.3 Lovgrunnlaget i generalvegmesterperioden.....	212
6.6 Danmark og Norge – felles grunnprinsipper, ulike samfunnsforhold	215
6.6.1 Felles prinsipper, samfunnsrelaterte forskjeller	215
6.6.2 Norske og danske 'Kongeveier' var ikke det samme.....	219
6.6.3 Bøndenes stilling var ikke den samme i Danmark og i Norge...	224
6.6.4 Arbeidet med landboreformene i Danmark	227
6.6.5 Vegene i utskiftnings- og matrikkelprosessene i Danmark. Virkningen i dag.	229
6.6.6 'Forordning om Vei-Væsenet i Danmark' og forholdet til eldre erstatningsbestemmelser.....	237
6.7 Grunnavståelser og matrikkelforhold i Norge i tiårene før 1814	242
6.7.1 Plakaten fra 31. juli 1801 og synet på erstatning i Norge før 1801	242
6.7.2 Avståelsesplikt og erstatning for veggrunn i Norge før 1814....	245
6.8 Det vi fikk med oss fra unionen med Danmark, og det vi ikke fikk med	251
7 1814 - «Ut av eneveldet, inn i embetsmannsveldet».....	253
7.1 Stortinget kommer på banen - men embedsverket styrer det meste	253
7.2 Den økonomiske kartleggingen i Norge 1805-1814	256
7.3 Lov om ny matrikkel, men taksering uten kartgrunnlag	259
8 Grunnervet.....	263
8.1 Innledning	263
8.2 1814-1824 - Fra generalvegmestre til et vegvesen underlagt amtmannen	264
8.3 Veilov (1824). Departementets lovforslag og Stortingets endringer .	269
8.3.1 Innledning.....	269
8.3.2 Forslagene om sentralt vegregister og avståelse av sidearealet blir strøket	271

8.3.3	Virkningene	273
8.4	1837: Formannskapslovene endret systemet vegloven var basert på	275
8.4.1	Veglovperioden 1824-1851 må deles i to	275
8.4.2	Om formannskapslovene	276
8.4.3	Amtskommunen og amtstinget.....	279
8.5	Sammenhengen mellom 'veggrunn' og 'gjerde'.....	281
8.6	Vegadministrasjonen - rollene og oppgavefordelingen.....	284
8.6.1	«Veivæsenet» - opprinnelig et flerdelt 'vesen', ingen etat	284
8.6.2	«Statens Veivæsen»	286
8.6.3	Amtmannen hadde ansvaret for mange veger, men ikke alle... ..	292
8.6.4	Veginspektøren tok seg av deler av den praktiske oppfølgingen.....	297
8.6.5	Fogden hadde ansvaret for innkreving og regnskapsførsel.....	306
8.6.6	Lensmannens oppgaver.....	308
8.6.7	Rodemestrene	311
8.6.8	Amtsingeniør – overingeniør – vegsjef	311
8.7	1851-lovens forhistorie. Stortingets prinsippendringer i årene etter at den var vedtatt	316
8.7.1	Kampen om bevilgningsmyndigheten. Virkningen for veilov (1851)	316
8.7.2	1854-sesjonen – en svært forsiktig start.....	319
8.7.3	1857: Kostnadsøkninger og forslag om 'overskridelsesbidrag'	326
8.7.4	1859/60-sesjonen.....	330
8.7.5	1862/63-sesjonen.....	339
8.7.6	1865/66-sesjonen og budsjettvedtakene i tiårene etter.....	349
8.8	'Grunn og gjerde' i praksis, fra 1860-tallet til ca. 1986.....	351
8.8.1	Innledning.....	351
8.8.2	Amtstingsprotokollene	353
8.8.3	'Distriktene'.....	356
8.8.4	«Grustag og anden Jordskade».....	358
8.8.5	«Spleiselagsvegene» – sogneveisloven, veilov (1912) § 6 og veglov (1963) § 26.....	360
8.8.6	Eiendomsforholdene etter at veilov (1912) var vedtatt.....	376
8.8.7	Skjematiske vedtak - bevilgningsvedtak - skjønn – oppmåling – overtakelsesforretning	377
8.8.8	Opptak av privat anlagte veger	384
8.8.9	Okkupasjonslovgivningen 1940-1945 og endringsloven fra 1946.....	386
8.8.10	1950-tallet: Økende misnøye med 'grunn og gjerde'-systemet.	390
8.8.11	Veglov (1963) som del av den nye fylkesordningen	396

8.8.12	Virkingen av endringene i 1964	398	
8.8.13	1972: Betydelig delegering av fullmakter.....	403	
8.8.14	Ansvarsendringer som følge av endringer i kommunesystemet (1975-1986)	404	
8.8.15	Kort oppsummering - perioden fra 1860-tallet til 1986	409	
8.9	Endringene i 2003, 2010 og 2020. Arkivvirkningene.	409	
9	«at utlægge til almindelig bruk for de interesserte»	415	
9.1	Innledning	415	
9.2	'Chaussée-perioden' – bakgrunnen for privatvegslovene, tilbakeføringspraksis og veilov (1912) § 8	418	endret
9.3	Tilbakeføring av nedlagte parseller skapte problemer.....	420	
9.4	1869: Den første loven om private vegger.....	421	
9.5	Virkingen for tilbakeføringspraksisen.....	425	
9.6	Veilov (1912) og eiendomsdebatten i Odelstinget	427	
9.7	'Nedlagt og utlagt' etter 1912.....	430	
9.7.1	Veilov (1912) § 8	430	
9.7.2	Veglov (1963) § 8.....	433	
9.7.3	1996-endringene. Offentlige myndigheters (manglende) rett til å kontrollere vegger som er (eller blir) privatklassifisert.....	435	
9.8	Rettslig side ved at ekspropriasjonshjemmelen for privat veg står i veglova	448	
9.9	Matrikkelproblemet: Vegger som er 'utlagt', men ikke matrikulert	451	
10	Grensemarkering og eierskapsregistrering.....	454	
10.1	Innledning	454	
10.2	Anleggsprofilene - de første 'ferdigvegskartene'	454	
10.3	Fra 1891: Registrering av vegområdet i 'grunnriss'	455	
10.4	Gjerdene som grensemarkering	457	
10.5	Vegvesenets 'gulkuler', hjemmelsdokumenter og grunnvervsarkiv	462	
11	Kart.....	469	
11.1	Kart som del av avklaringsarbeidet.....	469	
11.2	1818-1830: Veglengdemålinger og Justisdepartementets vegkart ..	470	
11.3	Vegkontorenes 1900-talls-vegkartserie – spesialkart, ikke normert tegnbruk	473	
11.4	Jordskiftekartene.....	477	
12	Noen utdypinger.....	480	
12.1	Hovedregel - men med variasjoner.....	480	
12.2	Vegklasse eller 'bevilgningsindikator'?	480	

12.2.1	Vegklassene i perioden fra 1824 til 1963. Forholdet til veger 'åpne for allmenn ferdsel' før og etter 1963/64	481
12.2.2	Anleggsbetegnelsen var en bevilgningsindikatorer.....	493
12.3	Noen «gjengangere» i tvister om vegeierforhold og -grenser	501
12.3.1	Innledning.....	501
12.3.2	Skråninger og grøfter.....	503
12.3.3	Frigrunnserklæringene	504
12.3.4	'Stille utvidelse'	508
12.3.5	Til eie eller bare til bruk?.....	511
12.3.6	Alenbredden.....	513
12.3.7	Ekstinksjons- og hevdspåstander.....	518
12.4	Landevegene – kort oppsummering før siste del.....	524
Del IV – Situasjonen i dag.....		527
13	Problemene.....	529
13.1	Lovene eller lovanvendelsen?	529
13.2	'Eiendom' som problem i vegsaker	531
13.2.1	'Eiendomsrett'. Sentrale lover i vegsammenheng.....	531
13.2.2	Det svenske systemet med «vägrätt».....	532
13.2.3	'Eiendoms Terminologi' vs. 'grunnterminologi' - utgangspunktet	534
13.2.4	Terminologi og eiendomsoppfatning	536
13.2.5	Terminologi og vegrealitet	538
13.2.6	Det historiske grunnlaget for dagens tinglysingsystem	543
13.2.7	Tinglysingslovens 'eiendom'.....	545
13.2.8	Veggrunnen og forholdet til de historiske eiendomsregistre .	548
13.2.9	Veggrunnen og dagens tinglysingsystem.....	550
13.2.10	Eiendomsproblemet i delesaks- og matrikkelsammenheng	554
13.2.11	'Eiendomsproblemet' – en sammenfatning.....	557
13.3	Lover og lovvirkninger.....	558
13.3.1	Forhold som kan gjøre lover mindre tjenlige.....	558
13.3.2	Veglovas alder er en del av problemet	559
13.3.3	Samordning av regelverkene om arealdisponering	567
13.3.4	Fra 'umatrikulert grunn' til 'matrikkelenhet'.....	583
14 Oppsummering, utfordringer og forslag.....		608
14.1	Oppsummering	608
14.2	Dagens muligheter og utfordringer	611

14.3 Forslag: Ny veglov	614
14.4 Harmonisering av dagens regelverk. Forslag og anbefalinger	619
Litteratur	623
Lover, forskrifter, lovforarbeider mm	635
Lover	635
Forskrifter	643
Norske lovforarbeider, utredninger, stortingmeldinger m.m.....	644
Rundskriv, instruksjer, tolkningsuttalelser mm (kronologisk)	658
Danske og svenske lover, lovforarbeider, utredninger mm	659
Dommer og tinglysingsavgjørelser	660
Kildesamlinger (skrivene).....	663
Ord- og begrepsforklaring	666
Vedlegg	675

Figurliste

Figur 1. Hedemarkens Amtsting. Klipp fra hovedregisteret for perioden 1838-1900...	34
Figur 2. Bygningsdistriktene i Aker	148
Figur 3. Paul Fjermstads vei i Trondheim.....	156
Figur 4. Rt. 1907 s. 145. Området slik det var i 1881	161
Figur 5. Delingsforretninger før 1980 - de ulike forretningstypene.....	175
Figur 6. Larkollveien nord for Dilling jernbaneovergang i 1899. © Kartverket	197
Figur 7. Vegene i området ved Sandar kirke rundt 1810. © Kartverket.....	198
Figur 8. Kolding slik byen ble fremstilt i Civitates orbis terrarum (1598).....	220
Figur 9. To av milesteinene fra 1687 står nå på Norsk folkemuseum.....	223
Figur 10. Utsnitt av matrikkelkart fra 1810 for Ll. Favrbj By, Hylleholt (Fakse ladeplads) i Danmark	236
Figur 11. Samme område i 2021.....	236
Figur 12. Utsnitt av matrikkelkart fra 1806, Grue i Solør, Norge. © Kartverket	259
Figur 13. Eksempel på informasjon i gammel vegprotokoll fra Østfold	274
Figur 14. Mosseveien ved Åvangen, plankartet fra 1867 og dagens trasé.....	291
Figur 15. Kart over områdene vedlegg 4.1-4.6 er knyttet til.	383
Figur 16. Ervervsinformasjon fra overtakelsesprotokoll	401
Figur 17. Carl Emil Baagøe: Ljabrochaussen, 1865 (Oslo museum).....	419
Figur 18. Ferdigvegsnivellement fra 1903, Kilsveien i Kragerø.....	455
Figur 19. Grensekigard langs veg i Gausdal, 1950-tallet (Foto: Anth. B. Nilsen).....	460
Figur 20. Plaststikk merket 'GRENSESTIKK STATENS VEGVESEN. (Foto: Hallgeir Tomter)	463
Figur 21. Norm for konventionelle karttegn (1881), vegtegnene	469

Figur 22. Veglengdekart fra 1819, stedfestet utsnitt nordøst for dagens Sinsenkryst. © Kartverket.....	472
Figur 23. To vegkart fra Vestfold, tidl. 1930-tall og 1940. © Kartverket/SVV.....	476
Figur 24. Hodalen, Tolga – matrikelgrensene per 2023 bak, jordskiftekartet fra 1896 foran.....	479
Figur 25. Grunnriss fra 1893, veganlegget Kløfta-Olstaddalen i Ullensaker.....	502
Figur 26. Forretningsinformasjonen for turvegarealet i sak LB-2016-30484, med avgivereiendommen slik den er etter tilbakeføringen	522
Figur 27. Reguleringsformål i kryssområdet rv. 163 x rv. 191 i Oslo	580
Figur 28. Her er bruttogrensene i målebrevet registrert i eiendomskartet	596
Figur 29. LB-2014-56621. ØK-kartet fra 1973 med dagens eiendomsgrenser	597
Figur 30. Fv. 1046 er hjelpelinjeavgrenset, men det er tatt hensyn til sidearealskravet ved opprettingen av boligtomter	601
Figur 31. Sidearealet langs fv. 1046 - regulert til 'grønnstruktur' i 2019	602
Figur 32. FV1016 Bjabergveien i Indre Østfold	602
Figur 33. Feilplassert sirkel i E6 Vassumkrysset	604
Figur 34. 'Privateid' gangvegareal i Asker.....	605

Av praktiske årsaker er all informasjon om kilder og brukstillatelser samlet på de neste sidene.

Figurer og illustrasjoner – kilder, rettigheter mm

Der ikke annet er opplyst, er figurer og illustrasjoner gjengitt med grunnlag i lov 15. juni 2018 nr. 40 om åndsverk (åndsverkloven) §§ 14, 30, 32 og/eller 37. «Falt i det fri» tilsvarer lisensen «Public domain».

Kartverkets veiledning for utvidet kildehenvisning til kartene i det historiske kartarkivet ligger på <https://www.kartverket.no/api-og-data/vilkar-for-bruk#historiskekart>

Figur 1: *Register til Hedemarkens amtsthingsforhandlinger for 1838-1900 (1904) s. 20, på Nasjonalbibliotekets 'nettbibliotek'*

Figur 2: *Aker herred, bind 1 (1940) s. 247*

Figur 3, 26, 29, 30, 32, 33 og 34: *Norkart GisLine (via SVVs lisens)*

Figur 4: *Oslo Byarkiv, kart-ID k1881s_4. CC 3.0-lisensiert*

Figur 5: *Samtlige klipp er fra forretninger fra Hamar og Vang, tinglyst i 1947 og hentet via Arkivverkets side 'Digitalarkivet'. Egen sammenstilling.*

Figur 6: *Kartverket (Norges Geografiske Oppmåling, heretter NGO): Rektangelmåling 1: 25 000, 14B 4 Sør, Einar Christian I. N. Michelsen, 1899. Falt i det fri, tilleggsinformasjonen i samsvar med Kartverkets anvisning for utvidet kildeinformasjon.*

Figur 7: *Kartverket (NGO): Norge 136: Veikart over en Del av Akershus; Buskerud; Grevskabernes; Bratsberg og Nedenæs Amter, H. Gløersen. Årstell usikkert, men antatt 1810. Falt i det fri, tilleggsinformasjonen i samsvar med Kartverkets anvisning for utvidet kildeinformasjon.*

Figur 9: *Norsk folkemuseum, via www.digitalmuseum.no. Opprinnelig gjengitt i Pål Mork (red.), *Norsk Folkemuseum – friluftsmuseet*. By og bygd 43 (2010) s. 159. Lisens: CC BY-SA.*

Figur 10, 11: *Geodatastyrelsen, Danmark – «Historiske kort på nettet», <https://hkpn.gst.dk/> (erstattes av ny løsning 1. september 2023 - <https://historiskekort.dk/>). Ingen bruksbegrensninger angitt.*

Figur 12. *Kartverket (NGO): Rektangelmåling (matrikkelutgaven) 1: 10 000, 20D-7-nv, Søren Hagerup Stabell, 1806. Falt i det fri, tilleggsinformasjon i samsvar med Kartverkets anvisning for utvidet kildeinformasjon.*

Figur 13: Private fotografier, egen transkripsjon. Protokollen har (ifølge utleveringskortet) arkivreferanse SAO/A-10756/A/Aa/L0015.

Figur 14: Plankartet ligger i SVVs arkiv (Moss kontorsted). Dagens trasé: Norkart GisLine via SVVs lisens. Egen bearbeiding.

Figur 15: Norkart GisLine via SVVs lisens. Egen bearbeiding.

Figur 16: Fra vegprotokoll for Akershus 1965-1969 s. 45-46 med tilhørende kart, SVVs arkiv i Oslo. Egen bearbeiding i fig. 16, hele i vedlegg 3.

Figur 17: Akvarellen er eid av Oslo Museum, avfotografert av Rune Aakvik, og tilgjengelig via <https://digitaltmuseum.no/021047389076/liabrochauseen-1865-akvarell>. Lisens: CC BY.

Figur 18: Fra SVVs arkiv i Skien. Mottatt fra landmåler ved kontoret, egen bearbeiding.

Figur 19: Eget familiealbum

Figur 20: Hallgeir Tomter er landmåler i SVV, og har gitt tillatelse til at bildet brukes.

Figur 21: Boka ligger på Nasjonalbibliotekets 'nettbibliotek' og er falt i det fri.

Figur 22: Kartverket (NGO): *Veikart - Norge 240, Kartblad 1* (utsnittet «Fra Oslo domkirke til Romsås»), 1: 20 000, J. H. Reichborn, 1819. Sammenstilt med klipp der kartet er vist i Kartverkets stedfestingsportal.

Figur 23: Kartet fra 1930-tallet er i privat eie. 1940-kartet ligger i amtskartsamlingen i Kartverkets historiske arkiv (*Jarlsberg og Larviks amt nr 60: Veikart over Vestfold, målestokk 1: 100 000, 1940*) og er registrert som kart med ukjent karttegnar/oppmåler, men begge er utgitt av SVV Vestfold. Egen sammenstilling.

Figur 24: Dagens grenser: Norkart GisLine via SVVs lisens. Jordskiftekartet ligger i Jordskifteverkets kartarkiv (RA/S-3929/T, 1859-1988, s. 535) på Digitalarkivet. Egen sammenstilling.

Figur 25: Grunnriset ligger i SVVs arkiv i Oslo. Egen bearbeiding.

Figur 27: Ortofoto med grenser fra Norkart GisLine via SVVs lisens, plankart fra Oslo kommunes planinnsynsløsning. Egen sammenstilling.

Figur 28: Dagens grenseregistrering fra Norkart GisLine via SVVs lisens. Målebrevet ligger i Digitalarkivet (Sør-Gudbrandsdal tingrett, SAH/TING-004/H/Hb/Hbc/L0007: Pantebok nr. 7, 1904-1912, s. 898). Egen sammenstilling.

Figur 31: Skiptvet kommune, plan-ID 20190002

Øvrige illustrasjoner:

Inndelingsside, del I: Rv. 21 og fv. 220 ved Fredriksten festning i Halden. Norkart GisLine via SVVs lisens.

Inndelingsside, del II: Vibenshus runddel, 1963. Fotograf ukjent. Forvaltes av Københavns museum. Brukstillatelsen omfatter et ønske om at det lenkes til bildesiden - <https://kbhbilleder.dk/kbh-museum/32683>

Inndelingsside, del III: Maleriet på forsiden er avfotografert i forbindelse med salget i 2006. Baksidebildet: Google Street View.

Inndelingsside, del IV: Eget foto (juli 2023) på forsiden. Baksiden: © Norgebilder (øverst), Norkart GisLine via SVVs lisens (under)

Vedlegg:

Oversikt på første side av vedleggsdelen

Med unntak for vedlegg 5.2 er samtlige fra SVVs arkiv eller egenproduserte oversikter.

Forord

Det har vært slitsomme år – men så utrolig privileert jeg er som har fått lov til å gjøre dette! Det er svært mange som fortjener en takk i den anledning, både som bidragsyttere og som støttespillere, men noen mer enn andre:

Uten Eirik Wanneboe og Per Morten Lund – Eirik som leder for eiendomsseksjonen i SVV Region øst i 2019, og Per Morten som regionvegsjef – hadde jeg ikke fått støtten og aksepten jeg trengte for å kunne gjennomføre prosjektet som SVV-ansatt, og hadde heller ikke fått muligheten til å søke om prosjektstøtte fra Norges forskningsråd. Eirik var også min første interne mentor i forbindelse med prosjektet; en slags «videreføring» av opplæringsoppgaven han og Hans Martin Scharning påtok seg da jeg begynte i SVV i mars 2010.

Marit Gagnat overtok som intern mentor da Eirik gikk over til Viken fylkeskommune i 2020. Selv om jeg ikke akkurat har tråkket ned dørstokken hennes i disse årene, har jeg hatt med meg mye jeg ikke hadde fått uten henne, blant annet muligheten til å delta i (og lære av) samarbeidet med Kartverket i forbindelse med prøveprosjektet for matrikkelføring av gamle veggrenser og prosjektet 'Masterplan Matrikkel'. I den forbindelse: En stor takk også til Siri-Linn Ektvedt, Arnulf Haugland, Lars Elsrud og Leikny Gammelmo, til tidligere Vegvesen-kolleger David André Hosen, og til fagarkivar Sidsel Kvarteig, både på egne vegne og som representant for Norsk kartmuseums venneforening.

Leif Lauvås ante ikke at han kom til å få en «ubrukkelig» medarbeider da jeg valgte innplassering på Drift og vedlikehold Grunnerverv i forkant av omorganiseringen av SVV ved årsskiftet 2019/2020, men håndterte det som en ekte helt, og det har han fortsatt med gjennom hele rekken av forsinkelser, forlengelser og frustrerte utbrudd (inkludert en og annen tåre). Takk, Leif – uten deg hadde jeg ikke kommet meg gjennom dette. Jeg mener det.

At veiledere mine på NMBU ikke har gitt meg opp underveis, er egentlig et under - det kan umulig være noen fornøyelse å prøve å veilede en som meg – men det har de altså ikke gjort. Tusen takk til Helén Elisabeth Elvestad, Gunnhild Storbekkrønning Solli og Per Kåre Sky!

Jeg har fått nyttige innspill og tilbakemeldinger på start-, midtveis- og sluttseminarene. Mange er tatt til etterretning, noen råd har jeg ikke fulgt, men det siste kan definitivt verken Sjur K. Dyrkolbotn, Jørn Øyrehagen Sunde, Leiv Bjarte Mjøs eller Erling Berge lastes for. Mine valg, mitt ansvar. Erling er bare en av flere NMBU'ere som jeg har lært å sette stor pris på i løpet av disse årene. Der er det så mange navn som kunne vært nevnt, at jeg nøyer meg med ett: Gunnar Tenge, både fordi

han har stått for faste Zoom-morgenkaffer (en mulighet jeg har benyttet meg av i varierende grad, men hatt stor glede av når jeg har «stilt opp»), fordi det var utrolig morsomt å oppleve teknisk museum i München sammen med ham, ikke minst avdelingen for kartografi og landmåling, og fordi ... ja, det er det der med felles interesser, da - kart- og oppmålingshistorikk rent generelt. Det er alt for få som kan stå i lang tid og beundre en globus bare fordi Amerika mangler.

Men det er altså uansett Statens vegvesen som er «hjemmet» mitt, og Norsk vegmuseum er et «favorittrom». Astrid Stubrud mottok meg med åpne armer første gang jeg var der som SVV-ansatt, og uten bidragene fra (og arbeidet for) Vegmuseet hadde jeg stilt mye, mye svakere i dette prosjektet. Takk til både dagens «museale» kollegaer og dem som har gått videre til nye oppgaver andre steder! En særlig takk til Cathrine Thorstensen, Knut Baar, Håkon Aurlien, Åsmund Johannes Sletten (særlig for protokoll-transporten!) og Geir Paulsrud, og til Marit Johansson som fortalte meg at Forskningsrådet hadde en OFFPHD-ordning. En takk også til Tormod Areson Stauri (du får formidle den, Geir!) for oversettelsen av tekstene om vegomleggingen i Eidsberg i 1401.

Et utall av gode kollegaer innenfor og utenfor SVV har bidratt med eksempler, dokumenter og spørsmål både før oppstart og underveis i arbeidet. Takk til samtlige, men en særlig takk til Vigdis Tveit og Hallgeir Tomter for både fagrelatert og *litt* mindre fagrelatert kontakt.

Mats Linder: Når ting har buttet, har jeg tenkt på kaffekoppene med deg. Brenner man for noe, er man et godt stykke på veg – ikke sant?

Sist, men ikke minst – en stor klem til «flokket min»: Henrik og Oda, Espen og Ina og Eir og Erlend. Og så Ernst, da - du har vært utrolig tålmodig. Det er ikke bare-bare å være gift med en som bruker så mye tid på helt andre ting enn hjem, båtpuss og bestevenn som jeg har gjort de siste årene. Det har blitt mange «jeg kommer, må først bare...» som har vist seg å ta mange timer, og ikke så rent få «beklager, det glemte jeg at jeg sa jeg skulle gjøre». Dessuten er det ikke mange som hadde håndtert mottakelsen av 78 flyttekasser med stortingsprotokoller med et «dem får vi plass til i rommet der flygelet mitt står!», tatt ned alle bildene, og satt opp bokhyller i stedet.

Og takk til Mia. Det er ingen ting som fungerer bedre som selskap på en småkald hjemmekontorplass og konstant påminning om å låse maskinen før man forlater den, enn en katt.

Larkollen, august 2023

Birgitte Akerhaugen

Abstract

The aim of this project is to describe how urban streets and rural roads were handled as public property outside the ordinary value-based property system before 1980 and the effects of this practice, and in this way ease the use of existing documentation in improving the information found in the current cadastral system.

The Norwegian cadastral system was changed in 1980, when the earlier value-based system was replaced by a map-based system. Public roads had been kept out of the land registers to ensure that they were not included in registers used for taxing purposes. This became a problem when the map-based system were to be established, as it was done by using information from the land registers. Several new statutory provisions were passed in 1981 to enable the road registration, but mapping the boundaries was not mandatory, and road boundary information in the cadastre is still deficient.

The cities had their own legal systems, thus the cadastral problems in urban areas differ from those in rural areas. City streets are therefore described in part II, roads in part III.

Cadastral information is often used by people who does not know that the information can be misleading. This results in problems ranging from incorrect information in sales descriptions to disputes between road authorities and property owners about the right to use or maintain roads and roadside areas seemingly owned by the private part. Better information will reduce such problems, but the statutes that are put to use when allowing cadastral changes often calls for documentation that were not produced in the road administration system when obtaining ground and securing boundary information. This system was quite complex, and there is usually no single document showing that the road administration has acquired the ground used, or that the landowners have accepted the boundaries separating their property from the the road ground. Better knowledge of the information that actually exists and how it can be used will reduce this problem, but the complexity and long historical lines that shaped the system necessitates a thorough description of both historical context and some central elements, especially connected to different views on property and ownership and the terms related to this subject.

Sammendrag

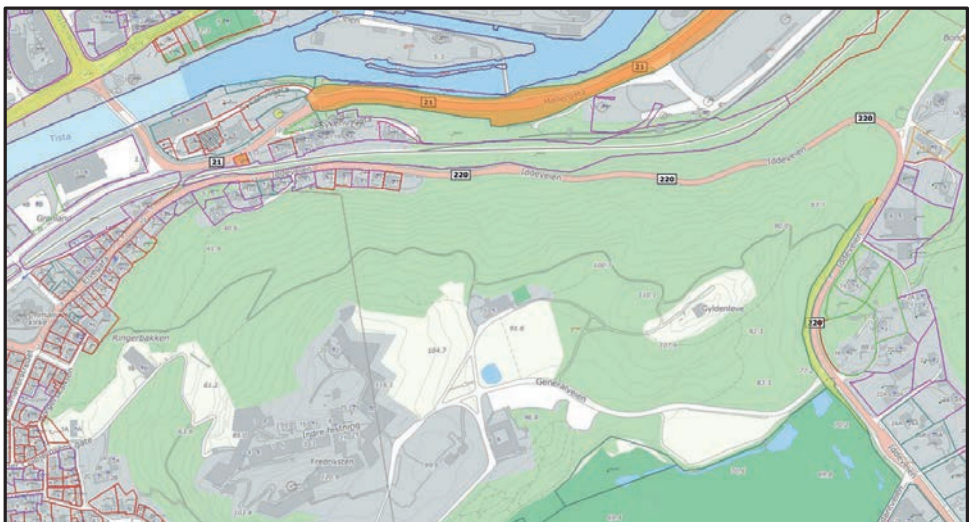
I avhandlingen behandles først eldre lovverk og praksis knyttet til gater (del II) og veger (del III) som offentlig eid og forvaltet grunn, før de historiske forholdene settes i sammenheng med utviklingen av dagens lovverk og eiendomsregistre i del IV, og da med hovedvekt på å belyse problemer som kan spores tilbake til at veg- og gategrunn i liten grad ble registrert i eiendomsregistrene Norge hadde før 1980. I siste kapittel oppsummeres problemene, og det foreslås tiltak som kan bidra til å forbedre dagens situasjon.

Frem til 1980 var det norske eiendomsregisteret for landområdene et verdibasert eiendomsregister - et system uten eiendomskart. Grunnbøkene var det sentrale elementet, men veggrunn ble ikke registrert i grunnbøkene fordi den verken hadde økonomisk verdi eller skulle skattlegges. Da det nye kartbaserte eiendomssystemet skulle etableres etter 1980 ble fraværet av grunnboksinformasjon et problem, og det måtte vedtas egne lovbestemmelser før veggrunnen kunne tildeles registernummer. Det ble imidlertid ikke stilt krav om at grensene skulle registreres når vegene ble lagt inn i kartet, og dagens matrikelkart mangler fortsatt mye veginformasjon, særlig korrekt informasjon om grensene.

Samferdselarealer i byene ble behandlet og avstått med grunnlag i et annet lovverk enn veggrunn på landet, og det har ført til at problemene knyttet til bygater er av en annen karakter enn dem som er aktuelle for landevegenes del. Dette er grunnen til at bygatene behandles i en egen del.

Matrikkelen brukes av mange som ikke er klar over at systemet ikke har rettslig troverdighet. Følgene kan blant annet bli feil arealinformasjon i salgsoppgaver og konflikter mellom vegmyndighetene og private grunneiere om retten til veggrunn og sidearealer som tilsynelatende er en del av den privateide enheten. Kvalitetsheving av matrikelinformasjonen vil redusere slike problemer, men slik dagens lovverk er utformet kan det være vanskelig å få matrikelført både gamle og nye veggrensener. Det kan i noen tilfeller bli stilt krav om at det legges fram dokumentasjon som aldri var en del av vegmyndighetenes grunnvervs- og grenseregistreringssystemer. Det finnes sjelden ett enkelt dokument som viser at veggrunnen er ervervet eller at de private partene er enige med vegmyndigheten om hvor eiendoms grensene går, og er derfor behov for mer kunnskap om hva som finnes og hvordan det kan brukes.

Del I - Innledning



I området ved Fredriksten festning i Halden er det bare mindre felt som blir oransje og gule når man aktiverer eiendomskartlaget i kartløsningen SVV bruker. Når riks- og fylkesveger mangler slik farge, betyr det at de ikke har rett eierinformasjon i matrikkelen. I dette tilfellet er det fordi deler av vegområdet ikke har egen matrikkelenhet.

Det er ikke bare i Halden matrikkelen mangler veginformasjon. Selv om det ligger en vegenhet i matrikkelkartet, kan det godt være at grensene ikke er matrikkelført. Det skaper problemer både for vegmyndighetene og private grunneiere.

Problemer bør man prøve å få gjort noe med.

1 Innledning

1.1 Problemstilling. Forskningsspørsmål.

Veger og gater er en del av samfunnets fysiske infrastruktur, matrikkelen en sentral komponent i Norges digitale infrastruktur. Ideelt sett bør alle landets eiendomsenheter være registrert i matrikkelen og alle eksisterende enheter og grensepunkter kunne gjenfinnes i matrikkelkartet, slik at matrikkelen fungerer best mulig «for ei rekkje samfunnsformål, m.a. sikring av eigedomsrett og ein effektiv eigedomsmarknad, og for planlegging, forvaltning og administrasjon i offentleg sektor», som det står i merknaden til matrikkellovas formålsparagraf i Ot.prp. nr. 70 (2004-2005). Det er imidlertid mye som gjenstår før vi kommer dit, og vegene er «verstinger» i denne sammenhengen, selv om de i prinsippet har vært omfattet av registreringsplikt siden delingsloven¹ trådte i kraft 1. januar 1980. Utgangspunktet for arbeidet er derfor symptomet på at noe ikke er som det burde være: Veginformasjonen som er registrert i matrikkelen avviker svært ofte fra de reelle eierforholdene «i marka» - slik kartklippet på forsatsbladet er et eksempel på.

I 2016 etablerte Kartverket en seksjon for sentral matrikkelføring blant annet med tanke på føring av jordskiftesaker og informasjon om gamle veggrensene², og det ble matrikkelført en del veggrensene i samarbeid med Statens vegvesen både som del av prøveprosjektet før seksjonen ble etablert og i perioden etter. Etter hvert tok imidlertid arbeidet med Regionreformen så mye av kapasiteten at veggrensene måtte nedprioriteres, og fra våren 2022 har arbeidet vært konsentrert om deling av matrikkelenheter i forbindelse med endringene i riks- og fylkesvegadministrasjonen.³ Fullmakten fra KMD som denne føringen er basert på, bortfaller 31. desember 2024, dermed må delingene prioriteres. Om det betyr at arbeidet med å føre veggrensene kan gjenopptas fra 2025 er det ikke sagt noe om, men uavhengig av det er manglende matrikkelinformasjon ikke noe Kartverket kan eller bør ta seg av helt alene, ettersom matrikkelføring i utgangspunktet er en kommunal oppgave.

¹ LOV-1978-06-23-70

² Kartverkets årsrapport 2016 s. 27

³ «Kartverket matrikkelfører deling av offentlig veg» (<https://www.kartverket.no/eiendom/lokal-matrikkelmyndighet/matrikkelfore-offentlig-veg>), informasjon publisert 2. februar 2022.

Hvorfor er det så mange avvik mellom veginformasjonen som er registrert i matrikkelen og det faktiske grunnlaget? Det var dette spørsmålet som opprinnelig gjorde at jeg begynte å grave i veghistorikk og gammel lovgivning. Over tid har det blitt stadig tydeligere at det er snakk om samvirkninger av en lang rekke ulike forhold, og at det ikke bare er veger anlagt før 1980 som er et problem. De historiske forholdene har i tillegg fått virkning for måten nye vegsaker behandles på, og i en del tilfeller fører dette til at det også blir vanskelig å få matrikkelført nye grenser.

Problemet er at det ofte er snakk om utilsiktede virkninger, for eksempel når en endring i plan- og bygningsloven som er ment å forenkle saksbehandlingen i byggesaker, slår negativt ut for vegsakenes del, samtidig som det kan være vanskelig å forstå hvorfor den aktuelle endringen blir et problem ved behandlingen av vegsaker, og bare der. En del av forklaringen kan imidlertid henges på noe Rani Anjum og Stephen Mumford har skrevet: «If same cause gives same effect, them by the logical rule of modus tollens⁴, so is the following principle: *a difference in effect must mean that there was a difference in the cause*».⁵ Noe ved utgangspunktet er ulikt, derfor blir heller ikke virkningen den samme. Om man ønsker å rette opp i problemet, må man imidlertid både finne ut hva det er som forårsaket ulikheten i resultat og hvilken del av ulikheten som ga virkningen man er ute etter å unngå. Det er først når man vet begge deler man får full nytte av den nye kunnskapen, fordi det først er da kan man velge løsning uten å måtte prøve seg frem for å oppnå det resultatet man ønsker seg.

Det overordnede forskningsspørsmålet har dermed blitt:

- Hvilke faktorer og handlingsrekker ligger bak dagens avvik mellom faktisk og matrikkelregistrert informasjon om vegeiendomsforhold?

Målet er ikke først og fremst å finne ut hva som «ligger bak», men å bruke kunnskapen om de bakenforliggende forholdene som del av grunnlaget for forslag til tiltak som kan forbedre situasjonen. Det overordnede forskningsspørsmålet kan imidlertid ikke besvares uten at det deles opp i underspørsmål. Disse er basert på hypoteser om stokastiske årsakssammenhenger, altså at et fenomen (A) betraktes som en årsak til et annet

⁴ Argumentasjonsformen/slutningsregelen «hvis A så B -> ikke-B; derfor ikke A»

⁵ Anjum and Mumford (2018) s. 44 (kursiveringen er original)

fenomen (B) dersom det er en viss sannsynlighet for at A fører til B.⁶ Da må A ligge foran B i tid, men ikke så langt foran at det er usannsynlig at det er en sammenheng, men det må i tillegg undersøkes om den tilsynelatende sammenhengen bare skyldes en tilfeldighet – en korrelasjon (samvariasjon) som kanskje er utløst av de samme faktorene, men der den ene ikke har forårsaket den andre. I Rani Lill Anjum og Stephen Mumfords bøker og artikler om kausalitet⁷ er det lagt vekt på å vise hvorfor dette ikke bare må undersøkes som et rent spørsmål om A har ført til B, men også om hvilke «krefter» som har påvirket eller begrenset den forventede effekten. Dette gjenspeiles i underspørsmålene, som er basert på idéen om at lover og regler er samfunnsskapt «verktøy». En følge av dette er at lover sjelden blir vedtatt før samfunnet opplever å ha behov for dem, en annen at virkningen av en lov er nært knyttet til hvordan verktøyet «brukes» - tolkes og anvendes.

Usikkerhet og manglende kunnskap øker sannsynligheten for at lover tolkes og anvendes feil. En vanlig reaksjon på usikkerhet er å være restriktiv og legge inn en ekstra 'sikkerhetsmargin' (det blir en begrensende faktor, en 'inhibitor' i Anjum og Mumfords terminologi), og manglende kunnskap øker i tillegg sannsynligheten for feiltolkning. Manglende kunnskap om et fagfelt øker også sannsynligheten for at en lovendring får utilsiktede virkninger. Underspørsmålene er derfor basert på en antakelse om at mange av dagens problemer skyldes manglende kunnskap om eldre tids grunnavståelser og vegforvaltning. Man må likevel huske at også særinteresser er en del av det som påvirker lovutvikling og lovanvendelse, og at dette kan føre til at virkninger som sett fra én parts side oppfattes som lite formålstjenlig, men godt kan være en ønsket virkning sett fra den *andre* partens ståsted. Dette må tas med i betraktningen, og det inngår derfor i vurderingene underveis og som premiss for forslagene i siste kapittel.

Det er grunn til å tro at det er en del usikkerhet som har sammenheng med spørsmålet om hvordan grunneiernes rettigheter har blitt ivaretatt. Selv om legalitetsprinsippet først ble tatt inn i Grunnloven (Grl) § 113 i 2014, er hele det norske lovsystemet basert på det som da ble lovfestet, at «Myndighetenes inngrep overfor den enkelte må ha

⁶ Grønmo, Sigmund: «Årsaksforskning». Store norske leksikon på snl.no (Sist lest 3. juli 2023)

⁷ I tillegg til *Causation in science and the methods of scientific discovery* (2018) har jeg lent meg på *Getting Causes from Powers* (2011), «Fundamentals of causality» i *Information Knowledge Systems Management*, 10 (2011) s. 75-84 og «Effects of context», ibid. s. 101-110, men de tre siste er ikke brukt direkte og er derfor ikke tatt med i litteraturlisten.

grunnlag i lov». Det gjelder ikke bare lovene i seg selv – det holder ikke at det finnes en lov - men også oppfølgingen av dem. De forvaltningsrettslige prinsippene som nå fremgår av lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) skal sikre at berørte parter ivaretas, men hvordan skal man kunne vite om en grunneier fikk den behandlingen hen hadde krav på før vi hadde noen form for forvaltningslov, når det ikke en gang fremgår av grunnbøkene at vegarealene er avstått? Kan man stole på at grensene i ferdigvegskartet ikke bare er et resultat av noe Vegvesenet har gjort uten at grunneieren var varslet eller involvert i prosessen på annen måte? Denne usikkerheten kommer sjelden tydelig til uttrykk, men det er sannsynlig at den ligger bak mye av det som gjør at det kan være vanskelig å få matrikkelført gammel veginformasjon. Et sentralt underspørsmål er derfor:

- Hvordan ble private parters rettigheter ivaretatt ved grunnavståelser på 18-1900-tallet?

Dette belyses ved en gjennomgang av historisk dokumentasjon, og besvares derfor ikke direkte, men via oppsummeringer underveis i del II og III og en sammenfatning i kap. 14, som sammen med kap. 13 utgjør avhandlingens del IV.

Det antas videre at manglende kunnskap om veghistorikken har fått virkning på flere måter. I de tre siste underspørsmålene skilles det derfor mellom lovanvendelse (tolking og bruk av lovbestemmelsene i saksbehandlings- og forvaltningssammenhenger), lovutvikling og virkninger knyttet til tekniske systemer (eiendomsregistre og digitalt kartverk):

- Hvordan har den manglende kunnskapen påvirket behandlingen av vegene ('lovanvendelsen')?
- Hvordan har den manglende kunnskapen påvirket lovutviklingen?
- Hvordan har dette påvirket utviklingen og implementeringen av de tekniske systemene?

Dette er spørsmål som belyses ved at det tas utgangspunkt i 'problemsymptomene', altså virkninger som antas å være uønskede/utilsiktede/lite formålstjenlige, eller i alle fall oppfattes slik om de vurderes fra et vegforvaltningsståsted. Det gjøres dels underveis, dels i kap. 13, og funn og konklusjoner sammenfattes så i kap. 14, der det også foreslås tiltak for å bedre situasjonen.

Problemer som bunner i av at det finnes lite lett tilgjengelig informasjon om vegggrunnen som del av eiendomssystemet, kan man imidlertid bare bøte på med å samle og sammenstille relevant informasjon og presentere den på en måte som gjør at den kan brukes. Det er denne delen av arbeidet som utgjør hoveddelen av avhandlingen rent volummessig. De sentrale funnene oppsummeres underveis, men ikke nødvendigvis i form av konklusjoner, så i pkt. 1.2 gjennomgås strukturen i avhandlingen, bakgrunnen for inndelingen som er valgt og tanken bak de ulike kapitlene og de fleste underpunktene.

1.2 Struktur

Avhandlingen består av 14 kapitler, to i hver av de tre delene I *Innledning*, II *Bygatene* og IV *Situasjonen i dag*, de siste åtte i del III *Landevegene*.

Del I *Innledning* omfatter, i tillegg til innledningskapittelet, et kap. 2 *Bygate eller landeveg?* Helt frem til 1960-tallet var skillet mellom bygater og landeveger et skille med juridisk og administrativt betydning - et spørsmål både om lovvalg og ansvarsfordeling - og det gjør at de også må behandles separat. Årsaken til at kap. 2 er plassert sist i del I og ikke først i del II, er derfor å 'berede grunnen' for del II og III ved å forklare hvorfor bygatene behandles i en egen del, og i tillegg behandles før del III *Landevegene*.

Del II *Bygatene* har to kapitler. I kap. 3 omtales lovgivning og forvaltning av gategrunn før 1814, i kap. 4 er det utviklingen etter 1814 som gjennomgås. Det er overgangen fra det eneveldige til det parlamentariske lovgivningssystemet som er grunnen til at skillet er satt ved 1814 både i del II og del III.

Målet med kap. 3 *Gategrunnen før 1814* er å dokumentere at det har vært skilt mellom privateid grunn og 'byens grunn' svært lenge. Dette fremgår ikke alltid eksplisitt av kildematerialet, men kan utledes av lovgivningen om forvaltning av gategrunn og praksis i forbindelse med utvidelse av gateløp og omregulering av byer etter bybranner. Konklusjonen i pkt. 3.7 er at bygatene ble ansett som det vi i dag vil kalle 'offentlig eid grunn' også før 1814.

Målet med kap. 4 *Gategrunnen etter 1814* er å vise hvordan utviklingen i bygningslovgivningen har påvirket avståelsessystemet, og med det også avståelsedokumentasjonen. I dette kapitlet gjennomgås lovutviklingen relativt detaljert, noe som skyldes at bygningslovsystemet frem til 1924 besto av flere ulike lovsett - en bygningslovrekke for hver av de tre største byene, en for resten av byene, en egen bygningskommunelov,

og en lang rekke sær- og tilleggsløver. Dette ga en skrittvis utvikling det kan være vanskelig å få sammenheng i om den ikke også beskrives skritt for skritt, så det blir gjort i pkt. 4.3-4.9 og 4.11-4.13.

De mange lovsettene er blant årsakene til at dagens «matrikkelutfordringer» kan være stedsavhengige. Dette omtales underveis, blant annet i pkt. 4.12 og 4.13, og i pkt. 4.14 behandles enkelte sider knyttet til forholdet mellom avståelses- og refusjonsbestemmelser i eldre og nyere bygningslover, med utgangspunkt i tinglyste vegeklæringer.

Når del II *Bygatene* er plassert før del III *Landevegene*, skyldes det særlig pkt. 4.4 *Reaksjonene på 1827-loven. Endringsloven fra 1830/1833* og pkt. 4.10 *Prof. Aschehoug om forholdet mellom vederlagsfri avståelse og Grl § 105*, fordi temaet i begge er forholdet mellom samfunnets og enkeltindividenes rettigheter og plikter i regulerings- og avståelses-sammenheng. I pkt. 4.4 er det belyst ved Stortingets behandling av reaksjonene etter at den første bygningsloven var vedtatt, i pkt. 4.10 er utgangspunktet en artikkel T. H. Aschehoug skrev i 1879 og rettssaken som foranlediget den. Forholdet ble aldri drøftet på tilsvarende måte i vegsammenheng, men konklusjonene er overførbare, ikke minst for spørsmålet om når det oppstår økonomisk tap som gir rett på erstatning.

I pkt. 4.15 *Forholdet mellom amtets og byens (eller bygningskommunens) myndighet i områder omfattet av en bygningslov* omtales noen virkninger av den lovskapte 'gråsonen' mellom by og land. Som del av dette vektlegges betydningen av å avklare om et området var underlagt byens eller landets samferdselsmyndighet da vegen/gata ble anlagt, og det sies litt om hvordan det kan gjøres.

Del II avrundes så med en oppsummering i pkt. 4.16. Det er ingen selvstendig konklusjon her, men i oppsummeringen gjengis noen forhold som inngår i grunnlaget for vurderingene og anbefalingene i del IV.

Del III *Landevegene* er den mest omfattende delen. Også her er det satt et skille ved 1814, men del III er strukturert på en annen måte enn del II, særlig hva tiden etter 1814 angår, med en mer tematisk tilnærming i kap. 8-kap. 12.

Denne delen starter med kap. 5 *Landevegene – en innledning*. Der blir det gjort rede for noen forhold som har betydning for hele del III, men i særlig grad behandles i kap. 6. Utgangspunktet er kunnskapen om at det dansk-norske lovgivningssystemet har påvirket norsk lovgivning også etter 1814, og at det også gjelder veglovgivningen og

grunnnavståelsessystemet. Det som særlig poengteres her er betydningen av å tolke begrepsbruken i historisk kontekst, ikke basert på dagens oppfatning av begrepene.

I kap. 6 *Landevegene før 1814* er utgangspunktet den eldre lovgivningen om veger og de praktiske virkningene av den – hvordan den ble etterlevet og fulgt opp. Her er det imidlertid lagt større vekt på å beskrive forskjellene mellom Danmark og Norge enn i det tilsvarende kapittelet om gatene før 1814. Det gjøres i pkt. 6.6 *Danmark og Norge – felles grunnprinsipper, ulike samfunnsforhold* og skyldes at en del endringsprosesser som ble påbegynt i Danmark i de siste tiårene før unionen ble oppløst, var en følge av disse forskjellene. Flere av disse prosessene var tenkt videreført også i Norge, men stoppet opp som følge av unionsoppløsningen. Dermed fikk vi med oss en del lovbestemmelser, tankegods, forvaltnings- og gjennomføringspraksis ut av unionen, men eksempelvis verken vegregistre eller kartbaserte matrikkeløsninger. Målet med pkt. 6.6 er derfor både å introdusere et element av kontrafaktisk tenking i vurderingsprosessen – hvilke problemer hadde vi unngått hvis vi hadde fått det? - og kunne bruke kunnskapen om utviklingen i Danmark som del av vurderingen av forholdene i Norge etter 1814.

I pkt. 6.7 *Grunnavståelser og matrikkelforhold i Norge i tiårene før 1814* beskrives det vi vet om grunnnavståelsespraksis i Norge før den dansk-norske unionen ble oppløst. Her er det lagt vekt på å vise at (og hvorfor) det beror på en misforståelse når det har vært antatt at veggrunnen ikke ble ervervet til «full eiendom» før 1801. I pkt. 6.8. oppsummeres så *Det vi fikk med oss fra unionen med Danmark, og det vi ikke fikk med.*

Kap. 7 har overskriften «*Ut av eneveldet, inn i embetsmannsveldet*» - en henvisning til noe Jens Arup Seip har skrevet, og valgt fordi det oppsummerer perioden 1814-1884 på en treffende måte hva vegene angår. Kapittel 7 er imidlertid bare et innledningskapittel. I pkt. 7.1 beskrives det hvorfor kunnskap om spenningsforholdet mellom Stortinget, regjeringen og kongemakten har betydning for forståelsen av måten veglovgivningen og forvaltningssystemet utviklet seg på i den aktuelle perioden. Pkt. 7.1 avsluttes med en kort oversikt over innholdet i temakapitlene, kap. 8-12.

I pkt. 7.2 gjøres det rede for avviklingen av det økonomiske kartleggingsarbeidet som var startet opp i 1805 og i pkt. 7.3 for det vi fikk i stedet – en skattematrikkel basert på taksering uten kartgrunnlag. Disse tre punktene er i hovedsak informasjon som er med som grunnlag for omtaler av endringer Stortinget gjennomførte i siste halvdel av 1800-tallet.

Kap. 8 *Grunnervervet* er første tematiske kapittel. Etter pkt. 8.1 *Innledning*, som starter med at oppmerksomheten rettes mot et avgjørende vendepunkt i grunnavståelsessystemet, overføring av 'grunn og gjerde'-ansvaret fra sentral til lokal vegmyndighet, gjøres det kort rede for en del forhold som blir beskrevet før 'grunn og gjerde'-delen behandles for alvor slik at den nødvendige grunnlagsinformasjonen kommer på plass først. I tillegg sies det litt om de nye informasjonskildene som kom til etter 1814.

I pkt. 8.2 beskrives perioden *1814-1824 - Fra generalvegmaster til et vegvesen underlagt amtmannen*, og i pkt. 8.3 er det lov 28. juli 1824 *angaaende Veivæsenet i Norge* som behandles, med hovedvekt på virkningene av noen endringer Stortinget vedtok da regjeringens lovforslag ble behandlet. Ettersom vedtaket av formannskapslovene i 1837 endret det administrative systemet veilov (1824) var basert på, men uten at dette resulterte i umiddelbare endringer i veiloven, er noen vegrelaterte følger av formannskapslovene beskrevet i pkt. 8.4.

I pkt. 8.5 gjennomgås bakgrunnen for begrepet 'grunn og gjerde', og som del av det også den eldre gjerdelovgivning og ansvarsfordelingen før og etter at lov 16. mai 1860 nr. 2 *om Jords Fredning* (gjerdeloven) var vedtatt.

I pkt. 8.6 beskrives vegadministrasjonssystemet – sentrale aktører, rollene de hadde og deler av oppgavefordelingen – slik det var fra 1824 og fremover. En enkelt del av beskrivelsen (pkt. 8.6.8 om 'amtsingeniøren') er ført helt frem til 2020, pkt. 8.6.6 om lensmennene til 1990-tallet, men det er ansvarsfordelingen på 1800-tallet som er det sentrale. Grunnen er at det er viktig å etablere forståelsen av «Veivæsenet» som system, ikke etat, før de neste delene behandles.

I pkt. 8.7 er det 1851-veilovens forhistorie, maktkampen mellom Storting, regjering og konge i den forbindelse, og Stortingets prinsippendringer i årene etter at loven var vedtatt – stortingssesjonene fra 1854 til 1865/66 – som gjennomgås. Maktkampen var en kamp om bevilgnings- og vedtaksmyndigheten, men førte til at flere sentrale spørsmål ikke ble avklart som del av lovarbeidet og vedtaksprosessen og derfor ble gjenstand for en del 'prøving og feiling' i årene etter. Stortingsvedtakene førte ikke til endringer i veglovgivningen, men til utvikling av en del prinsipper som over tid fikk sedvanerettslig karakter. Som del av denne utviklingen ble det imidlertid nødvendig å gjennomføre endringer i skattematrikkelen, noe som i sin tur påvirket forholdet mellom grunnbokssystemet og systemet rundt avståelse av grunn til veier. Her er det også snakk om en

skrittvis utvikling det kan være vanskelig å få sammenheng i om den ikke beskrives skritt for skritt, og det gjøres derfor i pkt. 8.7.1-8.7.6.

Pkt. 8.8 *'Grunn og gjerde' i praksis, fra 1860-tallet til ca. 1986* er den sentrale delen av kap. 8, og er inndelt i 15 underpunkter. Der er det først en innledning (8.8.1), så et punkt om amtstingsprotokoller og skjematisk vedtak (8.8.2) og to som klargjør hva man la i begrepet 'distriktene' (8.8.3) og ansvaret for «Grustag og anden jordskade» (8.8.4). Deretter følger pkt. 8.8.5 om 'spleiselagsvegene', en mulighet som ble hjemlet ved lov 15. juni 1882 nr. 5, 'sogneveisloven', og også finnes i dagens veglov (men neppe brukes!), og som har fått særegne (negative) virkninger for muligheten til å fremskaffe dokumentasjon for at grunnen er avstått. I pkt. 8.8.6 er det lov 21. juni 1912 nr. 1 om veivæsenet (veilov (1912)) som omtales, men i dette punktet bare forhold som er relevante for spørsmålet om 'grunn og gjerde'-ansvaret og følgene av dette.

I pkt. 8.8.7 beskrives så gangen i 'typiske' vegsaker. I tilknytning til dette er det brukt eksempler fra fylkestingsprotokoller fra Oppland og dokumentasjon knyttet til anlegging og omlegginger av rv. 1/E6 fra Vestby til Oslo, og deler av denne ligger som vedlegg til avhandlingen.

Deretter følger et punkt om opptak av privat anlagte veger (8.8.8), og seks om utviklingen etter 1940. Punkt 8.8 avsluttes med en kort oppsummering (8.8.15) der det er de dokumentasjonsrelaterte (arkivmessige) følgene av 'grunn og gjerde'-systemet det legges mest vekt på.

Kap. 8 *Grunnervervet* avsluttes med pkt 8.9 *Endringene i 2003, 2010 og 2020. Arkivvirkningene*. Her vektlegges problematiske *arkivrelaterte* virkninger av omorganiseringen av SVV i 2003 (overgangen fra fylkes- til regioninndeling og utskillingen av produksjonsdelen som eget statlig selskap); omklassifiseringene som var en følge av Forvaltningsreformen 2010, og opphevingen av ordningen med 'sams vegadministrasjon' som følge av Regionreformen 2020.

I kap. 9 er det virkningene av nedklassifisering fra offentlig til privat veg - «utlegging til almindelig bruk for de interesserte» - som behandles. Her beskrives først bakgrunnen for praksisen med 'utlegging', og som del av det også fremveksten av lovgivning om private veger, som delvis var en følge av 'chausséepoken' (9.2-9.5). Deretter følger en ny omtale av arbeidet med veilov (1912) i pkt. 9.6. Der er det en litt annen del av lovarbeidet og virkningene av det som står sentralt enn det som ble omtalt i pkt. 8.8.6, men begge

har sammenheng med betydningen av å vurdere begrepsbruk knyttet til eiendoms- spørsmål i historisk kontekst, ikke basert på dagens oppfatning av begrepet (nevnt i forbindelse med innledningen til kapittel 3) og antakelsen om at veggrunn ikke ble avstått til «full eiendom» før 1801 i pkt. 6.7.1. Dette er også utgangspunktet for drøftingene i pkt. 13.2 *'Eiendom' som problem i vegsakene* i del IV.

I pkt. 9.8 spørres det blant annet om det er fornuftig at sentrale bestemmelser om private veger står i en primært offentligrettslig veglov, og i pkt. 9.9 er det forholdet mellom privatklassifiserte veger og matrikkelsystemet som omtales. Disse to punktene gjelder privatklassifiserte veger rent generelt, ikke bare veger som er 'nedlagt og utlagt'.

Kapittel 10 *Grensemarkeringer og eierskapsregistreringer* handler om ulike grenseregistreringsdokumenter og annen eierskapsdokumentasjon knyttet til veggrunnen, og om måten veggrensene har blitt markert på i terrenget - først i form av gjerder, senere ved hjelp av egne grensemerker. Som del av dette beskrives også regelverket knyttet til innmåling av grenser og kontakten med grunneierne i slike situasjoner, blant annet et rundskriv fra 1891 der det ble gitt regler for oppmåling og registrering av ervervet grunn. En kopi av rundskrivet ligger som vedlegg 6.

Kapittel 11 handler om bruk av eldre kart som del av arbeidet med å avklare eierforhold og grenser. Der omtales to ulike 'vegkartserier', Justisdepartementets kart fra første del av 1800-tallet og kartene fylkesvegkontorene produserte fra 1930-tallet og utover. I tillegg blir det sagt litt om jordskiftekart i pkt. 11.4.

Siste kapittel i del III er kap. 12 *Noen utdypinger*. Det innledes med oppsummering av noen av de sentrale funnene i del III – at det har vært en forutsetning at grunnen i offentlig veg ikke skulle være privateid; at man har hatt regler om hvilke arealer som skulle inngå i vegområdet, og at det ble etablert systemer som skulle sikre at kravet om avståelse av grunnen og erstatningsforholdet ble fulgt opp. Erfaringsmessig er det imidlertid noen sider ved dette som i større grad enn andre skaper usikkerhet eller utløser tvister, og som det derfor også har blitt vurdert som formålstjenlig å behandle ekstra grundig. Ett av dem er en del begreper knyttet til vegklasser og veganlegg, som derfor gjennomgås i pkt. 12.2. I pkt. 12.3 er det frigrunnserklæringer, skråninger/grøfter, 'stille utvidelser', 'alenbredden' og – nok en gang – spørsmålet om veggrunnen er avstått til «full eiendom» eller bare som en bruksrett, som behandles. Det gjøres i hovedsak med grunnlag i rettspraksis. Kapittel 12 (og del III) avsluttes så med en kort oppsummering,

som i likhet med de tidligere oppsummeringene primært er tenkt som en del av grunnlaget for siste del.

I del IV hentes forskningsspørsmålene frem igjen. Underspørsmålene er utgangspunktet for drøftingene i kapittel 13, der pkt. 13.2 handler om 'eiendomsproblemet' og pkt. 13.3 om forholdet mellom veglova, plan- og bygningslovene, tinglysingsloven og delingsloven/matrikkellova. I pkt. 13.2 er det også et pkt. 13.2.2 om *Det svenske systemet med «vägrätt»*, som primært er tatt med for å vise hvorfor det ikke er det svenske, men det danske rettighetssystemet som må legges til grunn for forståelsen av det norske.

Funn og synspunkter oppsummeres så i kapittel 14, der de brukes som utgangspunkt for vurderinger og forbedringsforslag knyttet til det overordnede forskningsspørsmålet.

1.3 Bakgrunn. Noen «problemsymptomer».

«Gard set fred mellom grannar» står det i Hávamál, nedskrevet på Island på 1200-tallet, «good fences makes good neighbours» sier man i engelsktalende land. Gjerder holder beitedyra borte fra naboens åker, men kan også brukes for å markere skillet mellom 'mitt' og 'ditt'; eiendomsgrensene i marka. I vegsammenheng har gjerdets funksjon som grensemarkering vært så viktig at veglovene har hatt egne bestemmelser om dette.

Dagens samfunn er imidlertid avhengig av systemer med langt mer informasjon. Da Geodatakomitéen leverte sin instilling i 1971, viste den til at

Den regionale samfunnsplanlegging spiller en stadig større rolle, og den kommunale forvaltning øker i omfang. En forbedring i regionale og kommunale informasjonssystemer synes derfor å være rasjonell. Geodatametoden er en grunnleggende forutsetning for at man fullt ut kan nyttiggjøre seg EDB-teknikken i samfunnsplanleggingen.⁸

I dag består 'grensegjerdene' derfor minst like ofte av punkter med mellomliggende linjer i et digitalt kart – matrikkelkartet – som av nettinggjerder eller skigarder.

Grenseinformasjonen i matrikkelkartet er basert på informasjon fra en rekke ulike kilder og etater, deriblant tinglysningssystemet og Vegvesenet - Statens vegvesen (SVV). Tradisjonelt har imidlertid tinglysingsmyndigheten og vegmyndigheten befunnet seg (både billedlig og bokstavelig talt) på hver sin side av gjerdet: Gjerdene langs en veg markerte ikke bare skillet mellom den privateide grunnen og grunnen som det offentlige

⁸ Geodatakomitéen (1971) s. 6

hadde ansvaret for, men også et skille mellom systemene eiendomsinformasjonen befant seg i - informasjon om avståelse av grunn til vegformål ble normalt ikke registrert i grunnbøkene fordi veggrunnen skulle holdes utenfor skattematrikkelen. At vegene var ikke-tinglyst og umatrikulert grunn var derfor en av utfordringene som måtte løses da det nye 'geodatasystemet' skulle etableres. Den ble løst, likevel mangler matrikkelen fortsatt mye informasjon om vegeierskap og grenser, selv om det er mer enn 40 år siden det første grunnbaserte eiendomsregistreringssystemet ble tatt i bruk. Dokumentasjon fra vegmyndighetenes arkiver har ofte en form som avviker nokså mye fra det som vanligvis legges fram i forbindelse med delesaksbehandling og krav om matrikkelføring, og sakene kan stoppe opp på grunn av dette. Det kan for eksempel være vanskelig å finne og legge frem dokumentasjon som viser at eiendomsretten til vegarealer er overført fra private grunneiere til vegmyndigheten. Selv om dette var blant forholdene det ble funnet en løsning for da geodatasystemet skulle etableres, er det et problem at det er skrevet lite om årsakene til at det er slik, fordi dette kan føre til at saksbehandlere (uavhengig av etatstilørighet) kan kvie seg for å ta fatt på gamle vegsaker. Det har også påvirket behandlingen av veggrensene i nye saker. Det er vanskelig å ta hensyn til forhold man ikke kjenner til når en lov skal endres!

Plikten til å avstå grunn til vegformål følger av offentligrettslig lovverk, blant annet bestemmelser i plan- og bygningslovene og veglovene, selv om dette ikke fremgår like klart av dagens veglov⁹ som det gjorde av de tidligere. I saker om eiendomsretten til offentlig veggrunn er det imidlertid ikke uvanlig at retten tar utgangspunkt i privatrettslig lovgivning, men avgjør saken med henvisning til ulike rimelighetsbetraktninger, reelle hensyn eller antakelser om forvaltningspraksis, slik Haugaland tingrett gjorde da en grunneier bestred fylkeskommunens eiendomsrett til en del av fv. 922 (nå fv. 4850) i 2013:

Det må være utvilsomt at Rogaland fylkeskommune har bevisbyrden når det gjøres krav på eiendomsrett, og at tgl [tinglysingsloven¹⁰] § 14 gir det utgangspunkt at eier er den som er registrert som dette i grunnboksbladet for vedkommende eiendom. Retten mener imidlertid at denne bevisbyrden klart er oppfylt i denne saken, og legger til grunn som vist i rettspraksis at Haugesund kommune gikk frem slik det var vanlig ved anlegging av vei så sent som på 1960-tallet – ved å foreslå opprusting i form av utvidet veinett mot at

⁹ LOV-1963-06-21-23 – heretter veglova/veglov (1963)

¹⁰ LOV-1935-06-7-2

grunneierne stilte nødvendig areal for veigrunn til disposisjon. Retten antar at denne fremgangsmåten tjente begge parter. ... Retten legger videre til grunn at praksis i 1969, og også langt senere, var å unnlate tinglysning og formell overføring av grunnen som var brukt til veien, selv om veiarealet nå ble disponert av den offentlige veimyndigheten. Etter rettens oppfatning er det ikke noe spesielt kritikkverdig i at disse formelle skritt ikke ble foretatt. Realiteten for fremtiden var jo at området hadde fått vei som tilhørte og ble vedlikeholdt av det offentlige.¹¹

Den intuitive opplevelsen av at en tvist om vegarealer må avklares innenfor en eiendomsrettslig (tingsrettslig) kontekst har sammenheng med to forhold. Det ene er at kjerne i tingsretten jo nettopp er spørsmål knyttet til 'eiendomsrett', og at det i juridisk teori legges til grunn at også offentlig eid grunn i prinsippet er å anse som 'privat eiendom'.¹² Det andre forholdet er at det er skrevet lite om avståelse av grunn til vegger og gater i historisk perspektiv, og enda mindre om forholdet mellom veg- og bygningslovene og grunnbokssystemet i avståelsessituasjonene. Den tingsrettslige vinklingen fremstår dermed som det 'normale', mens alternativene – systemene som utviklet seg med utgangspunkt i den lovfestede avståelsesplikten i veg- og bygningslovene – er noe de færreste kjenner til, og dermed heller ikke tenker på som mulige eierskapsgrunnlag ved tvist om eierforholdet. Avgjørelser som den fra Haugaland tingrett kan bli riktige rent materielt sett, men det skaper rettslig usikkerhet når avgjørelser begrunnes med at konkrete vurderinger og «realiteten for fremtiden» tilsier at man må se bort fra tingsrettslige prinsipper som normalt ville tilsagt at saken skulle fått et annet utfall. En vanlig grunneier kan ikke forventes å forstå hvorfor tvister med kommunen som nabo i egenkap av vegmyndighet skal behandles på en annen måte enn en tvist med kommunen som eier av f.eks en omsorgsbolig eller barnehage. Når saksbehandlerne på det offentlige side heller ikke kan forklare hvorfor det er slik, blir det nødvendigvis vanskelig å komme til enighet – hvorfor skal man stole på en forklaring som ikke er til å forstå?

En annen side av samme problem er virkningen dette har fått for måten vegenhetene fremstår på i dagens matrikkelsystem. Matrikkelen er ikke et eiendomsregister med rettslig troverdighet¹³, men matrikkelkartet er tilgjengelig for alle. Når kartet mangler

¹¹ 13-069980TVI-HAUG, dom avsagt 29. august 2013

¹² Falkanger og Falkanger (2016) s. 39

¹³ NOU 1999: 1 s. 19

(eller har misvisende) informasjon om veggrensener eller andre eierforhold *fordi* dette er informasjon som tradisjonelt ikke ble registrert i grunnbøkene og dermed ikke uten videre kunne legges inn i de kommunale eiendomskartene vi fikk med delingsloven¹⁴, øker sannsynligheten for at det blir tvist om eierskapet til vegarealer. Da er det ekstra uheldig om arbeidet med å heve kvaliteten på matrikkelinformasjonen tar mer tid enn nødvendig fordi aktørene i matrikkelsystemet er usikre på både *om* og *hvordan* informasjon fra vegmyndighetenes arkiver kan brukes. At lovverket også kan bli et problem fordi det i mange tilfeller er utformet (og brukes) uten nok kunnskap om grunnavståelsesforholdene, gjør ikke situasjonen bedre.

Det er en utfordring at vegforvaltningssystemet både har røtter langt tilbake i tid og er resultatet av vekselvirkningen mellom samfunnsutvikling og lovverk gjennom mer enn tusen år, slik at deler av avståelsessystemet bygger på svært gamle prinsipper og «tankegods». Det gjør at det har vært nødvendig å beskrive en del 'lange linjer', også fordi vurderinger av de ulike situasjonene nødvendigvis må være basert på et forsøk på å forstå dem slik de ble oppfattet i samtiden. Vi kan ikke uten videre legge dagens kriterier til grunn, blant annet fordi vi ikke kan gå ut fra at eiendomssynet var det samme da som nå, men vi kan heller ikke gå ut fra at det har endret seg når det blir gitt *uttrykk* for at det har skjedd endringer. Selv om synet på eiendomsretten som en fundamental menneskerettighet først kom klart til uttrykk med opplysningstidens rettighetserklæringer, blant annet de amerikanske og franske fra 1700-tallets siste tiår,¹⁵ er det ikke slik at oppfatningen ikke eksisterte før opplysningstiden – den oppsto ikke «ut av det blå». Skiftene i synet på 'eiendom' og 'eiendomsrett' er likevel viktigst av en annen grunn: Det historiske avståelsessystemet var nært knyttet til det verdibaserte eiendomsregistreringssystemet vi hadde tidligere. En verdibasert vurdering innebærer at det legges til grunn en litt annen oppfatning av hva som 'avstås' enn det som er tilfellet ved en grunnbasert vurdering, fordi eiendomsverdier kan øke selv om grunnarealet blir mindre. Dagens grunneiendomssystem har påvirket måten dette oppfattes på, så i dag er det vel nesten bare i jordskiftesammenheng det oppfattes som en selvfølge at omfordelinger må bygge på verdibasert vurdering av arealene (bonitering), selv om den verdibaserte eiendomsforståelsen også er sentralt for forståelsen av måten

¹⁴ LOV-1978-06-23-70

¹⁵ Stenseth (2014) s. 112

ekspropriasjonsstatninger utmåles på og er grunnlaget for opparbeidings- og refusjonsbestemmelsene i plan- og bygningsloven. Dermed er en del tvister et direkte resultat av at man ser bort fra dette, men i stedet forholder seg til rettslige grunnlag som ikke er i samsvar med det – i ekspropriasjonssammenheng eksempelvis utmåler bruksverdi-erstatninger basert på samme kvadratmeterpris for alle arealer, uavhengig av hva det reelle tapet er, slik Eidsivating lagmannsrett gjorde i «Totenvika-skjønnet» i 2016.¹⁶ Akkurat dette overskjønnet ble opphevet av Høyesterett¹⁷ og hjemvist til ny behandling¹⁸, begrunnet med at det bygget på feil rettsanvendelse, men det er likevel et godt eksempel på et av «problemsymptomene»: Tilfeller der utgangspunktet er uenigheter som følge av ulik oppfatning av 'eiendomsgrunnlaget', uavhengig av om det er snakk om forståelsen av forholdet mellom 'grunnverdi' og 'eiendomsverdi' eller om forholdet mellom det faktiske og det matrikelregistrerte eiendomsforholdet.

1.4 Kildebruk, metodiske valg og avgrensinger

1.4.1 Innledning

Writing history is constructing a coherent story of some facet of the human condition through time. Such a construction exists only in the human mind. We do not recreate the past; we construct stories about the past. But to be good history, the story must give a consistent, logical account and be constrained by the available evidence and the available theory.¹⁹

Kravet om «a consistent, logical account ... constrained by the available evidence and the available theory» oppsummerer de viktigste vilkårene for at noe skal kunne anses ikke bare som «good history», men også som god og holdbar vitenskapelig forskning. 'Metodelære' (metodologi) er læren om metodene som brukes i vitenskapene for å oppnå dette, og med 'lære' siktes det til to ting: Beskrivelser av metodene og begrunnelsene for dem. I det følgende vil jeg gå gjennom vurderingene som ligger til grunn for valgene jeg har gjort i så måte, men starter med en omtale av noen sentrale kilder og måten de er brukt på og litt om eksisterende litteratur og tidligere forskning på området.

¹⁶ LE-2015-205308

¹⁷ HR-2017-2338-A

¹⁸ LE-2017-201075

¹⁹ North (1990) s. 131

1.4.2 Kilder og kildebruk

1.4.2.1 Generelt om kildene og bruken av dem

Avhandlingen er basert på kvalitative data. Det er i hovedsak brukt litteratur og kilder som er digitalt tilgjengelig via Nasjonalbibliotekets side www.nb.no og Lovdata i tillegg til litteratur fra eget bibliotek, men også noe materiale fra Vegvesenets arkiver. Ut over dette har jeg brukt ulike saksinnsynsløsninger, ikke minst Oslo kommune Plan- og bygningsetatens 'Saksinnsyn'.

Jeg opplever det personlig som nokså frustrerende når det er henvist til gamle skriv (forordninger, reskripter, åpne og lukkede brev, departementsskriv...) i artikler og bøker uten at det er gjort rede for hvor det er mulig å finne dem. Lange henvisninger i fotnoter ved hvert eneste skriv er imidlertid ingen god måte å løse dette på, så litteraturoversikten har fått en egen del med informasjon om kildesamlingene som er brukt og en del der skrivene er registrert kronologisk og med kilde. Henvisning til en bestemt samling trenger ikke bety at skrevet bare er å finne der, men betyr vanligvis det er versjonen i denne samlingen som er brukt.

I denne 'skrivsamlingen' ligger også «lover» vedtatt i okkupasjonsårene 1940-1945. De er ikke vedtatt i samsvar med Grunnlovens vedtaksbestemmelser, og er derfor heller ikke plassert blant de norske lovene i den ordinære lista.

Kildene jeg har brukt i den historiske delen av vurderingene er valgt med tanke på å «være både logisk konsistente og i stand til å redegjøre for de dataene vi har om fortiden. Den versjonen vi velger må stå i relasjon til et utgangspunkt, en verdi, en erkjennelsesinteresse».²⁰ Det er altså snakk om en relasjonell vurdering av materialet.

Et slikt valg er ingen 'nøytral' prosess. Dannemark har skrevet at

Facts – the empirical observations, scientific data – are seldom objective or neutral in any definite sense. To be at all understandable they always comprise earlier, more or less hidden, everyday and/or scientific conceptualizations. That is, facts are theory-dependent or theory-laden.²¹

²⁰ Kvaal (1997) s. 10

²¹ Danermark (2005) s. 17, med henvisning til Popper og Kuhn

Når jeg går ut fra at det er mulig å bruke historisk informasjon om behandling og vurdering av samferdselsarealer som grunnlag for avklaringer i dag, innebærer det også at det jeg har lett etter, er kilder som kan belyse dette forholdet på en eller annen måte. Ofte har det imidlertid fått en 'snøball-effekt' – den første informasjonen leder videre til ny, og i noen tilfeller har det ført til at jeg har oppdaget at en tilsynelatende manglende 'puslespillbrikke' faktisk var der – den lå bare ikke i den bunken med brikker jeg opprinnelig anså som relevant. Bakgrunnen for at vi fikk systemet med 'grunn og gjerde' er et eksempel på dette.

Det er mye rettshistorie i avhandlingen, men det finnes ikke *én* 'rettshistorisk metode'. Dag Michalsen har skrevet at

det finnes i beste fall bare en rekke rettshistoriemetoder som er avhengig av filosofisk ståsted, forskningsformål og utøvernes profesjonsbakgrunn. Og de metodiske bidragene er alle individuelle tolkninger av metodiske situasjoner basert på egen kritisk metodisk refleksjon og egen forskningspraksis.²²

Mitt utgangspunkt er at samfunnsutvikling skaper behovet for rettslig regulering, og at de samfunnsmessige behovene som bidrar til lovutviklingen derfor er noe som må tas i betraktning. Jeg har aldri vært i tvil om at 'veggrunnens historie' må behandles kontekstuellt – det er ikke veglovenes utvikling som er det sentrale i den historiske delen, selv om de utgjør kjernen i fremstillingen av utviklingen etter 1814. Fravær av lovbestemmelser om et vegrelatert forhold er derfor også en del av det som tas med i vurderingen. Hvis arkeologiske undersøkelser eller gamle skriv viser at noe har vært vanlig, men lovene fra samme periode ikke sier noe om forholdet, kan forklaringen være at det har vært så avklart at man aldri hadde hatt behov for å vedta bestemmelser om det. Man kan ikke ta for gitt at det er slik, men kan få styrket (eller svekket) antakelsen ved å sjekke flere kilder og vurdere forholdet fra flere perspektiver – altså ved 'triangulering'. Man må bare ikke gå seg vill i kildene eller spore for mye av. Det er det lett å gjøre når man velger en kontekstuell tilnærming, og utfordringen blir ikke mindre om man tar for seg en så lang tidsperiode som jeg gjør.

²² Michalsen (2005 c) s. 65

1.4.2.2 Om oppsettet i de eldste stortingsprotokollene og henvisningsformer
Lovforarbeider og Stortingets behandling av både lovsaker og andre spørsmål med betydning for veggrunn og eiendomsforhold, utgjør en stor og viktig del av kildematerialet. Dagens inndeling i ulike proposisjoner, innstillinger, vedtak og debatter i Odelstinget og Lagtinget (så lenge vi hadde denne inndelingen) og Stortinget i plenum er stort sett grei å forholde seg til, men dette er en protokollinndeling som først ble tatt i bruk fra siste del av 1840-tallet. Når det gjelder stortingsinformasjon fra de første tiårene etter 1814 har jeg brukt henvisninger i samsvar med Stortingets egne anbefalinger, men jeg har i tillegg valgt å ta med en beskrivelse av oppsettet i de eldste Stortingsprotokollene. Mye av informasjonen er hentet fra Torp (1963), noe fra Stortingets nettsider.

Fra 1814 til og med 1842 ble stortingsforhandlingene utgitt i små oktavbind (omtrent 10,5 brede og 17,5 cm høye). Det som særpreger protokollene fra denne perioden er den kronologiske og referatmessige oppbyggingen. Forhandlingene refereres fra dag til dag slik de fremgår av den førte protokollen med bilag, og det er ingen formell inndeling i proposisjoner, meldinger, innstillinger og debatt. Hver enkelt saks dokumenter er samlet i en kronologisk løpende fremstilling, noe som gjør at når man leser saksfremstillingen kan det være vanskelig å se hva som er det opprinnelige utkastet til en lov, hva som er regjeringens synspunkter og lovproposisjon og hva som er den aktuelle stortingskomitéens innstilling til Odelstinget. Jeg bruker helst de fysiske utgavene av de eldste protokollene, og kan dermed holde styr på hva som er hvor ved hjelp av indeksmerker og lapper med oversiktsnotater, men det er uansett en utfordring. I forarbeidene til bygningsloven for Bergen fra 1830 ble for eksempel bestemmelsen om minste gatebredde endret fire ganger, og det er like mange utgaver av forslaget til bestemmelse om når det (eventuelt) skulle betales erstatning ved avståelse av grunn til nye gater, men ikke alle er en følge av endringene i foreslått minstebredde. Den kronologiske fremstillingen gjør at det kan være lett å bomme på hvilken begrunnelse som hører til hvilket endringsforslag, og det bør man jo ikke gjøre. Jeg er imidlertid nokså sikker på at jeg har kommet meg helskinnet gjennom den delen av utfordringene.

Den kronologiske fremstillingen får også virkning for referansesystemet. En typisk referanse til dokumenter fra den 'kronologiske' perioden angir først hvilket Storting referansen viser til, så hvilken del informasjonen står i, deretter om det var snakk om behandling i Stortinget i plenum, i Odelstinget eller i Lagtinget (S., O. eller L.), dato og

sideangivelse.²³ Skal man vise til regjeringens forslag til lovtekst for bygningsloven for Bergen i 1830 blir referansen derfor *Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 838-863* - lovforslaget er gjengitt i referatet fra Odelstingets møte 24. august, og bare der.

Jeg har brukt samme henvisningsform også ved henvisninger til nyere debatter, spørre-timespørsmål og liknende. Dette er ikke i samsvar med standarden etter siste oppdatering 23. september 2022, men skyldes at dette punktet ikke var omtalt i versjonen som lå ute da avhandlingen ble påbegynt.

Henvisningene mine avviker også fra standarden på to andre punkter. Jeg bruker konsekvent to sifre både for dag og måned (dvs. med 0 før sifrene 1-9), noe som ikke er i samsvar med standarden. Der standarden anbefaler datoformatet 1.6. for datoen 1. juni, står det altså 01.06. i mine henvisninger. Det samme er gjort i forbindelse med sesjonsangivelser, der det i stedet for standardens anbefalte '1836-37' er brukt enten '1836-1837' eller 1836/37-sesjonen. (Årstall på formen '1989/90' uten tillegg som 'sesjon' eller tilsvarende, viser derimot normalt til årsskifter.)

En følge av den kronologiske refereringen i de eldste protokollene er at forslag eller saker som ikke er tatt opp til behandling, heller ikke er gjengitt i forhandlingsprotokollene. I slike tilfeller vil det bare stå f.eks «Forslag, bestaaende af 30 §§, af Lieutenant Johnsen, vedtaget som eget af Repræsenteranten Consul Heyerdahl, til Forandringer og nærmere Bestemmelser i Veiloven af 28de Juli 1824. - Tilstillet Committeeen for Justits- og Politievæsenet til Indstilling».²⁴ Hvis det så senere blir henvist til forslaget (eller til noe annet som heller ikke er gjengitt i protokollene), kan det bli vanskelig å mene noe om begge sakene – den første har man altså ikke, men henvisningen i den siste antyder at den har betydningen for forståelsen av denne. I beste fall refereres deler av innholdet, eller man kan få en viss idé om hva forslaget gikk ut på, men uansett blir spørsmålet om man skal komme med synspunkter på den eller avstå fra noe som i verste fall blir rene spekulasjoner. Dette blir dermed en avgrensende faktor i min sammenheng.

Stenografiske referater fra Stortingets møter fikk man ikke før i 1857. De aller første referatene fra Stortingets forhandlinger ble publisert av private utgivere i *Rigstidenden*,

²³ Hvordan henvise til Stortingsforhandlinger – anbefalt standard på www.stortinget.no (sist oppdatert 23. september 2022, sist lest 1. juni 2023, men i avhandlingen er det en utgave oppdatert 3. mars 2014 som er lagt til grunn)

²⁴ Stortingsforhandlinger 1830, 1. del, O. 27.03., s. 366

Morgenbladet og et tidsskrift som het *Patrouillen*. Fra 1874 til 1911 ble *Stortings-Efterretninger* fra perioden 1814-1854 gitt ut i offentlig regi, i to serier med til sammen syv bind.²⁵ Disse er basert på de trykte protokollene, men supplert med informasjon fra avisene. Det første bindet kom imidlertid allerede i 1837, i etterkant av det 8. ordentlige og 4. overordentlige Storting og riksrettssaken mot statsminister Løvenskiold.

I perioden 1857 til 1887 ble møtereferatene utgitt ved offentlig foranstaltning, ikke som del av Stortingsforhandlingene, men under tittelen *Stortings-Tidende*, med undertittel *Forhandlinger i Stortinget, Odelstinget og Lagtinget*.²⁶ Fra 1888 finner man imidlertid dette i del 7 og 8 av hver sesjons protokollrekke.

I 1845 ble protokollformatet endret fra oktav til kvart (ikke så langt unna A4-format) og fikk selvstendige publikasjoner for hvert steg i behandlingen av en sak, men det var først i 1851 man innførte en bestemt redigert rekkefølge, om enn med et litt haltende saksangivelsessystem de første årene.²⁷ Fra 1871 (da man gikk over til årlige Storting og ny administrasjonsordning) ble protokollrekken delt inn i syv deler, fra 1888 ble det åtte fordi Stortingstidende ble tatt inn som egen del, med forhandlingsprotokoller og register i del 9. Hver del kan bestå av flere bind.

Inndelingen i ni deler ble brukt ut stortings sesjonen 2008-2009. Fra 2009-2010 ble rekken redusert til syv deler som følge av at ordningen med inndeling i Odelsting og Lagting ble opphevet.

Mange av de administrative endringene som har hatt betydning for vegeierskapsinformasjonen er bare (eller i hovedsak) beskrevet og behandlet i budsjettssammenheng. Som nevnt var det ikke før i 1845 man begynte med inndelingen i enkeltsaker i stortingsforhandlingene, og helt til man begynte med årlige Storting i 1871 var systemet preget mer av 'inndeling' enn egentlig 'system'. I 1845, 1848 og 1851 brukte man bokstaver og romertall i tillegg til vanlige tall, og før 1872 hadde vegbudsjettproposisjonen ikke noe fast nummer. Fra 1872 til 1899/1900-sesjonen var det ordinære vegbudsjettet imidlertid hvert års 'Sth. Prp. No. 10', mens rent statlige veger ble behandlet i statsbudsjettet, 'Sth. Prp. No. 1', ofte sammen med andre statlige samferdselsoppgaver som telegraflinjer,

²⁵ Torp (1963) s. 274-275 og oversikt C på s. 291

²⁶ Torp (1963) s. 262

²⁷ Torp (1963) s. 260-261

fjellstuer og jernbaner. Fra 1900/1901-sesjonen gikk det ordinære vegbusjettet så over til å bli en egen del av St.prp. nr. 1, slik det fortsatt er. I kildelisten har jeg ført opp budsjettforslag som omtales i teksten og er eldre enn tidspunktet da man gikk over til konsekvent nummerering, men ikke de nyere.

En følge av den budsjettmessige todelingen frem til 1900-1901, der statlige vegkostnader ble behandlet i statsbudsjettet mens det særskilte vegbudsjettet i utgangspunktet var vegfondets budsjett, var for øvrig at vegkomitéene normalt også leverte to separate budsjettinnstillinger.

Det hadde vært mulig å henvise til de ulike sesjonene og behandlingen på dem på en konsekvent korrekt måte i teksten, men det hadde blitt nokså tungt. Den litt mer uformelle stilen som er brukt, betyr imidlertid ikke at det er uten betydning hvilket Storting som behandlet hva. Vedlegg 2 er derfor en oversikt over stortingssesjonene fra 1814 til 1960-1961, både de 105 'ordentlige' og de ni 'overordentlige'. Selv om en henvisning er av typen '1854-sesjonens vegkomité', bør det derfor ikke by på problemer å plassere den aktuelle behandlingen eller saken i rett sesjon. Fra og med det 104. ordentlige Storting i 1959-1960 har Stortinget blitt åpnet i begynnelsen av oktober og vært samlet til neste sommer, så sesjonene etter den 105. ordentlige har jeg ansett det som unødvendig å ta med i oversikten. Stortingssesjonen 2023-2024 er det 168. ordentlige Storting.

1.4.2.3 Kort om amts-/fylkestingsprotokollene

Amts-/fylkestingsprotokollene er en viktig informasjonskilde i vegsammenheng, og de omtales derfor flere steder i avhandlingen. Her vil jeg bare si litt om et problem: Det er ikke lett å finne dem, verken i bokform eller i skannet utgave på nettet. Det er ikke gjennomført noen samlet skanning eller lagring av disse protokollene, så det som er digitalt tilgjengelig per august 2023 ligger på (minst) to forskjellige steder: Nasjonalbiblioteket har lagt ut noen hovedregistre²⁸, en enkelt protokoll for Søndre Bergenhus amt (1902), 1845-protokollen fra Akershus, 55-60 protokoller fra Oppland for perioden 1909-1976 og noe over 30 protokoller fra Vest-Agder. På Digitalarkivet ligger det en god del protokoller fra Rogaland, de fleste Nordlands-protokollene for perioden 1839-1920 og Vestfold-protokollene for perioden 1838-1906. En del vegsaker fra Troms og Finnmark

²⁸ 15 hovedregistre (per 27. august 2023), av disse er sju med tilgangsbegrensning

ligger på hjemmesiden til en privatperson som tidligere var ansatt i SVV, men da sammen med mye annet.²⁹

En del av SVVs vegkontorer har en relativt komplett rekke for eget fylke. Noen har imidlertid vært nødt til å avhende dem i forbindelse med flytting til nye lokaler, der det sjelden er satt av plass til noe bibliotek.

Protokollene kan være til stor hjelp i forbindelse med avklaring av eierforhold rundt gamle veger, men slik situasjonen er nå, er det ofte vanskelig å dra nytte av dette. Klippet under er hentet fra hovedregisteret for Hedemark amtstings protokoller for perioden 1838-1900, som ligger i Nasjonalbibliotekets 'Nettbibliotek'. Protokollene er derimot ikke digitalisert, og man må følgelig gå på jakt etter trykte utgaver av protokollene fra 1869 og 1870 om det er behov for å finne ut hva amtstinget vedtok i forbindelse med nedleggelsen det er vist til.

1869 S. 10. Om Nedlæggelse af den ældre Vei fra Næverdalen om Holtet, jfr. 70 S. 287—288.

Figur 1. Hedemarkens Amtsting. Klipp fra hovedregisteret for perioden 1838-1900

Det kan også virke som om det som er digitalisert, ofte har blitt det som følge av et lokalt initiativ – altså uten noen samordnet plan, og dermed sannsynligvis også uten at noen tar ansvaret for å få digitalisert protokollene fra fylker der det ikke er gjort *fordi* det lokale initiativet mangler.

Når det i hovedsak er fylkestingssaker fra Vestfold, Oppland, Østfold og Akershus som er brukt i forbindelse med avhandlingsarbeidet, er årsaken derfor at protokollene fra to første fylkene er blant dem som er digitalt tilgjengelige, mens jeg har hatt tilgang til protokollene for Østfold og Akershus på SVVs kontorer i Oslo og Moss. Ut over det har jeg en del protokoller i eget bibliotek, så noe av informasjonen er funnet der. Dette betyr imidlertid at det har vært vanskelig å finne ut hvordan en del andre fylker behandlet vegsakene - det hadde vært nødvendig å lokalisere og oppsøke (alternativt fjernlåne) protokollene fra disse fylkene om det skulle gjøres. Det er dermed mulig at noen amt har forholdt seg til lokal praksis som det ikke har vært mulig å avdekke som del av dette prosjektet.

²⁹ www.stormo.de

1.4.3 Tidligere forskning og litteratur om avhandlingstemaet

Avhandlingen belyser en utvikling som hviler på flere faglige 'bein', men der veggrunnen som objekt gjennomgående faller mellom dem. Det som mangler i den eksisterende litteraturen er ofte detaljene som knytter de ulike fagområdene til hverandre i punktet 'slik ble det gjort' - hvordan håndterte de ulike delene av systemet sin del av oppgaven når et areal skulle bli (eller opphøre å være) grunn i en offentlig veg eller gate, og hvordan samhandlet de ulike delene av systemet med hverandre? Om de sentrale delene av hvert av fagområdene finnes det derimot mye. Utfordringen er derfor ikke å finne litteratur om de ulike delområdene, men å sortere ut det som er relevant for arbeidet med avklaring av grunnrelaterte vegspørsmål.

Om man prøver å samle det som finnes i litt større grupper, for eksempel basert på en inndeling i juridiske fag, politikk, økonomi, administrasjonshistorie og historiske fag mer generelt, vil man fort støte på problemer. Bare innenfor det juridiske fagfeltet vil et slikt forsøk på å forenkle oversikten ved å plassere alt i samme gruppe, strande på at 'veggrunn' kan behandles både fra et privatrettslig og et offentligrettslig perspektiv og dermed med helt ulik vinkling, og at vurderingene også innenfor hver av disse to hovedgruppene er avhengig av hva som er utgangspunktet. Tar man imidlertid utgangspunkt i Brækhus' og Hærem's omtale av eiendomsretten som en negativt avgrenset rett innenfor en ytre avgrensning som kan utvides eller innskrenkes ved lov³⁰, kan man se det slik at et viktig skille går mellom det å se grunnspørsmålene fra innsiden av 'avgrensingen' (altså fra eiersubjektets side) og fra utsiden av den - fra det offentliges side. Avståelse av grunn til samferdselsformål er i mye større grad et spørsmål om samhandling i dette grenseområdet (inngrep i den privatrettslige sfæren) enn det er et spørsmål om overføring av eiendomsrett fra et eiersubjekt til et annet innenfor avgrensingen. Dermed er det også i mindre grad snakk om spørsmål som hører hjemme innenfor det juridiske feltet tingsrett enn om hvilke offentligrettslige virkemidler (lovhjemler) som ligger bak situasjonene der grunn har gått fra å være privateid areal til å bli en del av en veg eller gate som eies av et fellesskap - i dag en offentlig vegmyndighet. Ettersom det offentlige ikke kan pålegge privatpersoner forpliktelser uten at dette er hjemlet i lov (det tidligere nevnte 'legalitetsprinsippet') betyr dette at bestemmelser med ekspropriasjonsrettslig karakter er sentrale, og at det er innenfor de juridiske fagfeltene ekspropriasjonsrett og

³⁰ Brækhus og Hærem (1964) s. 15-20

forvaltningsrett man finner mye av den relevante faglitteraturen. Bygnings- og reguleringsretten er imidlertid også viktig, særlig i forbindelse med gategrunn.

I mange tilfeller er det i den litt eldre litteraturen man finner det nyttigste materialet fordi mange av de grunnleggende spørsmålene ble behandlet såpass grundig på 1800-tallet at det har vært mindre aktuelt å drøfte prinsippene i detalj i nyere tid. Det gjelder blant annet forholdet mellom rettigheter og plikter i forbindelse med bebygging av tomter i bystrøk. Blant litteraturen jeg har brukt er derfor professor Torkel H. Aschehougs artikkel om erstatning for tvungen avståelse av grunn til bygater og plasser fra 1879 og Emil Stangs *Norsk bygningsrett* fra 1943. Jeg har også 'lent meg på' Magne Schjødts *Norsk ekspropriasjonsrett* fra 1926. Grunnen til at det konsekvent er brukt både forfatternavn og utgivelsesår i kildehenvisningene er derfor å synliggjøre om det er snakk om nyere eller eldre litteratur i hvert enkelt tilfelle.

Brækhus og Hærem's *Norsk tingsrett* (1964) er antakelig den juridiske læreboka det oftest vises til når den 'funksjonelle eiendomsretten' skal omtales – nok ikke minst på grunn av beskrivelsen av alternativet, det 'substansielle rettighetsbegrepet', som «irrasjonelt» og et utslag av «metafysiske idéer» basert på «åpenbare logiske feil», der det å være 'eier' omtales som noe som «for den ureflekterte tanke [har] en følelsesmessig plussverdi som i noen grad er uavhengig av de realiteter som skjules bak eiertitelen».³¹ Dette er 'rettsrealistenes tale', og en interessant vinkling fordi det i dag nesten oppleves som et forsøk på å avskrive menneskene som *mennesker*, men tross det fortsatt anses som en godt grunnlag å vurdere eiendomsspørsmål med basis i. Reflekterer man da i tilstrekkelig grad over virkningene av at vi i dag har fått et matrikkelsystem som kan styrke privatpersoners opplevelse av å 'være eier' av veggrunn, som er arealer de færreste ønsker å ha noe reelt ansvar for – men som de likevel kan disponere over som hjemmelshaver? Det er et spørsmål som ikke drøftes direkte i avhandlingen, men som utgjør en del av bakteppet fordi det utvilsomt er slik at opplevelsen av «WYSIWYG» - «What you see is what you get» - i stadig større grad har blitt et spørsmål om hva man leser ut av matrikkelkartet enn om hva man ser når man kikker ut av kjøkkenvinduet, noe som blant annet setter sitt preg på rettslige tvister. Om man lener seg tungt på Brækhus og Hærem's *Tingsrett*, kan man nok komme til å undervurdere denne faktoren.

³¹ Brækhus og Hærem (1964) s. 377

Thor Falkangers *Eierrådighet og samfunnskontroll* er av litt nyere dato (tre utgaver, 1974, 1980 og 1986) og handler i større grad om rådighetsbegrensinger enn om rettsoverføringer - som han selv skrev i forordet til 1986-utgaven kunne tittelen 'miljørett' «med sin kanskje mer positive klang» også vært aktuell. Den er likevel viktig i en sammenheng som denne, og det samme er Falkangers *Tingsrett og Fast eiendoms rettsforhold*. Det offentligrettslige lovverket behandles gjennomgående slik det fortoner seg sett fra grunneiersiden i alle disse bøkene, og de er en del av det som har preget norske juristers syn på eiendomsspørsmål i grenseområdet mellom det private eierskapet og de offentlige myndighetenes overtakelsesmulighet. Den første *Tingsrett*-utgaven kom i 1987, Aage Thor Falkanger har vært medforfatter siden 6. utgave (2007) og 9. utgave kom i 2022. Første utgave av *Fast eiendoms rettsforhold* kom i 1996, i forbindelse med omlegging av studieordningen ved det juridiske fakultet i Oslo, og utgaven fra 2016 (5. utgave) er den foreløpig siste.

Rent generelt er det mye litteratur å ta av innenfor området forvaltningsrett og andre deler av området 'offentlig rett', men vegforvaltning står det lite om i denne litteraturen. Man kan finne noe i eldre kommunalrettslitteratur, men det meste av det som er skrevet om norsk vegforvaltning, er skrevet av enten historikere eller 'teknikere', blant annet vegingenører. I avhandlingen *Arkeologi i all offentlighet* (2013) har Torgrim Sneve Guttormsen analysert vegrelatert litteratur, blant annet tre ting han har plassert i gruppen 'Veihistoriske pionertekster i Norge' – Yngvar Nielsens *Det norske Veivæsens Udvikling før 1814* (1876), Ole Jacob Brochs *Kongeriget Norge og det norske Folk, dets sociale Forhold, Sundhestilstand, Næringsveie, Redningsvæsen, Samfærdselsmidler og Ekonomi* (1876) og Joh. Skougaards *Det norske veivæsens historie*, der første bind (1899) har en innledende del om veghistorie. Disse og en rekke andre utgivelser er vurdert med utgangspunkt i at de representerer ulike forskningstradisjoner og ideologier – svært forenklet blir spørsmålet hva man *ville* med det som ble skrevet. Yngvar Nielsen var historiker, og hans fremstilling plasseres i en kontekst der målsettingen dels er å fremheve det nasjonale og nasjonsbyggende, og der det å avslutte fremstillingen ved året 1814 følgelig blir en del av fortellergrepet.³² Skougaard var ingeniør, og han baserte seg delvis på Nielsens pionertekst, men hovedmålet hans var «å gi en systematisk viten om de viktigste 'fakta' om veihistorie for dermed å gi historisk bagrunnsstoff til den progressive

³² Guttormsen (2013) s. 90-92

virksomheten til samtidens veiadministrasjon»³³ - altså blant annet legitimere vegbyggingsevirkomheten, og kanskje også fremheve 'staten' (ved Statens vegvesen) som den sentrale aktøren i vegsammenheng – da bind 1 kom ut hadde mange fylker fortsatt ikke gått over til ordningen med 'sams vegadministrasjon'. Mye nyere veglitteratur tar utgangspunkt i Nielsens og Skougaards tekster og bygger videre på dem. Det betyr at det er grunn til å spørre seg om denne litteraturen er noe godt utgangspunkt for en *rettshistorisk* fremstilling. Min konklusjon har blitt at som grunnlag for den historiske delen er den veghistoriske litteraturen både god og nyttig, men at det er grunn til å være skeptisk til enkelte deler av fremstillingene, og at jeg uansett må ta stilling til de juridiske elementene i veghistorien på helt selvstendig grunnlag.

I litteraturen om samferdselsutviklingen i nyere tid er det noen som er sentrale, selv om det heller ikke der er snakk om rettslig vinklet litteratur. I 1997 skrev Bjarne Rogan i forordet til boka *Mellom tradisjon og modernisering* at bakgrunnen for boka var at det på det aktuelle tidspunktet ikke eksisterte noe verk som ga en breddeframstilling av 1800-tallets samferdselshistorie, og at den derfor var tenkt både som lærebok og som oversikts- og oppslagsverk. I 2009 kom imidlertid Sverre Knutsens *Veier til modernisering* som dekker samme periode. Fire år tidligere hadde Knutsen gitt ut *Norsk vegpolitikk etter 1960 - stykkevis og delt?* sammen med Knut Boge, og i 2014 kom Pål Nygaards *Store drømmer og harde realiteter. Veibyging og biltrafikk i Norge, 1912-1960*. De tre siste bøkene var et resultat av forskningsprosjekter som var utført ved Senter for Næringslivshistorie, BI, med Statens vegvesen Vegdirektoratet som oppdragsgiver. Rogans hovedtematikk var skyss-systemet, som han også skrev om i *Det gamle skyssellet. Reiseliv i Noreg fra mellomalderen til første hundreåret* (1986), men som del av dette ble både den administrative utviklingen og vegnettets utvikling behandlet.

Hva juridisk eiendomsteori angår, er problemet at den ofte ikke treffer helt når det er veggrunn det er snakk om, men den er brukt i den utstrekning den passer. Det samme gjelder for øvrig også en del av det som er skrevet om ekspropriasjon, forvaltningsrett og plan- og bygningsrett.

³³ Guttormsen (2013) s. 95

Halvar G. F. Sundbergs *Rätten til väg och gata* (1929) gjorde at jeg fikk tak på hvorfor vegger behandles så ulikt i eiendomssammenheng i Norge og i Sverige. Det svenske systemet er omtalt i pkt. 13.2.2., som del av gjennomgangen av 'eiendomsproblemet'.

Det juridiske arbeidet jeg har hatt størst nytte av, er nok Erik A. Abitz' doktorgradsavhandling *Vejenes retsforhold* (København 1950), og da særlig kap. 5 *Ejendomsretten til offentlige veje*. Alex Wittendorfs avhandling *Alvej og Kongevej - Samfærdselsforhold i det 16. og 17. århundre* (København, 1973) er sentrert om vegenes faktiske historie, herunder administrative forhold, og er følgelig brukt på samme måte som den norske veglitteraturen som er omtalt tidligere.

Eiendomsforståelsen og begrepsbruken knyttet til 'eiendom' har endret seg over tid, noe som blant annet er behandlet i Hans Sevatdals *Eigedomshistorie* fra 2017. Veggrunnen omtales imidlertid sjelden i slike sammenhenger, antakelig fordi veggrunnen har en fortid som grunn utenfor de tidligere eiendomsregistreringssystemene. Dette er derfor noe det må tas hensyn til når eiendoms litteraturen brukes i forbindelse med behandling av veggrunn. Det har imidlertid vært nyttig å bruke utskiftnings-/jordskiftesystemets måte å vurdere eiendomsforhold på som en korreksjon til både det tingsrettslige, 'eiendomsbaserte' synet på eierforhold og det tekniske grunnlaget og 'grunneiendomssynet' som plan- og bygningslovens og matrikkellovas regulerings- og registreringsmål er knyttet til. Der har jeg hatt stor nytte av Gabriel Gauslands kommentarutgave til utskiftningsloven fra 1882.

Jeg gjør ellers oppmerksom på at jeg noen steder har gjenbrukt deler av egne, tidligere arbeider, blant annet i delene om gjerder og GAB/matrikkelen (der utgangspunktet er artikkelen min i antologien *Eiendom og juss* vol. 1), i omtalen av stortingsdebatten før veilov (1912) ble vedtatt (der utgangspunktet er en artikkel i Norsk vegmuseums årbok for 2016) og i del IV (der innledende deler er hentet fra et spesialpensum-essay levert våren 2023). Det er ikke vist til disse som kilde, bare til originalkildene som ble brukt da de ble skrevet. De to første er imidlertid ført opp i oversikten over litteratur som er benyttet.

1.4.4 Metode

1.4.4.1 Datainnsamling, tolking/bearbeiding eller presentasjon?

Utgangspunktet for all forskning er nysgjerrighet – et ønske om å få svar på noe man lurer på.³⁴ Skal den kunne karakteriseres som vitenskapelig forskning, må den imidlertid tilfredsstillende en del kriterier. Noen av disse er generelle, andre mer fagspesifikke; noen er det full enighet om, mens andre avhenger av vitenskapsfilosofisk tilnærming. Blant de siste hører spørsmålet om hvorvidt en dogmatisk disiplin som rettsvitenskapen i det hele tatt kan være ‘vitenskap’.³⁵ Det kan besvares benektende, ved å vise til at Karl Popper mente at vitenskap må være falsifiserbar - det er ikke rettsvitenskapen.³⁶ Det kan også håndteres ved å prøve å gjøre rettsvitenskapen mer ‘vitenskapelig’, slik rettsrealistene mente man burde gjøre.³⁷ Et siste alternativ er å se det slik at den er det såfremt den aktuelle rettslige disiplinen

perspektiv, systematikk og metodologi inngår i en helhetsramme for å analysere, forstå, problematisere, strukturere og systematisere retten som samfunnsautoriserte normer, på grunnlag av disse normers ulike forutsetninger ut fra en juridisk betraktningmåte.³⁸

Metodevalget avhenger dermed ikke bare av hva det er som studeres (studieobjektet) og hva man ønsker å oppnå (forskningsformålet), men også av forskerens erfaring, faglige bakgrunn og perspektiv. I tillegg avhenger valget av metode av hvilken del av prosjektet det er snakk om – er det kildesøket, datatolkingen, sammenstillingen av funnene eller presentasjonen som skal håndteres? Dette kommer jeg tilbake til.

Studieobjektet mitt er ‘veggrunn’, og den siden ved studieobjektet det er tenkt på, fremgår av avhandlingens undertittel: Det er forhold knyttet til avklaring av *eiendomsforhold* og registrering av *grenser*, der utgangspunktet er *administrasjon og forvaltning*. I dette ligger det en antakelse (eller skjult påstand) om at det er mulig å bruke informasjon om måten veggrunn ble forvaltet på (tidligere), som grunnlag for avklaringer (i dag). Hovedmålet med prosjektet er imidlertid ikke å levere en utredning om hvordan ting ble gjort, men å bidra til avklaring av gjeldende rett – hvordan skal vegeierskap og -

³⁴ Johannessen, Tuft og Christoffersen (2010) s. 32

³⁵ Bernt og Doublet (2008) s. 17

³⁶ Bernt og Doublet (2008) s. 120 flg.

³⁷ Bernt og Doublet (2008) s. 130 flg.

³⁸ Bernt og Doublet (2008) s. 16

grenser håndteres i ulike sammenhenger i dag? Dette er grunnen til at hovedtittelen ble endret til det langt åpnere *Veggrunn og eiendomsforhold*. Målsettingen betyr imidlertid at jeg må forholde meg til rettsvitenskapelige metoder gjennom hele arbeidet, også når det som behandles er historiske forhold. Kravet om en «consistent, logical account ... constrained by the available evidence» er et generelt krav, så den rettslige siden av det handler mest om perspektiv - hvordan informasjonen er tenkt brukt.³⁹ Som nevnt betyr dette imidlertid ikke at alle deler av avhandlingen er 'rettsvitenskapelige' – spesielt i delene om gater og veger i tiden før 1814 er det mye ren historikk.

1.4.4.2 Brukssituasjoner som utfordring

Jeg er overbevist om at mer kunnskap om tidligere tiders vegforvaltning og måten grunnavståelsene ble gjennomført på, vil gjøre at det blir lettere å få matrikkelført eksisterende informasjon om veggrunn. Det er imidlertid ikke slik at jeg tror det er nok.

For det første går jeg ut fra at det ikke bare er saksbehandlere i etatene som håndterer vegsaker som vet for lite om veghistorikken; jeg mener det også har påvirket lovgivningen. Hvordan skal et utvalg som arbeider med endring av plan- og bygningsloven kunne forutse virkningen endringen vil få for vegsaker, når det er uklart hva utgangspunktet egentlig er, og når heller ikke høringsinstansen SVV klarer å se hvordan de historiske forholdene kan komme til å påvirke saksbehandlingen?

For det andre går jeg ut fra at det ikke nødvendigvis er enighet om hva som er viktig og riktig når veggrunn skal behandles i eiendoms-/registreringssammenheng. Vegmyndighetene vil gjerne ha mest mulig korrekt informasjon om vegeierforholdet og veggrensene i matrikkelen og ønsker å få den inn på enkleste og billigste måte, men selvsagt innenfor rammen av de aktuelle lovene. Tinglysingens oppgave er å sikre privatrettslige rettigheter, og saksbehandlerne kan komme med innvendinger når vegmyndighetene ønsker å få slettet tinglyste heftelser i veggrunnen på en enklere måte enn Tinglysingens saksbehandlere mener er forsvarlig. Dagens plan- og bygningslov⁴⁰ har bestemmelser som ofte blir tillagt større vekt enn det vegmyndighetene mener er fornuftig, og det har

³⁹ Bernt og Doublet (2008) s. 16

⁴⁰ LOV-2008-06-27-71

også matrikkellova⁴¹. Om det ikke er enighet om hva som er målet, klarer man heller ikke å veie de ulike hensynene opp mot hverandre på en god måte.

I siste del ser jeg derfor på noe av det som kan gi 'skurr' i forholdet mellom de fire lovene som er mest sentrale i forbindelse med behandling av veggrunn i eiendomssammenheng i dag – dagens veglov, tinglysningsloven⁴², plan- og bygningsloven og matrikkellova – både med tanke på å få identifisert 'problempunktene' og for å vurdere om det er behov for lovendringer.

Men de metodiske valgene avhenger altså av hva som er målet med hver enkelt del av behandlingen, og første del av metodevalget består i mitt tilfelle følgelig i å skille mellom de delene av stoffet som tar for seg historiske forhold og det som kan ha betydning 'de lege lata', altså for spørsmålet om hva som er 'gjeldende rett'. Deretter blir spørsmålet hvordan hver av disse delene skal behandles – hvilken metodikk og hvilke kilder som er relevante for hver del, hvordan funnene skal behandles, og hvordan informasjonen som kommer ut av prosessen skal presenteres.

1.4.4.3 Historisk metode

Når det ikke finnes én rettshistorisk metode, ville det vært rart om det fantes bare én historisk metode – valg av metode er valg av «forskningsopplegg, en måte å komme fram til svar på spørsmålene på og en måte å prøve forklaringene våre på».⁴³ Valget mellom rettshistorisk og rent historisk metode er derfor mer en følge av hvilke sammenhenger man vil undersøke enn av utgangspunktet. Når jeg (eksempelvis) har sett på sammenhengen mellom vegarbeidsplikten i forbindelse med anlegg av nye veger og endringer i vegloven i delen om 'sogneveiene' (pkt. 8.8.5), er både utgangspunktet og sluttproduktet bestemmelser i vegloven. Det hadde ikke vært galt å si at det ble brukt metodikk fra historiefeltet, men det er nok mer *presist* å si at den er rettshistorisk. Vegarbeidsplikten kan imidlertid undersøkes med utgangspunkt i en rekke andre spørsmål. At jordeiere og -brukere lenge hadde ansvaret for å vedlikeholde hvert sitt vegstykke er et historisk faktum, men det er mye vi ikke vet om dette, og det vi ikke vet, kan behandles som del av mange ulike former for historisk forskning. Hvordan ble for eksempel pliktarbeidet prissatt etter

⁴¹ LOV-2005-06-17-101

⁴² LOV-1935-06-07-2

⁴³ Kjeldstadli (2022) s. 47-48

at det ble anledning til å ta det inn som en del av kommuneregnskapet i 1882⁴⁴, og i hvilken grad ble det faktisk lagt inn? Det kan være det ville bli vanskelig å finne disse tallene, men om man forutsetter at det er mulig, kan man se for seg en analyse der målet for eksempel er å se om denne endringen påvirket arbeidsplikten - førte til større bruk av leid arbeidshjelp, eller kanskje tvert om. I et slikt tenkt tilfelle ville det være aktuelt å bruke kvantitativ metode som teknikk i større grad enn om man ville undersøke om det fantes eksempler på at pliktarbeidet kunne bli oppfattet som mer positivt enn negativt – kanskje som sosial arena, eller som alternativ til betalingsplikten – eller mer tekniske metoder og teknikker, slik man vil gjøre om man ønsker å undersøke hvilke materialer som er brukt i et gitt vegstykke og hvordan det er bygget opp.

Valg av metode er altså et spørsmål om valg av rett verktøy for oppgaven, men handler også om å bruke verktøyet og materialet man har til rådighet på rett måte. De metodiske prinsippene «skal sikre at vi virkelig svarer på det vi vil ha svar på, og angi hvordan vi kan gå fram for å omskape spredte biter fra fortida til et meningsfullt og mest mulig virkelighetsnært bilde av hvordan det var».⁴⁵ Om man må supplere de bitene man har med noen antakelser om dem man mangler for å få et bilde som gir mening, er det viktig å være 'edruelig'. Det vi ikke finner i dag, kan dukke opp i morgen. Da er det bra om det er plass til det nye funnet i bildet; ikke like bra om det avdekker at deler av bildet vi har presentert for verden er helt feil, og at årsaken er *vel* mye kreativitet i utfyllingen.

1.4.4.4 Historikk eller 'gjeldende rett'?

Skillet mellom det å behandle juridiske spørsmål som rettshistoriske eller som rettsvitenskapelige ('rettsdogmatiske') vurderinger er ikke et skille som kan knyttes til et bestemt årstall, det er mer et spørsmål om hva som er formålet med vurderingen. Det kan illustreres med et eksempel: I 1991 kom Høyesterett til at en beiterett gårdbrukerne i Rennebu hadde fått ved to kongeskjøter i 1830 og 1838, ikke var en eksklusiv rett.⁴⁶ Gårdbrukerne hadde fått beiteretten som en del av bygselsretten til noen setre i Oppdal, men Høyesterett kom til at det var snakk om en rett av allmenningssrettslig karakter, ikke en særrett knyttet til setereiendommene. Retten vurderte dokumentasjon så langt

⁴⁴ Lov 15. april 1882 nr. 1 § 10 andre ledd

⁴⁵ Kjeldstadli (2022) s. 48

⁴⁶ Rt-1991-154

tilbake som til 1769 som del av dette. Fordi konklusjonen ble at beiteretten var en allmenningsrett, ble den rettslige følgen at beiteretten ikke fulgte med setrene da de ble solgt videre i 1918, fordi de da ble solgt som fritidseiendommer til en som ikke hadde allmenningsrett. Her var den historiske vurderingen altså utvilsomt en del av en rettsdogmatisk vurdering. Hadde det vært snakk om en vurdering som tok sikte på å beskrive de eiendomsrettslige virkningene av overdragelser ved kongeskjøte i Rennebu og Oppdal på 1830-tallet rent generelt, hadde det vært en vurdering som det hadde vært mer nærliggende å anse som en rettshistorisk vurdering. Selv om både kildematerialet og det rettslige grunnlaget for vurderingene hadde vært det samme som det Høyesterett baserte sin avgjørelse på, hadde formålet ikke vært det samme.⁴⁷ En følge av skillet mellom rettsdogmatiske vurderinger og rettshistorisk forskning er imidlertid også at domstolene normalt er bundet av partenes krav, påstander og grunnlag, og må avsi en dom som ligger innenfor disse rammene (disposisjonsprinsippet), mens en forsker må undersøke om det finnes noe *mer* - noe som kan bekrefte det man allerede vet eller gjør at man må tenke nytt.

1.4.4.5 Om 1814 som periodeavgrønsing

Gater og veger behandles hver for seg (med noen få unntak) frem til midten av 1900-tallet. Etter dette sies det mindre om gatene, mest om vegene. Det går et skille ved 1960-tallet fordi det var i løpet av dette tiåret vi fikk både en veglov som omfattet byene og en bygningslov med hele landet som virkeområdet, men dette må også sees i sammenheng med en rekke andre endringsprosesser som ble påbegynt eller gjennomført i samme periode, som arbeidet for å fjerne skillet mellom by- og landkommuner i rettslig sammenheng og prosessen fram mot etableringen av et nytt eiendomsregistreringssystem.

Delene om veger og gater er i tillegg periodisert, og der er det satt et skille ved året 1814. 1814 markerer utvilsomt overgangen mellom to av de klart avgrønsede periodene i norsk historie – den dansk-norske unionsperioden før 1814, og perioden som nasjon med egen grunnlov og eget embedsverk fra 1814, rett nok uten full selvstendighet før 1905, men likevel som selvstendig nasjon.

Veg- og gateforvaltningen ble ikke direkte berørt av alt som ellers skjedde i 1814, begge deler ble behandlet med grunnlag i regelsettene vi hadde med oss fra Danmark til vi fikk

⁴⁷ Bernt og Doublet (2008) s. 16. Michalsen (2005 b) er mindre kategorisk

på plass egne, norske lover. Dette var i samsvar med andre punkter i den opprinnelige § 94 i grunnloven - «Imidlertid blive Statens nugjældende Love i Kraft, forsaavidt de ei stride imod denne Grundlov eller de provisoriske Anordninger, som imidlertid maatte udgives». Den institusjonelle rammen ble imidlertid endret, og det er overgangen fra eneveldet med dets flom av enkeltlovskriv til et styresett med langt mer gjennomarbeidet og helhetlig lovgivning, og ikke minst en utvikling styrt av embedsverket (det Jens Arup Seip omtalte som 'embetsmannsstaten'⁴⁸) som gjør at det er naturlig å behandle både bygatene og landevegene med inndeling i et *før* og et *etter* 1814. Etter 1814 blir lover, lovforarbeider, dommer og uttalelser fra regjering og departementer (i tillegg til dokumenterbar praksis) de viktigste kildene.

1.4.5 Datainnsamling - hva er 'data'?

Begrepene 'data' og 'informasjon' brukes i det daglige ofte om hverandre.⁴⁹ IFIP (International Federation for Information Processing) definerte i sin tid begrepene på følgende måte:

Data er en representasjon av kjennsgjæringer eller ideer på en formalisert måte, slik at de kan kommuniseres eller behandles av en prosess (I engelsk originaltekst: Data: A representation of facts or ideas in a formalized manner capable of being communicated or manipulated by some process).

Informasjon er den mening som en person tillegger data ved hjelp av kunnskaper om de regler som er benyttet ved representasjonen: (I engelsk originaltekst: Information: The meaning that a human assigns to data means of the known conversions used in its representation).⁵⁰

'Data' kan være kvantitative eller kvalitative. Kvantitative data er målbare (kvantifiserbare) i motsetning til kvalitative data.

Denne avhandlingen bygger på kvalitative data. Kvantitative data oppfattes nok oftere som en «representasjon av kjennsgjæringer» enn kvalitative data, og kan dermed bli oppfattet som mer objektive og mindre et produkt av forskerens egne vurderinger. Begge er imidlertid resultatet av en innsamlingsprosess basert på enten kvantitative eller kvalitative metoder, og måten denne prosessen er gjennomført på, og valgene som

⁴⁸ Seip (1997) s. 12 flg.

⁴⁹ NOU 1975: 10 s. 15

⁵⁰ NOU 1975: 10 s. 15, fotnotene

er tatt underveis, må dokumenteres slik at de kan kontrolleres. Et sentralt spørsmål vil alltid være om utvalget er representativt eller om det lagt mer vekt på data som støtter opp under forskerens synspunkter enn på data som trekker i motsatt retning. En kontekstuell tilnærming basert på kvalitative data kan øke muligheten for at noe blir oversett, noe kommer jeg tilbake til i neste punkt.

Også rettskilder som lover, forarbeider og rettsavgjørelser må betraktes som 'input', altså data, i prosessen. Selv om en rettsavgjørelse har avklart hvordan en uklar lovbestemmelse skal forstås, kan den være lite relevant i saker der faktum er et annet. Rettskildene er bare én av flere faktorer i en rettslig vurdering.⁵¹ 'Rettskildelære' er derfor ikke bare læren om 'rettskilder', men handler også om hvordan rettskildene skal tolkes og anvendes.

1.4.6 Fra 'data' til 'informasjon'

Tolking og bearbeiding av data er ingen nøytral prosess. Jørn Øyrehagen Sunde har vist til et begrepspar utviklet av den tyske sosialhistorikeren Reinhard Koselleck - 'erfaringsrommet' og 'forventningshorisonten'.⁵² Tolkningsprinsippene (-metodene) er da «verktøyet vi bruker både når vi skal velja ut erfaringar i erfaringsrommet, men ikkje minst når vi former forventningshorisonten». ⁵³ Slik jeg oppfatter beskrivelsen, er 'erfaringsrommet' blant annet den personlige (faglige) 'ballasten' man tar utgangspunkt i når noe skal tolkes, mens 'forventningshorisonten' påvirker tolkningen ved å etablere noen rammer (basert på tolkerens 'erfaringsrom') for hva som anses som relevant eller akseptabel tolkning av den foreliggende materialet. Begrepet 'forforståelse'⁵⁴ dekker antakelig noe av det samme – forforståelse er

kunnskaper og oppfatninger om virkeligheten, som vi, svært ofte ubevisst, bruker til å tolke det som skjer rundt oss. ... Forskerens forforståelse – eller forståelseshorisont – vil kunne påvirke *hva* forskeren observerer, og *hvordan* disse observasjonene vektlegges og tolkes.⁵⁵

⁵¹ Boe (1996) s. 147

⁵² Sunde (2019) s. 10

⁵³ Sunde (2019) s. 12

⁵⁴ Boe (1996) bruker 'førforståelse'. I den norske utgaven av Gadamer's *Sannhet og metode* (2010) brukes 'foroppfatninger' og 'fordom', uten at det siste nødvendigvis trenger å være noe negativt (slik vi ofte oppfatter at det er), se s. 240-243

⁵⁵ Johannessen, Tufte og Christoffersen (2010) s. 38

Sunde legger vekt på det dynamiske ved både 'erfaringsrom' og 'forventningshorisont' – «eit erfaringsrom er ... som ein suppekjele som heile tida står og putrer og koker, og som stadig vert tilført ny veske og nye ingredienser...»⁵⁶, og det påvirker selvsagt også 'forventningshorisonten'. Denne delen opplever jeg som en kontinuerlig kurskorrigering. Underveis har jeg flere ganger funnet noe som har ført til at jeg har skrevet om deler jeg trodde jeg var ferdig med. I de fleste tilfellene har det bare vært snakk om detaljer, men uansett har det vært en konstant påminnelse om at uansett hvor grundig man er, vil det alltid være noe man har oversett. Jeg føler meg imidlertid trygg på at hovedretningen, vurderingene og konklusjonene mine er gode nok.

Jeg mener også at 'erfaringsrommet' mitt, som kart- og historieinteressert jurist med både teknisk og vegfaglig erfaring, er en styrke. Kierulf og Slagstad har skrevet at

Historikernes fjernhet til jussen tilsvares av juristenes like påtagelige fjernhet til historien; deres interesse for og innsikt i rettens historisitet er ofte liten, selv når historien handler om juss.⁵⁷

Når temaet er veggrunn og eiendomsforhold er det ikke bare 'juss' og 'historie' som må henge sammen; den tekniske utviklingen på flere områder er også en del av det som må med. Da kan det bare være en fordel at den som skriver om dette er interessert i mer enn 'ren juss', men et godt resultat forutsetter selvsagt at den metodiske ryggmargsrefleksjonen fungerer underveis - de delene av stoffet som er 'ren juss', må også behandles som det.

En ulempe ved å gjennomføre et prosjekt som dette som SVV-ansatt, er at etikk og formål kan bli trukket i tvil – er målet å «bevise» at det offentlige eier veggrunnen i større grad enn det er grunnlag for? Innvendingen er for så vidt basert på et premiss jeg er uenig i, nemlig at vegmyndighetene er eiendomsbesittere på lik linje med privatpersoner, men det er utvilsomt slik at en følge av arbeidet uansett kan bli noe private grunneiere vil *oppfatte som* at de blir fratatt et areal de eier. Sett fra mitt ståsted er det sentrale imidlertid å få avklart eierskapforhold og grenser slik de faktisk er. De tre vegmyndighetene forvalter veggrunnen på vegne av samfunnet, og både samfunnets behov for oversikt, kostnadene knyttet til håndtering av følgene av *manglende* oversikt, og brukernes behov for veger de kan bruke som forutsatt uten at det oppstår konflikter eller farlige

⁵⁶ Sunde (2019) s. 12

⁵⁷ Kierulf og Slagstad (2012) s. 422

situasjoner, er momenter som tilsier at det er viktig å få ryddet opp i uklare eier- og ansvarsforhold. Om konklusjonen etter en runde med avklaring så viser seg å bli at «nei, denne veien er faktisk ikke offentlig eid grunn», er det dette man må bygge videre på og (om det er aktuelt) få gjort noe med.

1.4.7 Fra 'informasjon' til 'presentasjon'

1.4.7.1 Presentasjonsform

Stig Kvaal har skrevet om det å skulle formidle forskning (i hans tilfelle historisk) på en måte som er 'vitenskapelig' men samtidig 'fortellende'. Han skrev blant annet at «det trenger ikke å være noen uforenlig motsetning mellom vitenskapelighet og estetikk, så lenge resultatene kan forsvares i forhold til kildene».⁵⁸ Sjanger og stil er imidlertid 'kontekstualiseringssignaler', og «normbrudd [kan oppfattes] som mangel på kunnskap».⁵⁹ Det er følgelig en fordel å gjøre rede for og begrunne valg som ikke er i samsvar med sjangerkonvensjonene, uavhengig av om avvikene er språklige, faglige eller stilistiske.

Jeg mener (rent generelt) at ting jeg leverer fra meg må kunne forstås og brukes også av ikke-jurister. Jeg er også opptatt av klarspråk. Et vanlig klarspråkråd er å unngå passive uttryksmåter, uten at det betyr at man skal unngå passiv for enhver pris.⁶⁰ I mange sammenhenger er det hensiktsmessig å bruke en passiv uttryksmåte, for eksempel der det ikke er nødvendig (eller interessant) å oppgi hvem som skal gjøre noe. I vitenskapelig sammenheng brukes det gjerne for å objektivisere fremstillingen – det er det som omtales som står i sentrum, ikke forfatteren.⁶¹ Problemet er at det kan føre til at teksten blir distansert, forsiktig og «tannløs», i den forstand at synspunkter fremstilt i passivform kan være et dårlig utgangspunkt for vurderinger, blant annet fordi det blir mer uklart hvem som står bak synspunktene som fremsettes. Heldigvis er sjangernormen etter hvert blitt litt 'løsere i snippen' også når det er juridiske tekster det er snakk om, men rent personlige synspunkter er uansett ikke noe godt utgangspunkt i forskningssammenheng. Jeg har derfor forsøkt å finne en god balanse mellom aktiv språkbruk,

⁵⁸ Kvaal (1997) s. 19

⁵⁹ Svennevig (2020) s. 257-258

⁶⁰ Klarspråk - Upersonlige setninger (sprakradet.no) (sist lest 26.08.2022)

⁶¹ Svennevig (2020) s. 269-270

subjektive (men faglig funderte) synspunkter og en objektiviserende fremstillingsform med en fortellende (narrativ) stil der det passer.

Erlend Baldersheim har skrevet at for å komme inn til kjernen i ulike saksforhold, kan det være nyttig å «metaforisk tenkja på vårt arbeid som meisling i den skisserte eininga, og meisling frå ulike vinklar». ⁶² Jeg har fulgt dette rådet, noe som kommer til uttrykk ved at en del forhold behandles ett for ett, men i mange tilfeller ved å trekke inn elementer som er behandlet tidligere i avhandlingen og se på dem igjen fra en annen vinkel. Dermed blir det en del gjentakelser, ikke minst vil de samme delene av enkelte bestemmelser i de gamle veglovene bli sitert flere ganger. Det blir gjort for at det skal bli lettere å følge resonnementene, men også fordi ett alternativ hadde vært å ta store deler av de eldste veglovene med som vedlegg. Det hadde imidlertid ført til at sideantallet hadde økt kraftig, også om vedlegget hadde blitt begrenset til å bare omfatte lover og endringslover som er vedtatt før 1963, og ble derfor valgt bort.

1.4.7.2 Om begreper og språkformer

«Et ord eller en betegnelse har ingen betydning så lenge man ikke vet hva ordet dekker», skrev Asmund Schiefloe i forbindelse med sin vurdering av «spørsmålet om hva kongemakten la i sitt uttrykk 'Eiendomsretten i almenningene'». ⁶³ 'Eiendom' er bare ett av mange ord, begreper og betegnelser som har endret form eller innhold (eller begge deler) i løpet av perioden denne avhandlingen dekker, eller som kan forstås ulikt avhengig av hvilket ståsted man har. En del ord forklarer jeg underveis, i teksten eller i en fotnote, avhengig av hva som passer best i sammenhengen. Ofte er det da snakk om ord eller begreper som er gått ut av bruk og er ukjente for mange i dag, men ikke er mer sentrale enn at det holder med en kort forklaring eller henvisning til et nyere ord. Noen har jeg imidlertid valgt å utdype i en tilleggsdel til litteraturoversikten, både for å slippe gjentakelser og utdypinger i selve teksten og for at det skal være lett å finne dem underveis. Blant disse er en del betegnelser brukt om ulike former for skriv fra den dansk-norske unionsperioden, som 'rescript', 'placat' og 'missive', noen tekniske og juridiske (inkludert et par latinske) fagtermer og noen ord som bare er gamle og ukjente.

⁶² Baldersheim (2017) s. 27

⁶³ Schiefloe (1955) s. 109

Måten jeg bruker en del språk- og navneformer på er ikke konsekvent, og det er jeg klar over. Det gjelder blant annet kommune-, by- og fylkesnavn, der jeg som regel (men ikke alltid) bruker dagens kommune- eller bynavn, men kan veksle mellom 'kommunestyre', 'herredsstyre' og 'formandsskap', samtidig som jeg sjelden bruker 'fylke' eller 'fylkes-ting' hvis det jeg skriver om gjelder tiden før overgangen fra amt til fylke i 1919. Det ligger oftere praktiske og stilmessige grunner bak valgene enn hensynet til det formelt korrekte, men jeg har vært opptatt av at valget av form ikke skal skape misforståelser. Derfor har jeg f.eks tatt med kommunenummeret der det er et poeng å få frem at det er kommunen jeg omtaler, ikke stedet. I slike tilfeller bruker jeg kommunenummeret på det aktuelle tidspunktet.

Tydligst er nok vekslingen mellom 'veg' og 'vei' underveis. Formelt ble 'vei' erstattet av 'veg' i forbindelse med språkreformen på 1930-tallet⁶⁴, men for meg er det mest naturlig å bruke det uavhengig av periode. Iblant oppleves det imidlertid som feil å bruke 'veg'. Der 'vei' inngår i et egnnavn, er det en selvfølge at denne formen brukes. Som kortform av lovnavnene for veglovene før 1963 har jeg vanligvis brukt 'veilov (vedtaksåret)'.

1.4.7.3 Tegnbruk, sitatformer og lov-/domshenvisninger

Jeg har brukt henvisninger på 'bindestreksform' der dette gjør det enkelt å finne den aktuelle loven, forskriften eller dommen på Lovdata. I andre tilfeller bruker jeg henvisning uten bindestrek, som når jeg beskriver saken som er gjengitt i Rt. 1837 s. 221 og ved henvisning til mange eldre lover, for eksempel 'sogneveisloven', lov 15. juni 1882 nr. 5. Dette betyr enten at loven eller dommen ikke lå på Lovdata da jeg skrev om den, eller at lovversjonen jeg har brukt er en annen enn den som ligger der. Normalt har jeg da brukt loven slik den ble kunngjort i Norsk Lovtidende, i motsatt fall er det opplyst om kilde/versjon.

Ved lengre sitater er det brukt innrykk og noe mindre punktstørrelse. Er sitatene kortere enn tre linjer, er det ofte snakk om sitater fra eldre dokumenter, og dermed sitater som kan være litt vanskelige å få ta på fordi språket er uvant. Det er ikke brukt anførselstegn ved innrykk.

⁶⁴ 'Veg' er samnorsk – det er lov å uttale det 'vei' om man ønsker det.

Språkrådet anbefaler bruk av enkle hermetegn i en del tilfeller, blant annet ved sitat i sitater, og «kring definisjonar, slik: gåsaugo 'hermeteikn'. for å markere definisjoner».⁶⁵ Jeg markerer også en del enkeltord som ikke kan karakteriseres som definisjoner på denne måten. Det blir vanligvis gjort for å markere at ordet er det som omtales eller beskrives, men i noen sammenhenger brukes det også som markering av et særkjenne. Som eksempel på det siste kan nevnes den 'almindelige' bygningsloven, der markeringen brukes fordi 'almindelig' ble brukt i samtiden for å skille de aktuelle bygningslovene fra særlovene for de tre store byene.

Av praktiske årsaker er alle referanser til illustrasjons- og figurkildene og rettighetsgrunnlaget bruken er basert på, utelatt fra figurtekstene. Dette er i stedet samlet på sidene etter figurlisten, som er plassert rett etter innholdsfortegnelsen.

1.4.8 Avgrensinger

Den som ved små ting hæfter sig
lar store ugjort efter sig.

Piet Hein

Det er så avgjort en del «små ting» i denne avhandlingen, til tross for at jeg har forsøkt å la Piet Heins gruk være en rettesnor i arbeidet. Problemene som følger med det å velge en kontekstuell tilnærming til det historiske materialet har preget arbeidet med å avgrense mot mindre relevant stoff, og har gjort at jeg i en del tilfeller har valgt å gå relativt detaljert til verks – ikke nødvendigvis fordi detaljene i seg selv er så avgjørende, men fordi de er bindeledd mellom ulike deler av en utvikling som det kan være vanskelig å få sammenheng i uten at de er med.

Noen temaer og vurderinger valgte jeg imidlertid bort nokså tidlig i prosessen. Politiske forhold er ett av dem, i den forstand at jeg i liten grad har vurdert om f.eks en lovendring bærer preg av å være vedtatt under et bestemt politisk regime. Jeg er opptatt av hvorfor lover og praksis ble endret og hvilken faktisk virkning endringene fikk både på kort og lang sikt, og selv om jeg i noen tilfeller viser til stortingsdebatter der innleggene bærer preg av representantens politiske syn, har jeg vanligvis ikke vurdert det. Tanken er i slike tilfeller fortrinnsvis å dokumentere motforestillinger og synspunkter som har fått følge for senere endringer.

⁶⁵ Språkrådets svarbase (sprakradet.no) (sist lest 25.08.2022)

Når det gjelder prosessen frem mot de tre veglovsvedtakene i 1824, 1851 og 1912, har jeg konsentrert meg om samfunnsrammene og spørsmål med betydning for utviklingen fremover mot dagens situasjon. Jeg har imidlertid lagt inn noen henvisninger i tillegg til de rene grunnlagshenvisningene. Om andre har lyst til å lese mer om lovutviklingen, er det ingen grunn til at de skal bli nødt til å lete etter ting jeg allerede har brukt tid på å finne.

I forbindelse med det jeg skriver om saksbehandlingen etter dagens tinglysingslov, plan- og bygningslov og matrikkellov, er det lagt vekt på det som ikke fungerer godt. Jeg har imidlertid avgrenset mot enkelte forhold som har sammenheng med temaet veggrunn og eiendomsforhold, men ikke er sentrale. Blant det som ikke behandles, er arbeidet med reguleringsplaner og overtakelse av veggrunnen etter at en veg er opparbeidet som følge av et kommunalt vegpålegg i en byggesak. Tilfeller der det ikke er ryddet opp i eiendomsgrensene etter tidligere opparbeidinger er derimot noe jeg kommer inn på, og i den sammenhengen omtales også en del 'følgevirkninger' av gamle reguleringsplaner.

Når det gjelder forholdet mellom Vegvesenet og den tyske okkupasjonsmakten i perioden 1940-1945, er det ingen tvil om at Tyskland ble sett på som et foregangsland innen vegfaget på 1930-tallet og at det var tett faglig kontakt mellom norske og tyske vegeringeniører i denne perioden.⁶⁶ Flere av vegene som ble anlagt i løpet av okkupasjonsårene, hadde stått på Vegvesenets prioriteringsliste i lang tid.⁶⁷ Det er også et faktum at flere bestemmelser i veilov (1912) ble endret i løpet av krigsårene, og at Stortinget i 1946 vedtok at en del av disse endringene skulle beholdes.⁶⁸ Noen av dem gjaldt grunnverv og skjønnsforretninger, og særlig i forbindelse med den første endringen (som ble drøftet på et møte allerede 21. og 22. mai 1940) kan man spørre seg om ikke dette var en ønsket endring, også sett fra Vegvesenets side. Det er imidlertid et spørsmål det ikke er mulig å gi et klart svar på - vi vet at flere av overingeniørene på møtet mente den ikke burde vedtas, men ikke nok om hva som var flertallets motivasjon for å stemme for den. Det er godt mulig vi aldri vil få et fullgodt svar på om ledelsen i Vegvesenet samarbeidet tettere med okkupasjonsmakten enn det man skulle ønske.⁶⁹ Jeg har derfor tatt for meg endringer som er en følge av okkupasjonsperioden, og har også gått gjennom en del litteratur som tar for seg

⁶⁶ Nygaard (2014) s. 171-174 og 177-178

⁶⁷ Nygaard (2014) s. 183

⁶⁸ Se pkt. 8.8.9

⁶⁹ Nygaard (2014) s. 184-186

Vegvesenets opptreden i denne perioden, men har ikke tatt stilling til annet enn det jeg anser som relevant for utviklingen etter 1945 og situasjonen i dag.

Jeg har heller ikke tatt for meg behandlingen av veggrunn i andre land enn Danmark og Norge, men har satt meg inn i bakgrunnen for at Sverige har en løsning som er basert på at veggrunnen ikke trenger å være offentlig eid. Jeg oppsummerer dette i pkt. 13.2.2, men har ellers kommet til at det svenske vegforvaltningssystem har så liten relevans for norske forhold og problemer at det var bedre å konsentrere fremstillingen om felles-trekkene og forskjellene mellom norsk og dansk vegforvaltning.

2 Bygate eller landeveg?

2.1 Ulike samfunnsforhold, ulikt lovbehov - skillet mellom 'gate' og 'veg'

«Gjer deg kjend med alle lover, men når du vil vera kjøpmann, så gjer deg kunnig i Bjarkøyretten», sier faren til sønnen i læreskriftet *Kongespeilet* fra 1200-tallet.⁷⁰ Handels- og håndverksvirksomhet og store ansamlinger av mennesker og bygg på et relativt lite areal skaper behov for andre rettsregler enn dem man trenger i mer spredtbygde områder, uansett om ansamlingene er av midlertidig eller mer permanent karakter. Utenfor byene er vegenes funksjon som transportårer det viktigste. Det er også viktig å sikre og opprettholde gatene som ferdselsarealer i tettbygde strøk, men der er de i tillegg handelsarealer og ikke minst branngater, bokstavelig talt. I tettbygde trebyer kan branner spre seg svært fort, så bestemmelser som reduserte faren for at det oppsto brann i første omgang, og krav om byggemåter som gjorde det mulig å stanse spredningen hvis det likevel gikk galt, hadde en sentral plass i by- og bygningslovgivningen helt til det ble innført murtvang i de største byene mot slutten av 1800-tallet.⁷¹ Gatene var en del av brannsikringssystemet, ikke bare som fysiske skiller, men også som del av lovsystemet. Både bygatenes funksjon som del av brannsikringen og det at man fikk bestemmelser om oppmåling i byene lenge før det ble aktuelt med eiendomskart på landet, har påvirket de faktiske og registrerte eiendomsforholdene i dagens byområder. Oppmålingsplikt er ikke noe nytt, det finnes blant annet flere reskripter fra siste del av 1600-tallet om oppmålings- og meldeplikt ved salg av hensyn til grunnleieoversiktene for Bergen.⁷² Årsaken til at dagens matrikkelkart kan mangle (eller ha misvisende) informasjon om eierforholdene for veg- og gategrunn i bystrøk er imidlertid ikke gamle oppmålinger, men praksis i kjølvannet av lovendringer og annen utvikling fra siste del av 1800-tallet til i dag. Kart og oppmåling i byene behandles derfor dels i forbindelse med bygningslovene og tiden etter 1814, dels i sammenheng med det jeg skriver om digitalale eiendomskart. I delen om forvaltning av gategrunnen før 1814 er målet derfor i hovedsak å belyse

⁷⁰ Gjengitt etter innledningen til *Bjarkøyretten*, Hagland og Sandnes (1997) s. XVI

⁷¹ Hagland og Sandnes (1997) s. XVIII; Stang (1943) s. 11. Forbudet mot trebygninger innenfor bygrensen ble utvidet til å omfatte alle landets byer ved lov 19. mai 1904

⁷² Reskr. 19. februar 1687, 9. desember 1693 og 30. mars 1700

hvordan synet på eierforholdet har utviklet seg til det som etter 1814 ble et lovregulert skille mellom privateid grunn og 'byens' gater og torg.

2.2 Felles lovgivning for by- og landkommuner – et 1900-tallsprosjekt

Det ble i stor utstrekning gitt ulike lover for byområdene og landområdene helt til midt på 1900-tallet. Årsakene var mange, blant annet at bymyndighetene hadde større behov for å kontrollere arealbruk og byggevirksomhet enn forvaltningsorganene på landet og at forvaltningssystemene i byene og på landets grunn var organisert på ulike måter. Særlovgivningen hadde virkning også for samferdselsarealene, noe som gjorde at man skilte mellom 'veger' og 'gater', de hørte til to adskilte forvaltningssystemer.⁷³ Gatene var underlagt byens myndigheter, og bestemmelsene om avståelse av gategrunn sto i bygningslovene. Veger hadde man på 'landets grunn', og de ble administrert av det som etter hvert ble Statens vegvesen med grunnlag i bestemmelser i veglovene.

Det var et skille som ble tillagt rettslig betydning. Da Arbeidsdepartementet tok stilling til en uenighet mellom vegvesenet i Akershus og bygningsmyndighetene i Oslo i 1902, var spørsmålet nettopp om strekningen var 'veg' eller 'gate', noe som var avgjørende for hvilke forpliktelser man kunne pålegge en som skulle bebygge en tomt:

De om Veies Anlæg m. v. efter Veilovgivningen gjældende Retsregler er væsentlig forskjellige fra de i Bygningslovgivningen indeholdte Regler for Anlæg af Gader, hvorfor den Omstændighed, at et Veianlæg i et Landdistrikt er udført eller overtaget til Vedligehold af Kommunen, ikke kan medføre, at et saadant Veianlæg med Hensyn til Bygningslovens Bestemmelser *eo ipso* sidestilles med en Gade.⁷⁴

Den aktuelle vegen lå i 'byggebeltet' rundt Oslo, og både i 'byggebeltene' og i 'byggningskommunene' ble det overlapping mellom ansvarsområdene. Byggebeltene var arealer utenfor bygrensa der bygningslovene var gjort delvis gjeldende slik at bymyndigheten kunne styre byggingen i randsonen rundt byen, men der drift og vedlikehold av eksisterende og nye veger ofte var vegmyndighetens ansvar. Bygningskommunene var egne administrative områder der det var vedtatt å gjøre bygningsloven gjeldende fordi de var 'tettbygd strøk på landet', og der man derfor måtte ha en egen bygningsadministrasjon,

⁷³ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) s. 13-15 og s. 49

⁷⁴ Skriv 24. april 1902

men de hadde ikke nødvendigvis 'gater' av den grunn. I slike områder kunne det derfor være uklart hvilket regelsett som skulle anvendes.

For å få plassert ansvaret (og da ikke bare for gater og veger) hos rett myndighet, ble det fastsatt en offisiell bygrense når et område fikk status som 'by'. Den skulle merkes med bygrensemerker, måles inn og tegnes inn i et kart som ble en del av det offisielle vedtaket. All grunn innenfor bygrensa ble slettet fra grunnboka for landområdet og landets skattematrikkel, og ble i stedet ført inn i de tilsvarende systemene for kjøpstaden. Ansvaret for veger og bruer innenfor den nye bygrensa ble overført fra amtets vegvesen til byens myndigheter.⁷⁵ Det kunne påvirke landområdets vegadministrasjon på flere ulike måter, blant annet kunne det bli nødvendig å endre rodeinndelingen for vegvedlikehold. Endringen kunne også få virkning for 'repartisjonen', fordelingen av foregående års vegkostnader på brukene som del av skattebetalingen.

Det ble skilt mellom 'kjøbstæder' og 'ladesteder' – kjøpstadene var alltid 'byer', ladestedene var det ikke, men de stemmeberettigede innbyggerne i et ladested hadde anledning til å bestemme (med alminnelig stemmeflertall) at ladestedet skulle være egen kommune som skulle styres etter byformannskapslovens regler.⁷⁶ Mange norske byer hadde fått status som kjøpstad eller ladested ved kongelig resolusjon lenge før vi gikk ut av den dansk-norske unionen i 1814. Fra 1997 har det vært opp til hver enkelt kommune å avgjøre om et område skal betegnes som 'by', men mellom 1814 og lovendringen i 1997 var dette noe som måtte vedtas sentralt.⁷⁷ Samfunnsutviklingen førte imidlertid til at det fikk stadig mindre betydning om et sted hadde bystatus, og det preget også lovgivningen. I 1962 skrev Samferdselsdepartementet

at den tidligere markerte ulikhet mellom by og land nå er betydelig redusert, f.eks. når det gjelder bosetting, næringslivets struktur og kommunikasjonsforholdene. Også i lovgivningsmessig henseende går tendensen i retning av likestilling mellom byer og herreder. Det er for tiden bare i skattelovgivning at man har særskilte lover for landet og for byene. Tidligere «dobbellover» for by og land, f.eks. for folkeskoler og kommunestyre, er nå avløst av «enkeltlover».⁷⁸

⁷⁵ Lov 15. september 1851 § 71

⁷⁶ Lov 14. januar 1837 om formannskaper på landet § 15

⁷⁷ LOV-1992-09-25-107 § 3 (opphevet), prinsippet videreført i LOV-2018-06-22-83

⁷⁸ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) s. 13-14

Departementet ville derfor ikke gå inn for at den nye vegloven skulle være en lov for landområdene, slik Veglovkomitéen hadde foreslått i innstillingen den leverte i 1957.

I 1965 fikk vi så den første bygningsloven som ikke bare omfattet byer og tettsteder, men ble gjort gjeldende for hele landet. Lovens bestemmelse om oppmålingsplikt i forbindelse med deling eller grenseendring var imidlertid betinget av at kommunen hadde vedtatt dette særskilt.⁷⁹ En god del kommuner valgte å ikke innføre oppmålingsplikt for spredtbygde deler av kommunen fordi de ikke hadde kapasitet til å følge opp et slikt krav. Slike områder ble i mange tilfeller først omfattet av måleplikten da delingsloven trådte i kraft i 1980.

Overgangen fra det Samferdselsdepartementet omtalte som «dobbellover» til de nye, landsdekkende lovene var utvilsomt forenkende. Prosessen har imidlertid ikke vært fri for samordnings- og gråsoneproblemer. Noen av dem skyldes at man har ikke hatt full oversikt over alle faktiske virkninger av en ny lov, for eksempel problemene man først oppdaget etter at det var vedtatt at vegene skulle omfattes av oppmålings- og registreringsplikten i delingsloven.⁸⁰ Det tidligere skillet mellom land- og bykommuner har også fått virkning for arkivsituasjonen. All historisk informasjon er produsert i et system som skilte mellom land og by, og informasjonen er arkivert med dette som utgangspunkt. Vet man ikke noe om systemet slik det var, kan de derfor være vanskelig å finne ut hvor man skal lete etter informasjon man trenger i dag.

2.3 Om by/land-forholdet som grunnlag for avhandlingens inndeling

De historiske lovforholdene har påvirket eiendomsinformasjonen vi finner i dagens matrikkelkart, men til dels via en form for 'dominoeffekt', og det er dette som er utgangspunktet for måten avhandlingen er inndelt på. Det er nødvendig å behandle gater og veger hver for seg fordi verken grunnavståelsene eller det administrative systemet rundt dem hadde felles lovgrunnlag, og det er naturlig å ta gatene først fordi en del rettslige forhold ble avklart i forbindelse med gatene før de ble noe stort tema i vegsammenheng – en naturlig følge av at store ansamlinger av mennesker og bygg på et relativt lite areal gjør at arealene får større økonomisk verdi enn de har i spredtbygde strøk, og

⁷⁹ Bygningslov (1965) § 62

⁸⁰ Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) s. 1

samtidig øker sannsynligheten for at det blir behov for rettslige avklaringer også av andre grunner.

I tillegg til at lovgrunnlaget var forskjellig i byområdene og på landet, kommer virkningene dette grunnlaget har fått for de digitale eiendomskartene, både i forbindelse med den første digitaliseringsprosessen og i det etterfølgende arbeidet for å få samordnet informasjonen i det digitale kartverket med den som fantes i GAB-registeret. For landevegenes del er virkningen i hovedsak en følge av forholdet mellom tinglysingssystemet og skattematrikkelen for landet, for bygater og veger i byggebelter og gamle bygningskommuner skyldes det hovedsakelig forholdet mellom bygningslovene og tinglysingssystemet. Noen av virkningene kommer jeg inn på i forbindelse med at jeg behandler lovene som var en del av by-/land-skillet, blant annet i forbindelse med behandlingen av veggrunn som 'umatrikulert grunn' i skattematrikkel-systemet, mens noe behandles i forbindelse med behandlingen av arbeidet med digitalisering av eiendomskartverket og samordning av register- og kartdelene før overgangen til sentral matrikkel 1. januar 2010.

Så har vi situasjonen i dag. I tilfeller der det er uenighet om hvordan en sak om veggrunn skal behandles i forvaltningssystemet, er det sjelden matrikkelkartet som er problemet, i alle fall ikke i seg selv. Der er det oftere det at de tre (av og til fire) lovene saken skal behandles med utgangspunkt i, har nokså ulike formål og virkeområder, samtidig som dagens lover skal dekke langt mer enn de tidligere 'enkeltlovene'. Når veggrunnen så ikke passer helt inn i systemet, blant annet fordi det ikke alltid skilles mellom 'eiendom' og 'grunneiendom' når sakene skal behandles, kan det bli vanskelig å komme til enighet om hva det skal legges vekt på. Siste del innledes derfor med en del om veggrunnens plass i eiendomssystemet, før forholdet mellom veglova, plan- og bygningsloven og matrikkellova – iblant med tinglysingsloven i tillegg – blir behandlet.

Del II – Bygatene



«Vibenshus runddel» (rundkjøring) er et kryss jeg har et sterkt forhold til av flere grunner, blant annet som følge av barndommens fascinasjon for lysreklamen på tårnet til sjokolade-fabrikken Galle & Jessen – hoppende sjokoladefrosker. Krysset ligger rett utenfor det nord-vestlige hjørne av Fælledparken på Østerbro i København, og er i dag et veikryss der Jagtvej, Lyngbyvej og Nørre Allé møter hverandre. Opprinnelig gikk også Øster Allé inn til krysset, som ble anlagt som rundkjøring midt i 1770-årene. Navnet Vibenshus stammer fra kroen Store Vibenshus, som ble oppført i 1629 som bolig for bomvakten – dagens Lyngbyvej var kongevei mellom Vibenshus og Kongens Lyngby, og fortsatte derfra til kongeslottene i Hørsholm, Frederiksborg og Fredensborg. Bildet er fra 1963, da krysset fortsatt var rundkjøring.

3 Gategrunn før 1814

3.1 Hvorfor er de eldste norske bylovene interessante i forbindelse med dagens matrikkel-situasjon?

Hvis unionsendringen i 1814 hadde ført til at vi fikk et helt nytt syn på eierforholdene for gategrunn i byer, hadde situasjonen før 1814 vært lite relevant for det jeg tar for meg. Slik er det imidlertid ikke. Både lovgivningssystemet og lovstrukturen ble endret fra 1814, men de nye lovene bygget i stor grad på eldre prinsipper. Men hvilke prinsipper var det? Hvordan ble gategrunnen håndtert, både i det daglige og når det var aktuelt å endre gateløp, almenninger og torg? Er det mulig å danne seg et bilde av avståelsespraksis og synet på eierskap med utgangspunkt i det som eksisterer av historisk dokumentasjon fra tiden før 1814? Målet med kap. 3 er gjøre rede for dette.

Det kan ikke gjøres ved å basere seg utelukkende på tolking av ordlyden i de gamle lovene. «På en nåtids leser gir [de gamle] lovene ikke sjelden inntrykk av å være ufullstendige, de forutsetter stilltiende kjennskap til forhold man nå ikke har rede på», skrev G. P. Harbitz i 1951.⁸¹ Sitatet er fra en omtale av leidangsbolkene i landsdelslovene og Bjarkøyretten, der Harbitz' utgangspunkt er at man ikke kan gå ut fra at ord og vendinger har samme betydning i dag som den gang og der han blant annet viser til at «ord, der har betegnet konkrete i en hærordning, er blitt enheter i skattevesenet». Det siste sitatet viser til bakgrunnen for matrikkelskyldbetegnelse slik de var før vi gikk over til å bruke 'skyldmark' som felles matrikkelskyldbetegnelse etter at lov 17. august 1818 om en ny skattematrikkel var vedtatt. Det Harbitz skrev er imidlertid like dekkende når det gjelder andre 'ufullstendigheter' i de gamle lovene, blant annet det at de mangler bestemmelser som avklarer om rettigheter og plikter i forbindelse med gatene var en følge av at enkeltpersoner hadde et ansvar som eier av gategrunnen, eller om disse rettighetene og pliktene var utslag av det vi i dag kaller forvaltningsrettslige bestemmelser. Lovtekstene må derfor settes inn i en større sammenheng når de skal vurderes.

Det var først etter 1814 vi fikk egne bygningslover med lovforarbeider der det ble tatt stilling til eierskapsprosmål i sammenheng med gater, og da var det i første omgang bare i forbindelse med anlegg av nye og utvidelse av eksisterende gater det var et tema. Spørsmålet om hvordan man så på eierforholdet for gatene som allerede eksisterte, må

⁸¹ Harbitz (1951) s. 22

derfor undersøkes med utgangspunkt i eldre lovbestemmelser om byenes fellesarealer. Disse må nødvendigvis settes inn i en historisk kontekst. Når denne rammen er på plass, kan gategrunnsbestemmelsene belyses ved hjelp av kjente saker fra perioden. Sakene kan gi mer «kjøtt på beina» fordi de viser hvordan bestemmelsene i de gamle bylovene ble fulgt opp i praksis, og dermed kan vi også få et innblikk i forholdet mellom eiendomsrettslige og forvaltningsrettslige sider ved gatebestemmelsene i de gamle lovene.

3.2 De eldste bylovene og byene de var aktuelle for

Bjarkøyretten er den eldste 'byloven' vi har i Norge. Den har mye til felles med Frostatingsloven, men har også deler som regulerer by- og handelsforhold, og den regnes som den eldste byloven for Nidaros (Trondheim).⁸² Det har sannsynligvis eksistert en tilsvarende 'kaupangsrett' for Bergen, men den er ikke bevart.⁸³

Vi vet at man regnet med seks byer i Norge på 1100-tallet, av dem fem i dagens Norge – Kaupang (Nidaros), Bergen, Oslo, Borg (Sarpsborg) og Tønsberg.⁸⁴ Den sjette var Konghelle (nå Kunghälle) i Bohuslän. Tønsberg vokste opp rundt et handelssted, de øvrige var anlagt etter kongelig beslutning, men sannsynligvis ved at eldre, viktige (sesongpregede) handelsplasser ble pekt ut fordi de var strategisk plassert og egnet seg godt som konge- og bisperesidenser og administrative knutepunkter, både handelsmessig og med tanke på militære forhold.⁸⁵

Danmark og Sverige hadde også sine handelsretter, 'birkeretter'.⁸⁶ Den svenske utgikk fra Lund og fikk etter hvert betydning for 13 byer i det skånske rettsområdet.⁸⁷ Danske og svenske forskere har vært uenige om hvorvidt dansk og skånsk birkerett skal oppfattes som rene kjøpstadsretter, men Bjarkøyretten er uansett den eldste bevarte kjøpstadsretten for noen del av det som nå er Norge, og den eldste lovgivningen vi kjenner til som sier noe om gater i norske byer.

⁸² Hagland og Sandnes (1997) s. IX

⁸³ Helle (1982) s. 8-9

⁸⁴ Helle (1982) s. 3, som viser til Ordericus Vitalis' *Ecclesiasticæ Historiæ Libri Tredecim* som kilde.

⁸⁵ Helle (1982) s. 118

⁸⁶ Lerdam (2004) s. 20

⁸⁷ Lebech, gjengitt etter Lerdam (2004) s. 16

Landsdelslovene, Bjarkøyretten for Nidaros og Magnus Lagabøters landslov og bylov er eldre enn den dansk-norske unionen. Det betyr ikke at de var så særnorske at de ikke har hatt utenlandske forbilder, men de var i alle fall norske i den forstand at de var utformet her i landet. Etter at Norge ble en del av det fellesstyrte dansk-norske området rundt 1380 fortsatte hvert land å forholde seg til sine egne lover, men over tid førte behovet for fornyelse og utdyping til at det kom en rekke forordninger og reskripter om norske forhold fra den danske lovgivningsmyndigheten, ofte med svært avgrenset geografisk virkeområde. Også skriv med angitt geografisk avgrensning til Danmark eller Norge (eller en mindre del av rikene) var imidlertid basert på at det fantes noen felles grunnprinsipper på en del områder, det var ingen grunn til å behandle norske byer eller vegger på annen måte enn de danske byene eller vegene så langt problemene som skulle løses var identiske. Iblant ble det også sagt at danske lover skulle benyttes om man ikke hadde særegne norske bestemmelser, det skjedde blant annet da en del norske byer fikk kjøpstadsprivilegier i 1662.⁸⁸ Derfor kan skriv som gjelder danske forhold også si noe om hva som var tanken bak norske bestemmelser, forutsatt at man tar med i betraktningen at det kan ha vært stedegne forhold som hadde betydning for både bestemmelsen som ble gitt og måten den ble forstått og praktisert på.

3.3 Bjarkøyretten: Gatene som del av brannforebygging og handelsrett

Som nevnt hadde gatene en funksjon som del av brannforebyggingen. De hadde også betydning som handelsarealer, og det gjorde at forhold knyttet til gategrunnen ble en del av handelsretten. I pkt. 3.3 er spørsmålet hvordan disse to forholdene var regulert i Bjarkøyretten. I pkt. 3.4 behandles så en utvikling i de gaterelaterte bestemmelsene som kom med Magnus Lagabøters bylov fra 1276.

Bjarkøyretten har to bestemmelser om åpen ild og brannfare, begge står i kaupangsbolken.⁸⁹ En 'kaupang' var en handelsplass, men en del steder fikk etter hvert 'kaupang' som en del av det faste stedsnavnet fordi de var kaupanger.⁹⁰ Bjarkøyretten og Frostatingsloven har samme landsdel som utgangspunkt, men kaupangsbolken i

⁸⁸ Jeg kommer tilbake til dette i 3.6 *Bygatene i eneveldets tid*

⁸⁹ Hagland og Sandnes (1997) s. 83-84

⁹⁰ KLNMB bind 6, 'Handelsplasser' s. 134-146

Bjarkøyretten er uten sidestykke i Frostatingsloven, den har rene «bybestemmelser» som både viser at man hadde en godt utviklet kjøpsrett og at brann må ha vært et alvorlig problem i trebyen Nidaros.⁹¹ Arkeologiske undersøkelser har bekreftet dette, blant annet ble det slått fast ved utgravingen av Klemenskirken⁹² at den eldste kirken var plassert over til sammen fire faser av laftede tømmerbygninger, der brannspor tyder på at de første bygningene på stedet hadde brent ned og var gjenoppbygget.⁹³

De to brann-bestemmelsene i Bjarkøyretten sier ikke noe om hvordan gatene skulle være innrettet, bare at det var forbudt å bære åpen ild «utetter gata» (kap. 109) og at boten for å forårsake brann ved fyring i eget ildsted ble høyere om man ikke klarte å slukke brannen selv, slik at «menn kjem springande frå andre sida av gata», utstyrt med «vass-så, kar, eller bømme og boløks», for å bistå i slukkingsarbeidet (kap. 110). Den som ikke stilte for å bidra til å slukke en brann, eller stilte uten det lovpålagte slukkingsutstyret, skulle «kallas raspar, og han er skuldig tre merker til kongen og bymennene, og skal vera rettslaus, sjølv om han får mein».

I Bjarkøyretten nevnes gater/streter også i andre sammenhenger enn brann og handel. I kap. 45 i mannhelgebolken står at «når ein mann fester seg nemndarvitne, då skal han nemna to huseigarar på baa sider av seg og to på motsett side av stretet». Dette oppfatter jeg imidlertid bare som en regel som skulle forhindre at man 'håndplukket' mer fjerntboende vitner man hadde et bedre forhold til, altså noe som ikke er spesielt relevant i sammenheng med forvaltning av gatene eller avklaring av eierskapsproblemet, og bestemmelser av denne typen har jeg ikke tatt med i den etterfølgende gjennomgangen. Handelsbestemmelsene har større relevans, ettersom de viser at man regulerte handler gjennomført på fellesarealer på en annen måte enn handler som ble avsluttet inne i en handelsbod.

Handlet man varer fra en selger med handelsbod, var det å forlate handelsboden etter at varen var betalt, ikke nok til at handelen ble ansett som endelig. Det var den først når det som var kjøpt «er bore tvers over stretet» (kap. 104) eller «tvers over stretet eller imellom buene» (kap. 105). Det ligger antakelig et element av undersøkelsesplikt i dette

⁹¹ Hagland og Sandnes (1997), note 24 s. 101

⁹² «Ikke alle er sikre på at det faktisk er Klemenskirken - Forskere reiser tvil om funnet av Klemenskirken i Trondheim», NRK Trøndelag (sist lest 29.08.2022) - men det har ingen betydning her.

⁹³ «Trondheim kan være eldre enn antatt», Norsk institutt for kulturminneforskning (niku.no) (lest 11.05.2021)

– begge bestemmelsene tar utgangspunkt i at hovedregelen er at det å krysse gata har en rettsvirkning, men bare dersom «kaupet gjeng føre seg i dagsljøs» (kap. 104) eller «om det ikkje vert funne svik eller svindel, eller om dei har gjort handelen i mørkret slik at ingen av dei kunne sjå» (kap. 105). Om kjøperen ikke undersøkte varene så snart som mulig, som hovedregel altså når han kom ut i daglyset på gata, hadde han bare seg selv å takke dersom mangelen først ble avdekket når han kom hjem – med mindre «svik eller svindel» først *kunne* avdekkes når han kom hjem, for eksempel ved en kontrollmåling. Fast utsalgssted fritok altså selgeren for en del ansvar. Ved gatesalg hadde selgeren større ansvar. Det fremgår av kap. 108⁹⁴ at han blant annet måtte være forberedt på å dokumentere sin rett til det han solgte dersom en annen hevdet å være reell eier av varen. Hadde gateselgeren ikke sikret seg (ved vitner eller garanti) når han selv kjøpte varen for videresalg, måtte han bære hele tapet om han ikke kunne dokumentere at den rettelig var hans. At ‘gatesalg’ normalt innebærer at man er utendørs og dermed også har dagslys, kan forklare hvorfor kap. 108 ikke sier noe om lysforholdene. Vi kan nok gå ut fra at kjøperen hadde samme plikt til å undersøke varen om han kjøpte den på gata som om han hadde kjøpt den inne i en bod, men vi står altså likevel igjen med en forskjell i selgeransvaret som bare kan knyttes til stedet der handelen ble gjennomført. En slik kobling mellom (fraværet av) fast utsalgssted og ansvar har vi som kjent fortsatt, blant annet i angrerettloven⁹⁵ § 8, som pålegger selger en utvidet opplysningsplikt ved fjernsalg eller salg utenom fast forretningslokale. Selv om begrunnelsen har endret seg fra Bjarkøyrettens tid til i dag, er kjernen egentlig den samme: Fast utsalgssted signaliserer stabilitet og tilhørighet, og kjøperen velger selv om han vil oppsøke det. Ved gatesalg har selgeren ingen sterk tilknytning til arealet han selger varen fra, han kan være her i dag og et helt annet sted i morgen – følgelig må en større del av ansvaret for at ting går rett for seg, legges på selgeren som *person*. Dette er selvsagt en forenkling (også fordi angrerettloven skal sikre kjøpere i en rekke handelstilfeller ingen kunne forestilt seg på Bjarkøyrettens tid), men det er altså ingen tvil om at Bjarkøyretten knyttet noen ‘offentligrettslige’ virkninger til det å bo ved en gate og handle ved eller på den.

⁹⁴ Det fremgår av en note til kap 108 i Hagland og Sandnes (2004) at håndskriftene som er brukt ikke er entydige, og at deres versjon av kap. 108 «må oppfattast som ei tolking», men ettersom det ikke står noe om hva den manglende entydigheten består i, har jeg valgt å forholde meg til teksten slik den er.

⁹⁵ LOV-2014-06-20-27

3.4 Fra 1276: Bestemmelser om gateutforming og vedlikeholdsplikt

Bjarkøyretten hadde ingen bestemmelser om utforming eller vedlikehold av gatene. Det hadde derimot Magnus Lagabøters bylov fra 1276. I avsnittet her er spørsmålet hvordan byloven regulerte utforming, bruk og vedlikehold av gatene, og om det er mulig å trekke noen konklusjoner om eierforholdene med grunnlag i gatebestemmelsene i denne loven.

I kap. 4 i bylovens 'Byskipingsbolck' var det skilt mellom gater, som skulle være 12 alen brede (Oslo-varianten har 8 alen), almenninger, som skulle være 8 alen brede, og veiter, som skulle være 3 alen «mellem gaardene».⁹⁶ Hvert gatestykke skulle holdes på samme nivå som de tilliggende (altså uten høydeforskjell mellom et stykke og dem man kom til når man beveget seg videre i den ene eller andre retningen), og det var også gitt regler for bryggene, som skulle være på samme høydenivå som gatene. Var bryggene for høye skulle de senkes; hadde de seget «skal eierne bygge paa dem og holde dem jevnhøie med dem som er passelige». Byloven sa også at den som hadde rett til å bygge hus inntil et slikt areal, måtte rette seg etter øvrighetens plasseringsanvisninger, og det var ikke lov å bygge ut over fellesbruksarealer, med ett unntak: «Tre alens svaler kan taales over bryggene, men ikke bredere».

Arkeologiske undersøkelser har vist at det ble brukt treverk som gatedekke i middelalderen, og at dekket var underlagt et systematisk vedlikehold.⁹⁷ Trebrulegning ble brukt også utenfor byene, da i form av 'kavlebruer', som var tredekker på terrengnivået (over myr eller bløt mark), altså ikke brukonstruksjoner med fritt spenn over elveløp eller kløfter.⁹⁸ Ingrid Smedstad har bekrevet slike tredekker i *Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid*, utgitt av Universitetes Oldsakssamling i 1988. Hun har primært behandlet veghold og bruk av kavlebruer utenom byområder, men har også sett på gatebestemmelsene i byloven fra 1276.

Smedstad mente at siden kravene til gatebredde sto sammen med bestemmelsen som regulerte plassering av bygg i kap. 4 i byloven, lå det nært å tro at det var den enkelte grunneier som var ansvarlig for anlegg og vedlikehold av gatestykket «på deres

⁹⁶ Robberstad (1923) s. 25

⁹⁷ Smedstad (1988) s. 159 flg.

⁹⁸ Smedstad (1988) s. 7

eiendom». ⁹⁹ Etter hennes syn hadde byloven (i motsetning til landsloven) ingen bestemmelser om hvem som hadde ansvaret for å vedlikeholde disse gatene eller om hvordan det skulle gjøres, men hun antok at årsaken til at det ikke var nevnt i loven, «kan ... ha vært at dette har vært en innarbeidet ordning som har fungert tilfredsstillende, og det har derfor ikke vært nødvendig å gjenta dette i loven». ¹⁰⁰ Som nevnt kan de gamle lovene virke ufullstendige, og det er ofte brukt ord og begreper det ikke er lett å forstå i dag, selv ikke i den 'moderniserte' formen de har fått f.eks hos Robberstad. Det er kanskje slike forhold som gjør at Smedstad ikke har vurdert det som står i kap. 13 (i Knut Robberstads utgave fra 1923), for der er det vedlikeholdsbestemmelser. I første punkt i kap. 13 står det at gatene «skal være gjort i stand inden den halve maaned som gjaldkeren i vidners nærvær gjør den lagastevne, som har at foreta reparationer; men om ikke saa er gjort, bøte til kongen en mark sølv» ¹⁰¹, og i neste punkt at

om prester og haandgangne mænd ikke gjør skjel for sine gaarder som andre bymænd, da skal gjaldkeren forby nogen mand at leie deres hus eller brygge øl der indtil de gjør slik skjel for sine gaarder som andre folk. ¹⁰²

'Å gjøre skjel for' betyr 'å oppfylle sine forpliktelser', og når det står i sammenheng med punktet om at gjaldkeren (kongens ombudsmann i byen) skulle «gjøre lagastevne» og påse at gatene var gjort i stand til rett tid, mener jeg det ikke kan være tvil om at det var den enkelte gårdeier som hadde vedlikeholdsansvaret for gatearealet utenfor egen gård. Smestad antok at vedlikeholdsplikten var knyttet til gategrunn «som lå på deres eiendom» (min kursivering), og begrunnet det med at «de arkeologiske undersøkelserne ... viser at skille i brolegningene følger gatens midtlinje, som derved antas å være eiendomsgrænse». ¹⁰³ Jeg ser ingen grunn til å trekke en så vidtrekkende konklusjon om eiendomsforholdene basert på noe som antakelig bare er det synlige utslaget av at vedlikeholdsplikten var knyttet til den enkelte gård, uten andre krav til samordning enn at gatestykket utenfor hver gård skulle holdes i samme høyde som de tilliggende. Byloven sier ikke så mye om rettigheter og plikter knyttet til gategrunnen at det bør brukes som grunnlag

⁹⁹ Smedstad (1988) s. 162

¹⁰⁰ Smedstad (1988) s. 163

¹⁰¹ Robberstad (1923) s. 33

¹⁰² Robberstad (1923) s. 33-34

¹⁰³ Smestad (1988) s. 162

for noen konklusjon om eiendomsforholdene, verken for gategrunn eller for det som ellers ble disponert av byens borgere.

Vi vet at det var vanlig å leie grunn i byene ved 'grunnbrev', og at kongen (kronen) og kirken var store grunneiere.¹⁰⁴ Kronen og kirken kan ha ønsket å beholde grunnen av strategiske årsaker, og der grunnen var privateid, kan årsaken til at man valgte grunnbrevsordningen framfor å stykke ut og selge arealene ha vært så enkel som at odelsretten gjorde det vanskelig å dele opp større eiendommer.¹⁰⁵ Det var derfor vanlig at eiendomsretten var delt på en måte som har likhetstrekk med dagens festeforhold, men nok ikke var helt det samme - grunneieren eide grunnen, gårdeieren disponerte (leide) den ved grunnbrev, men eide bygningene som sto på den.¹⁰⁶ Spørsmålet er derfor neppe om gårdeieren eide gategrunnen, men heller om gategrunnen var ansett som grunn som fortsatt tilhørte den som ellers var grunneier i området eller ble ansett som felleseid (eller 'ikke-privat') grunn. Vi vet litt om dette hva Bergen angår, noe jeg kommer tilbake til pkt. 3.5.

Et spørsmål kan selvsagt være om den opprinnelige lovteksten faktisk gir grunnlag for konklusjonen jeg har kommet til om gårdeiernes rettigheter og plikter, eller om Robberstad kan ha lagt noe annet i begrepene han har brukt, enn det jeg oppfatter. Det er imidlertid ingen stor innholdsmessig forskjell mellom Robberstads kap. 13 og Hans Paus' versjon (som hos ham er kap. 12) i *Samling av gamle norske love* fra 1751. I Paus' versjon lyder bestemmelsen:

De Brygger og Gader og Almindinger skulle alle være dygtige, som Byefogden og Raadmændene sige at være dygtige og forsvarlige; Men naar Byefogden gjør nogen lovlig Stævning til at forbedre disse Ting, da skulle de være forbedrede inden en halv Maaned, er det da ikke giort, bøde en Mark Sølv. End om Præster og Haandgangne Mænd ([dvs] Kongelige Betientere) gjøre ikke lige saadan Forbedring for sine Gaarde, som andre Byemænd; da skal Byefogden forbyde, at nogen maa leie deres Huuse, eller have Varme derudi, indtil de gjøre den Skiæl for deres Gaarde, som andre Byemænd; ...¹⁰⁷

¹⁰⁴ Erslund (2011)

¹⁰⁵ Helle (1982) s. 76-77

¹⁰⁶ Erslund (2011) s. 104 flg

¹⁰⁷ Paus (1751 a) s. 25-26

Det er følgelig nokså sikkert at gaterelaterte plikter hørte med til det å være gårdeier allerede i middelalderen.

Etter 1814 ble plikten til å avstå grunn til gatene tatt inn i bygningslovene, og da som en av (etter hvert) flere plikter knyttet til det å disponere bygrunn som kunne bebygges eller allerede var det. I disse lovene går man ut fra at gater som allerede er opparbeidet og hører under byens forvaltningsansvar, tilhører byen. Som det fremgår av de neste avsnittene, er også dette bare en videreføring av eldre prinsipper.

3.5 Byreguleringer, gateomlegginger og grunnerstatninger 1276-1660

Magnus Lagabøters bylov hadde bestemmelser om utforming, bruk og vedlikehold av gatene, men også en rekke brannbestemmelser. De fikk betydning som grunnlag for senere bestemmelser om gatene som del av det brannforebyggende systemet i byene, ikke minst i form av byreguleringene som etter hvert ble en del av gjenoppbyggingsprosessen etter en bybrann. I dette avsnittet ser jeg på samvirkningen mellom en del lovbestemmelser om brannforebyggende tiltak og regulering av byområder etter en brann, og mellom brannforebygging og noen av bestemmelsene om gategrunnen, med hovedvekt på perioden fra 1276 til midten av 1600-tallet. En del av spørsmålet er hvilket syn man hadde på erstatningsansvar både i brannsituasjoner og i forbindelse med avståelse av grunn i denne perioden.

I Robberstads 1923-utgave er brannbestemmelsene i Magnus Lagabøters bylov fordelt over fire kapitler.¹⁰⁸ Kapittel 9 beskriver hvordan man skal håndtere egen ild og ansvar og plikter i den forbindelse. Kap. 10 gjelder badstuer og baker- og stueovner. Kap. 11 handler om «den husbonde som ikke vil at folk skal berge for ildsvaade», der er det straffebestemmelser for tilfeller der husets overhode nekter noen i husstanden å bistå naboene i forbindelse med en brann. I kapittel 12 *Om kar og om brønder* er det bestemmelser om hva man pliktet å ha av slukkeredskaper, om aktivitetsplikten i brannsituasjoner, og sågar en nødrettsbestemmelse: Forsøkte en huseier å hindre at andre rev huset hans for å stanse ilden fra å rykke videre fremover, skulle han bøtelegges. Til gjengjeld hadde den som mistet huset sitt i en slik situasjon, krav på erstatning fra huseiere som berget sine egne hus som følge av rivingen. Lovgiver valgte altså å innføre lovbestemmelser

¹⁰⁸ Robberstad (1923) s. 31-33

som regulerte forholdet mellom enkeltpersoners rett til å beskytte egen eiendom og samfunnets behov for å gjennomføre tiltak som innebærer inngrep i eiendomsretten.

Det er jo sannsynlig at riving av bygg for å stanse branner var noe man gjorde også før bestemmelsen ble tatt inn i byloven, men med byloven kom det altså en lovbestemmelse som både hjemlet bøtelegging av eiere som gjorde det vanskeligere å gjennomføre en nødvendig riving, og som gjorde det klart at vedkommende hadde krav på å få dekket deler av tapet, og da ved utbetaling fra huseiere som berget sine eiendeler som følge av rivingen - en slags «rettferdighetsprinsipp». Selv om dette var bestemmelser som bare var aktuelle i branntilfeller, tyder de på en utvikling der private interesser veies opp mot byens (samfunnets) behov på en annen måte enn man hadde gjort tidligere. En naturlig videreføring av denne utviklingen er et samfunn (og lovverk) som tillater inngrep i privates rettigheter også utenfor rene nødsituasjoner, for eksempel når det er behov for å få utvidet en gate eller et torg. Det vi må anta var tanken bak brannerstatningsbestemmelsen har da også mye til felles med synspunktene i noen forordninger fra siste del av 1700-tallet som hjemlet ekspropriasjonsrett, blant annet en fra 17. oktober 1794 om rett til å ekspropriere grunn til lenser:

Som en Følge af den Statsklogskabs og Billigheds Grundsætning: at Eiendoms-Retten ikke bør lide Indskrænkelse, undtagen i de Tilfælde, hvor det almindelige Beste fordrer det, og at tilstrækkelig Erstatning da tilkommer Eieren, fastsættes derfor hermed følgende...».¹⁰⁹

Rimelighetshensyn tilsier at de skadelidende bør få kompensasjon for det de må avstå uansett om avståelsen skyldes behovet for å stanse en brann eller for å utvide en gate. Det trenger ikke nødvendigvis innebære at det ligger moralske prinsipper bak tanken om at det må være riktig å utbetale erstatning, det kan også være et poeng å hindre uro og opprør (- helt vanlige følger av at noen føler seg dårlig behandlet til fordel for andre), men ifølge Jørn Øyrehagen Sunde var det også slik at «prinsippet om det rimelege» kom inn i lovverket for alvor med Magnus Lagabøters landslov og bylov.¹¹⁰ Tidligere hadde 'rettferdigheten' i større grad bestått i at man hadde bestemmelser som skulle 'gjenopprette likevekten', altså bestemmelser av typen 'øye for øye, tann for tann' – bestemmelser som unektelig ville vært lite hensiktsmessige i branntilfellene.

¹⁰⁹ Se Robberstad (1968) s. 20-21

¹¹⁰ Sunde (2005) s. 152

Bestemmelsen om erstatning for bygg som må rives i forbindelse med brann er gjentatt i Christoffer av Bayerns stadsrett for danske og norske byer, gitt 12. august 1444. I kap. 56 *Om Volds Ild* står det:

Hvilken Mands Huus eller Tag, der bliver nedbrudt, naar Volds Ild er løs, da skal alle de, som for Ilden boe, gjøre hannem det skadesløs, som Borgemester og Raad tykker, at skiæl kan være.

‘Skiael’ viser til det samme forhold som å «gjøre skjel for sine gaarder» i kap. 13 i Magnus Lagabøters bylov, forskjellen er bare at det her brukes for å uttrykke at det nå var borgermesteren og byens råd som skulle avgjøre hva forpliktelsen besto i – altså hvor mye de som hadde berget sine egne hus, skulle være forpliktet til å betale den skadelidende som kompensasjon for huset de hadde revet.

Christoffer av Bayern ble konge i Norge 1. juni 1442 da at det norske riksrådet i praksis avskjediget onkelen, Erik av Pommern.¹¹¹ Christoffer var da allerede akseptert som konge i Danmark og Sverige. Han døde allerede i 1448, og ettersom han ble konge mer fordi andre hadde kontroll over situasjonen enn på grunn av personlige egenskaper, stilte han nokså svakt i de få årene han regjerte. Han ga imidlertid en del lover om ulike samfunnsrelaterte spørsmål, blant annet en stadsrett for København i oktober 1443, og 12. august 1444 ble virkeområdet for denne stadsretten utvidet til å omfatte også de øvrige byene i Danmark og Norge.

Både den københavnske stadsretten og utgaven fra 1444 er sannsynligvis ‘privatarbeider’; altså ikke nye lover, men sammenstillinger av eksisterende, eldre bestemmelser.¹¹² De blir imidlertid ikke mindre interessante om det er tilfellet, ettersom de i tillegg til brannbestemmelsene og den tilhørende nødrettsbestemmelsen også har bestemmelser som må kalles ‘ekspropriasjonsliknende’. 1444-loven har blant annet to bestemmelser om avståelse av grunn til veger og stræter i kap. 40 og 42, og hvis de ikke var nye, må det nødvendigvis bety at dette var bestemmelser man hadde anvendt i byområdene også før 1444. Som jeg var inne på i forbindelse med 1276-lovens bestemmelse om erstatning

¹¹¹ Erik av Pommern var dronning Margretes grandnevø, og han ble valgt som tronarving etter at Margretes sønn Olav IV døde i 1387. Erik ble myndig i 1397, og ble da kronet til konge i både Norge, Danmark og Sverige, men den eneste gangen han besøker Norge etter dette, var ved en hyllingsferd i 1405. Etter mye uro (dels på grunn av hard skattlegging) slo han seg ned på Gotland i 1436, der han levde av sjørøveri(!). Han etterlot seg ingen livsarvinger, dermed ble søstersønnen Christoffer nestemann i kongerekka.

¹¹² Jørgensen (1940) s. 115-116 (om Københavns stadsrett m.fl); Aubert (1877) s. 47 (om 1444-loven)

i forbindelse med brann, bygger ekspropriasjonretten på tanken om at private interesser noen ganger må vike for allmenhetens. Kanskje var de to grunnnavståelsesbestemmelsene i stadsloven fra 1444 en kodifisering av praksis, men uansett hjemlet de altså eiendomsinngrep, men med litt forskjellig vinkling. Dette kommer jeg tilbake til.

Stadsloven hadde også en bestemmelse om forbud mot å «forbygge»¹¹³ naboen når det ble bygget mot en gate (kap. 64), bestemmelser om gårdeierens plikt til å holde sitt «Broestræde»¹¹⁴ rent og forbud mot å «lade sin Mødding ligge, saa den flyder over Stræder, hvor almindelig Gang er» (kap. 19). Dette er bestemmelser vi i dag vil klassifisere som offentligrettslige. Loven har imidlertid også bestemmelser som har sterkere privatrettslig karakter. Blant dem er to bestemmelser som viser at man skilte mellom «Byens Jord» og «Kongens Jord», kap. 4 og kap. 60. Disse kan si litt om hvordan man så på eiendomsspørsmål, både rent generelt og i forbindelse med eierskapsendringer og arealoverføringer.

Kap. 60 om «Kongens Jord» er en bestemmelse som sikrer boretten for «Hvo som boer i Byen paa Kongens Jord». Det er her snakk om byboere som ikke eide grunnen de hadde satt opp bygg på, men hadde fått bruksrett til kongelig eid grunn ved et 'grunnbrev'. Ifølge kap. 60 hadde disse rett til å bli boende så lenge de ikke misligholdt forpliktelsene de hadde. Bestemmelsen må sees i sammenheng med det vi vet om de opprinnelige eierforholdene i mange byer. Magnus Lagabøters bylov ble opprinnelig gitt for Bergen, som allerede midt på 1100-tallet ble administrert av en gjaldker, og dermed må har vært ansett som by.¹¹⁵ Geir Atle Erslund har påvist at grunnleie var den vanligste formen for grunn disponeringsrett i Bergen, bevart dokumentasjon tyder på at rettighetsoverdragelser i form av grunnbrev økte på 1400-tallet og utgjorde mer enn 60 % av overføringene på 1500-tallet.¹¹⁶ Kongen disponerte etter alt å dømme grunnen ved Vågen da Bergen by ble anlagt¹¹⁷, og i forbindelse med reformasjonen ble kronen også

¹¹³ 'bygge inne', dvs bygge til skade/ulempe for naboen

¹¹⁴ 'Brostredet' var den 'brolagte' delen av gata. Man brukte altså ikke 'brostein', men tredekke. Skillet mellom 'brostræde' og 'stræde' kan imidlertid tyde på at renholdsplikten bare omfattet den delen av gata vi kaller 'fortau'.

¹¹⁵ Helle (1982) s. 8

¹¹⁶ Erslund (2011) s. 99

¹¹⁷ Helle (1982) s. 77 flg., 101, 188

eier av mye kirkegods i både Danmark og Norge. Kap. 60 sikret grunnleieren forutsigbarhet (forutsatt at han oppfylte pliktene han hadde som byborger), samtidig som den gjorde at kongen hadde sikkerhet for sitt krav på grunnleie for arealene han hadde direkte eiendomsrett til.

I kap. 4 om «Byens Jord» heter det derimot at «Ingen maa give Byens Jord bort, og ingelunde afhænde ...». 'Byens grunn' er et uttrykk som noen ganger ble brukt om offentlige gater og torg i bygningslovgivningen etter 1814. Det betyr ikke at 'byens jord' nødvendigvis omfattet samme type arealer i 1444, men vi vet at almenningene i Bergen var ansett som grunn som tilhørte 'byen', ettersom det ble avsagt en dom med denne konklusjonen 14. mai 1311. Utgangspunktet var en tvist mellom Dominikanerklosteret og biskopen i Bergen om eiendomsretten til en almenning. Biskopen hevdet at den tilhørte ham; klosterbrødrene viste til at de hadde fått den i gave av kong Eirik Magnusson¹¹⁸ i hans levetid. Lagmennene slo derimot fast at «Byen alene eide slige Almenninger til almindelig Nytte som kongelig Gave, men Kongen havde igjen Ret til at raade over dem, som over Byen i det Hele».¹¹⁹ Dommen ble stadfestet av kongemakten 20. juni 1320.¹²⁰

Kongens «Ret til at raade ... over Byen i det Hele» må oppfattes som et utslag av det som iblant omtales som kongens 'overeiendomsrett'. Denne 'overeiendomsretten' har vært grundig drøftet i juridisk teori uten at det vel finnes en konklusjon med «to streker under», men den var uansett ikke en faktisk (direkte) eiendomsrett.¹²¹ Den lå sannsynligvis nærmere å være det vi i dag anser som forvaltningsmyndighet. Det var også slik Torkel H. Aschehoug vurderte den da han i 1885 omtalte læren om 'overeiendomsretten' slik den ble under juristene som videreutviklet Hugo Grotius' lære om *dominium supereminens*:

Herpaa byggede hans Efterfølgere en heel Doctrin, Staten sagdes at have en Overeiendomsret, der opførtes som en af den private Formuesrets Categorier. Det var ikke blot i Expropriationsretten denne Overeiendomsret kom til Syne. Det var i Kraft af den, Staten forbød Borgerne at benytte deres Eiendomsgjenstande paa saadanne Maader, som den fandt stridende mod Samfundets Tarv. Det var ligeledes i Kraft af den, Staten paalagde Skatter. Men denne Opfatning er øiensynlig skjæv. Statens Herredømme over Borgernes

¹¹⁸ Eirik II Magnusson var sønn av Magnus Lagabøter, og døde i Bergen 15. juli 1299.

¹¹⁹ Lange (1856) s. 335

¹²⁰ Ettersom Magnus var født i 1316, har det vært formynderregjeringen som stadfestet dommen.

¹²¹ Se bl.a Schiefloe (1952) s. 24, Schiefloe (1955) s. 76 og NOU 2007: 14 s. 104 flg.

Formue er ikke Eiendomsret eller overhovedet af privatretlig Character. Det er en Deel af den lovgivende Magt, hvilket bedst viser sig deraf, at enhver Expropriation, saafremt intet modsat i Grundloven er sagt, maa være hjemlet i Lov.¹²²

Stadsloven fra 1444 hadde to bestemmelser med ekspropriasjonsliknende innhold, kap. 42 om plikt til å avstå grunn i forbindelse med framføring av strete eller veg, og kap. 43 om plikt til å avgi byggematerialer. I begge tilfellene forutsatte man at «Byen» hadde et behov som gjorde det nødvendig å overta grunn eller materialer, og at eieren skulle «tage derfor fyldest», altså hadde krav på erstatning. Protesterte han, oppnådde han imidlertid ikke stort – da risikerte han tvert imot å miste erstatningen. Dette fremgår av begge bestemmelsene, men de har litt ulik formulering, noe som tyder på at vurderingen var avhengig av hva avståelsesplikten omfattet. Bestemmelsen om byggematerialer lyder i sin helhet

Skeer det saa, at Borgemester og Raad bedes¹²³ noget, som behov gøres til Byens Nytte, enten Kalk, Steen, Tømmer eller andet, som Mand haver i Gaarden, da skal han det tillade, og tage derfor fyldest, vil han det ikke, da miste han det uden værd.

Her er det nærmest snakk om et «ris bak speilet» - aksepterte man ikke tilbudet, kunne man ha det så godt; det var tross alt bare snakk om byggematerialer. Robberstad har skrevet at denne formen for salgsvang ikke helt samsvarer med det vi vil kalle ekspropriasjon, men var «eit liknande inngrep», og at bortfallet av vederlag om man ikke etterkom salgspålegget må sees på som «ei strafferettslig inndragning».¹²⁴ Det er derfor jeg har valgt å kalle dem 'ekspropriasjonsliknende'. Om man sammenlikner dem med plikten til å avstå grunn til veger slik den var formulert i f.eks veiloven (1824) § 25, er det imidlertid klare likheter i det at det i begge tilfeller er snakk om en lovfestet avståelsesplikt. Dette gjorde at det (i alle fall i forbindelse med veglovene, og kanskje også i tilfellene det er snakk om her) ikke var behov for noe eget ekspropriasjonsvedtak, men likevel var snakk om ekspropriasjon i betydningen 'avståelse med tvangshjemmel'.

¹²² Aschehoug (1885) s. 38-39. Steenbuch (1815) begrunnet til sammenlikning både ekspropriasjonsadgangen og retten til å skattlegge innbyggerne med at dette fulgte av statens «ordinære» (skattene) og «en saakaldet extraordinær Overeiendomsret» (ekspropriasjonsadgangen), s. 167

¹²³ 'Bedes' er et gammelt dansk ord som i denne sammenhengen betyr 'mangler', 'savner' eller 'trenger'.

¹²⁴ Robberstad (1968) s. 17. Det er landslovens VII 14 om plikt til å selge korn som er Robberstads utgangspunkt, men beskrivelsen er også dekkende for stadslovens bestemmelse om plikt til å selge byggematerialer.

Å behandle folks hus og hjem på samme måte som kalk og tømmer var sannsynligvis mindre aktuelt. Ettersom kap. 42 hjemlet rett til å ekspropriere både hus og jord om det var behov for et nytt veganlegg «til Kongens og Byens Nytte», er det derfor naturlig at det ble åpnet for litt grundigere (og mindre inndragningspregede) vurderinger om grunneieren protesterte i slike tilfeller:

Behøver Byen noget Stræde eller Vey igjennem nogen Mands Gaard eller Jord til Kongens og Byens Nytte, da skal han det tillade, og tage derfor fyldest, vil han det ikke, da maa Borgemester og Raad alligevel ramme¹²⁵ Byens Beste, og det staaer til Kongen, om han noget siden derfor skal have.

Knut Helle mente at de første almenningene i Bergen kan ha blitt anlagt som branngater i forbindelse med reguleringen etter en bybrann i 1248.¹²⁶ Robberstad har også vist til almenningenes funksjon som «tverrgator til å tryggja mot brand»¹²⁷, og den fremgår også av brannforordningen fra 1707, som jeg kommer tilbake til. Bestemmelsen om rett til å ekspropriere grunn til nye gateanlegg har nok i første rekke vært et middel i arbeidet med å styrke byfunksjonen, blant annet forenkle transporten av varer fra havneområdet eller byens oppland til ulike deler av byen, men man kan også ha benyttet anledningen til å anlegge ekstra brede gater (som almenningene jo både var og er) som brannhemmende tiltak gjennom eksisterende bebyggelse.

Ofte ble almenningene imidlertid anlagt i etterkant av en bybrann, ved at det ble regulert nye gateløp i forbindelse med gjenoppbyggingen. Da måtte man nødvendigvis også få ordnet opp i forholdet til både grunneiere og grunnleiere som del av prosessen, og situasjonen etter bybrannen i Bergen i 1582 er et godt eksempel i så måte.

2. april 1582 sendte kong Frederik II en befaling til Hans Lindenow, høvedsmann på Bergenhus. «Vi komme udi Forfaring», skrev kongen der, at

samme Ildebrandsvaade meest ... være Byen overgaaet og taget Fremgang, for at Almynderne [almenningene] med Gader og Stræder der udi for^{ne} [forbenevnte] Bergen By ikke med Plads og Rum hertildags ordentlig have været skikket, uden aleneste paa de Steder, som den sidste Ildebrand tilforn skeede og siden igjen er ført Bygning paa...

¹²⁵ 'treffe', dvs. 'ta avgjørelse om'

¹²⁶ Helle (1982) s. 194-195

¹²⁷ Robberstad (1968) s. 19

Lindenow fikk derfor i oppdrag å samle «Lagmændene og andre gode Mænd, som til St. Olafs Dag førstkommendes forsamles udi Bergen». De skulle befare byen og

der samtligen grangiveligen gransker og forfarer al omstændig Leilighed, hvorledes for[benevnte] Plads bedst og ordentligst kan igjen bygges, og da afmaaler for[benevnte] vore Undersaatter udi de Gader, Stræder og Almindinger, som dennem herefter for saadan Ildebrands Fare og i andre Maader nytteligst og bekvemmeligst kunde være, og altingest dermed saa skikker og forhandler, at det gaar ordentlig og ret til.¹²⁸

Lindenow sendte resultatet av dette arbeidet til kongen, som stadfestet beslutningen om utlegging av grunn til gater og almenninger i et åpent brev datert 15. juni 1583. Samme dag sendte kongen et eget brev til byens borgermestere og rådmenn, og der var det eierforhold og erstatning som var temaet. Utgangspunktet var et grunnstykke mellom byen og Bryggen som var lagt ut til almenning, men som antakelig har tilhørt kongen. Kongen bekreftet at «vi og naadigst ville bevilge, at hvilke gode Mænd, som havde mist af nogen deres Eiendom der udi Byen, nu, som tilforn udi lige Leilighed skeet er, bekomme Fyldest», men mente det ble feil om de «som have mist noget udi det, at Byen er tilgode udlagt» skulle få erstatning av «Kronens Eiendom». Han begrunnet dette dels med at han var usikker på «om vi have derudi Byen saamegen Eiendom uden mærkelig Skade at aflade», dels med at han «ei heller kunne vide, hvad os dermed kunde afgaa», og han skrev at byens myndigheter derfor selv burde

handle med dennem, som nogen Eiendom mist have, enten med Pendinge [penger] eller med Eiendom af Byen, det dennem endeligen at afhandle eller og med en tilbørlig Grundleie dennem at fornøie.

Det finnes imidlertid også et brev til Lindenow som er datert dagen etter, 16. juni 1583, og det som står der kan tyde på at det kanskje også var andre forhold som gjorde at kongen mente dette arealet burde erstattes av byen og ikke av «Kronen». Det fremgår nemlig av brevet til Lindenow at Lindenow var redd for at kongen kan ha fått inntrykk av at han hadde vært mer opptatt av «deres Sag og Fordeel paa Bryggen mere end vor og vore Underdaners» – altså hensynet til de hanseatiske handelsmennene mer enn til byen og byborgerne - da grunnstykket ved Bryggen ble lagt ut til almenning «at skulle forordne sliq Ildebrands Skade at forekomme». Kongen forsikret Lindenow «at vi ikke

¹²⁸ Fra brevet til Lindenow 2. april 1582. Det fremgår av kongens stadfestelsesbrev 15. juni 1583 at Lindenow har sitert denne delen nokså ordrett i innberetningen sin.

det ringeste udi de Maader have dig tiltænkt til nogen Argvon eller Mistanke», men han kan jo likevel ha tenkt at denne almenningen, som i stadfestelsen er omtalt som «den sjette Alminding ved Bryggesporen» som skulle være «baade Borgerne og Kjøbmændene til Nytte og Gavn for den store Farligheds Skyld imellem disse tvende Menigheder, som er Byen og Bryggen», ikke var noe *han* burde bekoste.

Måtte noen avstå hele grunnstykket hen eide eller leide, er de naturlig å anta at ny tomt et annet sted i byen var den mest aktuelle erstatningen. Noen måtte imidlertid bare avstå deler av grunnstykket sitt i forbindelse med tiltakene i 1583, som Diderik Perssøn – almenningen skulle gjøres «2 Alen bredere ... end den var tilforn» på hans side.¹²⁹ Røllik Kobberslager måtte også avstå et stykke av sin «Hjørnegrund og Kaalhave». Dette arealet skulle overføres til torget, som ifølge skrivene allerede var byens grunn. I slike tilfeller har det nok vært mer aktuelt å betale ut erstatningen i rene penger.

De eldste danske bestemmelsene om rett til å ekspropriere grunn til veganlegg, er også knyttet til byene.¹³⁰ Ingen av de danske landskapslovene omtaler erstatningspørsmål, og det gjør heller ikke Christian IIs landrett fra 1521, to recesser fra 1547 og 1558 eller to forordninger gitt 26. februar 1670 og 4. mars 1690, som alle gjaldt vedlikehold av vegger på landet. I København stadsrett fra 1254 er det derimot forskrifter om ekspropriasjon mot full erstatning, blant annet til veganlegg, og tilsvarede regler finnes i de senere københavnske stadsrettene og i kong Hans' alminnelige stadsrett fra 1484.¹³¹ Det finnes ikke mye dokumentasjon som viser hvordan dette ble praktisert, men både Abitz og Wittendorf har vist til et missive datert 19. mai 1637.¹³² En enke i Helsingør hadde sendt klage fordi det var anlagt veg over et grunnstykke hun eide uten at hun hadde fått noen erstatning, og i missivet fikk Frederik Urne¹³³ beskjed om at han skulle «til Tinge lade opkræve 8 Mænd, som kan taksere, hvad hun billigt bør have derfor, og siden kvittere det af de Penge hun skylder Kongen». Abitz mente at

¹²⁹ Kongens åpne brev datert 15. juni 1583. Diderik Perssøns og Røllik Kobberslager var ikke de eneste som måtte avstå grunn (men de er blant dem som er tydeligst beskrevet), av andre arealer som er nevnt i brevet, er blant annet «halv Parten af Bøssemagerens Grund, som Henric Rytter havde sine Huuse paa».

¹³⁰ Abitz (1950) s. 96

¹³¹ Abitz (1950) s. 96

¹³² Abitz (1950) s. 98, Wittendorf (1973) s. 58

¹³³ Urne var født i 1601, var fra 1627 lensmann over Kronborg og Frederiksborg len og i en kort periode (1641) over Silkeborg len, men fikk i 1642 Trondhjems len, der han var lensherre til 1656.

ikke minst den omstændighed, at ... ejerinden har berettet, «at der er gjort hende uret», ved vejens anlæg uden erstatning, viser, at det på dette tidspunkt var en fastslået grundsætning, at der i sådanne tilfælde skulle ydes erstatning.¹³⁴

Som nevnt var også lovbestemmelser med geografisk avgrensning basert på felles dansk-norske grunnprinsipper så langt det ikke var stedegne forhold som hadde betydning for utformingen, og utfallet hadde etter alt å dømme blitt det samme om enken hadde bodd i Bergen og ikke i Helsingør. Fra Christian IVs regjeringstid har vi nemlig også et eksempel på erstatning etter en gateutvidelse i Bergen, en suplikk til herredagen i august 1631, fulgt opp av Christian IV i et brev datert 28. juni 1632. I suplikken ba flere, blant dem Alhed Jakobsdatter og Reinike Clausdatter, om erstatning etter at det var satt opp merker på deres grunn i forbindelse med en planlagt utvidelse av noen gateløp. Herredagen kom til at erstatningsvurderingen måtte utstå til det var nedsatt en kommisjon, men at «da schall dennom gjørres wdleg som nogen grund haffuer mist». I juni 1632 sendte Christian IV derfor brev til Henrik Bille (som var kongelig befalingsmann over Stavanger len) og to lagmenn for Stavanger og Bergen, og ga dem beskjed om å gjennomføre en befaring og se til at de som «deres Grunde og Bygnings Friheder formedelst Almindinger og Gaders Forvidelser udi vor Kjøbsted Bergen mist haver» fikk erstatning, enten i form av erstatningsgrunn eller ved «anden Vederlag og Betaling». Dette var både rimelig og «christeligt» ifølge brevet fra 1632, «efterdi deres Grund og Eiendom Byen og andre kommer til Fordeel og Forbedring, ere de underdanigst derimod noget Vederlag begjerendes».

Knut Robberstad har vist til flere tilfeller der hele byer ble flyttet eller gjenoppbygget på nytt sted i Frederik IIs¹³⁵ regjeringstid. Robberstad skrev at grunnspørsmålet da vanligvis ble ordnet ved makeskifte.¹³⁶ Han mente kongene i prinsippet (med unntak for en bestemmelse om salgspflicht for bl.a såkorn i Magnus Lagabøtes landslov) ikke hadde ekspropriasjonsrett før 1661, og følgelig var avhengig av å komme til enighet med eieren, men skriver også at det har vært «so si sak å koma i unåde hjå kongen, anten det var adel eller andre folk».¹³⁷ Nå fantes det som nevnt ekspropriasjonsbestemmelser i

¹³⁴ Abitz (1950) s. 98

¹³⁵ Frederik II var født i 1534, ble kronet som dansk og norsk konge i København 20. august 1559 og døde 4. april 1588.

¹³⁶ Robberstad (1968) s. 17-19

¹³⁷ Robberstad (1968) s. 19

bylovgivningen, men i den grad kongene faktisk manglet formell ekspropriasjonshjemmel hadde de altså uansett andre muligheter til å få gjennomført de ønskede eiendomsendringene - men ikke uten at eieren eller brukeren fikk erstatning i én eller annen form.

3.6 Bygatene i eneveldets tid (1660-1814)

Robberstad mente ekspropriasjonsmulighetene ble endret «då kongen hadde teke seg einevelde ... Då var hans vilje lov».¹³⁸ Dette var imidlertid ikke endringer som innebar at det heretter kunne gjøres vilkårlige inngrep i private rettigheter – «Anten Kongelovi og læremeiningane var so eller so, laut einevaldskongen stella seg so at han var på god fot med folket. ... Det var eit landsfaderleg styre, ikkje eit despoti».¹³⁹

Overgangen til eneveldig styresett innebar derfor ikke store endringer i prinsippene for forvaltning og erverv av gategrunn. Det som ble endret, var først og fremst måten byene ble styrt på og kjøpstadsrettighetene de nå fikk. 30. juli 1662 ble det gitt «Privilegier for Kjøbstæderne og deres Indbyggere udi Norge», der det sentrale var å få samlet handelsvirksomheten i byene, men der det også fremgår av § 10 at man skulle forholde seg til den danske stadslovgivningen «indtil Kongen derom anden Anordning lader gjøre» slik at «Byerne kan have Noget vist at rette sig efter».¹⁴⁰

En av forordningene som ble gitt for København, men som man altså også kunne forholde seg til i Norge om ikke annet var sagt, var *Forordning om Københavns Gader og Bygning* som kom 27. februar 1683. Forordningen hadde blant annet bestemmelser om hvor langt ut i gateløpet trapper kunne strekke seg (§ 5) og at magistraten måtte sørge for at skur og gjerder som var plassert på grunn som «ere af Gaderne urettelig indtagne» ble fjernet (§ 6). Slike bestemmelser fikk vi etter hvert også i norske politi- og brannforordninger (noe jeg kommer tilbake til), men 1683-forordning gjorde det altså mulig å få orden på norske gateløp også før det kom egne forordninger for Norge.

¹³⁸ Robberstad (1968) s. 19

¹³⁹ Robberstad (1968) s. 19

¹⁴⁰ I tillegg til de generelle privilegiebestemmelsene er det egne skriv der Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tønsberg, Skien, Fredrikstad og Kristiansand blir tildelt kjøpstadsprivilegier med lokal tilpasning, blant annet med angivelse av hvilke landområder kjøpstadsprivilegiet omfattet. Disse er gjengitt på sidene etter de generelle bestemmelsene i Fogtmans reskriptsamling (bindet for årene 1660-1670), dvs. s. 18 flg.

I 1683-forordningen § 8 var det regler om hvordan man skulle håndtere

de smaa Stræder og Gange, hvor Vogne ikke kan igiennemkomme, som er farligt baade for Ildebrand og smitsom Sygdom, saasom de idelig med Ureenlighed ere fulde.

Disse skulle enten «tillukkes og afskaffes» eller utvides ved at

Husene skal indflyttes, naar noget Huus der af nye igjen skal opbygges, hvilket og skal tages i Agt i de andre store Gader, hvor over Gadernes rette Linie er udbyggt.

Forordningen fra 1683 har ingen bestemmelser om erstatning i disse tilfellene, men retten til erstatning fremgår av et reskript datert 26. april 1754. Bakgrunnen for 1754-reskriptet var at det fortsatt var mange smale gater i København

da udi den Deel af Staden, som 1728 afbrendte, de forefundne smale og meget enge Gader allerede ere forandrede og reelle indrettede, men der endnu i den fra Ilden conserverede Deel findes endeel Streder saa enge og smale, at der igjennem neppe kan passere en Vogn.

Man hadde ikke klart å finne noen kopi av forordningen fra 1683 blant dokumentene man hadde klart å redde ut av rådhuset i forbindelse med brannen i 1728, og Københavns magistrat ba derfor om at byen fikk uttrykkelig tillatelse til å kreve, «etterhaanden, som nogen melder sig, at nedrive de gamle Huse og igjen opbygge nye udi efterfølgende Gader». Som en del av prosessen skulle så

Magistrat tilligemed Mathematico og Stadsbygmesteren ... fastsætte hvormeget af Grunden til Gadens Udvidelse skulle udlægges, imod at Grundens Eiere fik billig Erstatning for det, som han deraf mistede, efter uvillige Mænds Tæxt;¹⁴¹

Reguleringene i forbindelse med gjenoppbyggingen etter brannen i 1728 har man kanskje håndtert på omtrent samme måte som det man gjorde i Bergen etter brannen i 1582, altså ved at de berørte partene i størst mulig grad fikk tildelt erstatningsarealer i samsvar med den nye byplanen, mens byen (og kongen) måtte dekke (eller fordele) kostnadene ved at større arealer enn tidligere ble lagt ut til de nye og bredere gatene. Det de ba om i 1754 var imidlertid en bekreftelse som ga dem hjemmel til å kreve flytting av bygg ikke bare når hus «af nye igjen skal opbygges» slik 1683-forordningen hadde gitt dem rett til, men også «naar nogen melder sig», dersom henvendelsen gjaldt hus langs en del gater som var listet opp i anmodningen. En del bestemmelser i første del

¹⁴¹ Reskript 26. april 1754

av forordningen fra 1683 tyder på at de fleste byggetiltak måtte godkjennes av magistraten, så man 'meldte seg' antakelig for å få tillatelsen man trengte. Det var altså for slike tilfeller det var ønskelig å få en bestemmelse som hjemlet flytteplikt, og Københavns magistrat var åpenbart innstilt på å betale erstatning for den frigjorte grunnen. Kongen ga tillatelse til dette,

saa at det efterdags skal være Magistraten tilladt, efterhaanden, som Nogen melder sig, at nedrive de gamle Huse, og igjen at opbygge nye, udi ovenskrevne Gader og Stræder at fastsatte, hvor meget af Grunden til Gadens Udvidning skal udlægges, imod at Grundens Eier, som forbemeldt, nyder billig Betaling for det, som deraf mistes, efter uvillige Mænds Taxt.¹⁴²

I dette tilfellet var det utvilsomt en tillatelse som var gitt virkning bare for et klart avgrenset byområde. Jeg har ikke funnet noen tilsvarende tillatelser gitt for en norsk by i perioden før 1814, med unntak for en bestemmelse med et litt annet innhold i privilegiebrevet for Kristiansand fra 1686, som jeg kommer tilbake til. Her i landet ble en generell plikt til å flytte hus utenfor gatelinen i forbindelse med ombygging imidlertid lovfestet som del av bygningslovgivningen etter 1814, og da med samme rett til erstatning for grunnen som det som fremgår av forordningen for København fra 1754 - noe jeg også kommer tilbake til.

I forordningen for København fra 27. februar 1683 omtales gårdeierens ansvar i forbindelse med vedlikehold av brolegningen utenfor gården i § 9. Der står det at

Naar da noget paa Gaden fattes¹⁴³, skal den Broelægger, som den Gade er tildeelt, strax advare Huusherren, som det tilkommer at lade forfærdige; Skaffer han da ikke dertil, hvad som behøves, inden 3 Dages Forløb efter at han derom er bleven advaret, skal Magistraten det ved Kiemneren lade lægge, hvorefter Huusherren skal det dobbelt igien til Kiemneren betale.

Da kjøpstadsprivilegiene for Kristiansand ble fornyet 15. juni 1686, hadde skrivet en egen bestemmelse om brolegging:

§ 18. De formuende Borgere og Byens Indbyggere, Enhver for sit Fortog, skal lade lægge Steenbroe til Midt paa Gaden; men de, som boe langs Elven, skal lade brolægge deres Gader 12 Alen bred, ... Og ellers vil Kongen til de øvrige Gaders Brolægelse have henlagt den Pension af 200 Rd., som Claus Tausen, forrige Secretair i det Danske Cancellie, af Byens

¹⁴² Reskript 26. april 1754, kongens resolusjon

¹⁴³ mangler/har en mangel

Accise¹⁴⁴ har været med benaadet, og, naar Gaderne tilbørligen ere lagde, skal forskrevne 200 Rd. af Accisen igjen til Magistratens Løns Forbedring komme.

Dette ble utdypet i § 19 i magistrat-instruksen, som kom 24. januar 1688. 14. desember 1695 og 29. februar 1696 kom det også skriv om disse 'aksise-pengene', som fortsatt skulle bli «til Christianssands Gaders Brolægning tilbørligen anvendte, indtil samme Verk fuldkommen er blevet færdigt». Antakelig var man ennå ikke kommet så langt at «den ganske By zirligen er brolagt», noe som ifølge 1688-instruksen § 19 var et vilkår for at pengene skulle kunne brukes til å øke magistrat-lønnen. Kanskje hadde vilkåret sammenheng med noe som står i den innledende begrunnelsen for at det ble sendt ut nytt privilegiebrev i 1686: «...at Magistraten der paa Stedet ikke har holdet alvorligen derover, men været efterladen og seet igjennem Fingre med Adskilligt, som burde været iagttaget»...?

I privilegiebrevet fra 1686 var det også en paragraf som ga rett til å innløse eller få flyttet hus. Formålene kan ha vært flere, men antakelig var hovedformålet å få byttet ut lite «bymessige» bygg med noe mer representativt:

§ 7. Alle dem, som ville bygge store Huse paa de reelle Gader i Christjanssand-By, skal indrømmes de Pladse, som de smaa Huse og Hytter staae paa, dog at saadanne smaa Bygninger blive Eiermændene efter Billighed betalte, og dem Byggepladse andensteds der i Byen foruden Vederlag og Betaling anviiste, eller og at deres Huse paa andre Steder uden deres Bekostning vorde igjen opsatte af dem, som deres Pladse bekomme, og det udi een Gade langs igjennem fra vester til øster Side, som Magistraten dem skal udvise, paa det at Sandflugten og derved kunde vorde dæmpet, og de reelle Gader herefter ikke med saadanne smaa Bygninger igjen vorde opfyldte;...

Det ble også sendt skriv om at det måtte sørges for at en ingeniør stakk ut gatelinjene og egne områder for skipsverft, sjøboder og lagerbygg.¹⁴⁵ Kombinasjonen av fastsatte gatelinjer og retten til å innløse «smaa Huse og Hytter» kan nok ha fått omtrent samme virkning som den man ønsket å oppnå med 1754-reskriptet for København.

16. mai 1707 ble det gitt to forordninger for Bergen, der den ene gjaldt bruk og vedlikehold av gatene. Det fremgår av denne at gårdeierne i Bergen hadde samme plikt til å

¹⁴⁴ 'Aksise' var en toll på øl og vin (etter hvert også på enkelte andre varer) som ble innført til byene

¹⁴⁵ Reskriptet skal (ifølge en note til § 7 i Fogtmans utgave av privilegiebrevet) være datert 19. februar 1687. Jeg har ikke funnet noe skriv om oppmåling i Kristiansand i noen av samlingene jeg har undersøkt, men det finnes et skriv om oppmålingsplikt i Bergen med samme dato.

vedlikeholde brolegningen utenfor egen gård som gårdeierne i København hadde. De pliktet også å fjerne snø fra fortauet, og det var ikke tillatt å bare flytte snøen ut i selve gata, da ble de bøtelagt.

Så står det at trapper som strakte seg ut på fortauet i smale smug og gater skulle fjernes (eller flyttes inn i huskroppen) såfremt det var mulig,

men hvor Husenes Tilstand ikke tillader, at Trappen paa saadan Maade kan blive indrettet, forundes dem, efter foregaaende Besigtelse, et lidet Spatium til Trappe efter Anledning af For. 27 Febr. 1683.

De som hadde utgang til almenningene fikk fortsatt ha trapp ut på disse, men slike trapper skulle være av stein. Alt som ellers var plassert på gatearealene, som «Bislage udenfor Dørene, deslige de saakaldte Stupper, Stakitter, Pothuse og Tralverk, saavel paa Almindingerne som paa andre Steder» skulle fjernes «og herefter ei tilstædes saadanne mere at opbygges».

Bergen fikk en *Anordning om Politis Administration* 24. januar 1710. Paragraf 7 i denne forordningen var identisk med kap. 7 i den tilsvarende politiforordningen for Danmark fra 22. oktober 1701. Ved et reskript datert 8. august 1738 til stattholderen i Norge ble det befalt at den danske politiforordningen

ikke aleneste udi Kjøbstæderne i Aggershuus Stift, men endog for de andre Stifter i Norge, Bergens By alene undtagen, som haver sin egen Politie-Fr., skal autoriseres og der introduceres til en Regel og Rettesnor, og at det med Politis Administration der skal forholdes, saaledes som bemeldte Frs i Cap. 10, 11 og 12 § byder og befaler.

I kap. 7 pkt. 2 i 1701-forordningen sto det at

Naar noget til Gaden bygges, skal [politimesteren] tilsee, at Pælene eller Plankeværker om Bygnings-Pladsen ej længere blive staaende, end til Bygningen mageligen kan vorde færdig, og at den af Stadens Bygmester ordinerede Distance ud til den almindelige Gade ej overgaaes; samt at ingen Bygning til Gaden foretages, være sig Huse, Trapper, Kioldere, Render og Rendestene, førend Bygmesteren derved har ordineret det fornødne; Handles noget herimod, skal baade Bygnings-Herren og Arbejdsfolkene bøde efter Politie-Rettens Sigelse.

Bestemmelsen er ikke av de enkleste å forstå, men den innebar at politimesteren skulle påse at gatearealene ikke ble tatt i bruk til private formål, og at midlertidige tiltak, som byggegjerder, ikke ble stående lenger enn nødvendig.

Oslo fikk egen politiforordning 12. februar 1745. I Rt. 1900 s. 802, der spørsmålet var om grunnen under et gammelt karnapp var privateid eller var gategrunn eid av Oslo by, kom Høyesterett til samme resultat som byretten – at karnappet hadde stått på gategrunn som tilhørte byen – blant annet med henvisning til at dette fulgte av politiforordningen fra 1745. Utgangspunktet var at huseieren mente å ha krav på erstatning for et areal der han tidligere hadde hatt et karnapp som han ikke fikk tillatelse til å bygge opp igjen - han mente grunnen måtte være hans ganske enkelt fordi karnappet *hadde* stått der. Den subsidiære påstanden hans var imidlertid at gårdens tidligere eiere uansett måtte ha hevdet eiendomsretten til det omtvistede arealet. Det ble avvist av byretten, og altså også av Høyesterett, med henvisning til

at Bestemmelserne om Karnaper og Udbygninger i Bygningsloven af 1827 og senere Love allerede findes i Politianordning for Kristiania af 12 Februar 1745 Kap. VI § 3, og at ogsaa ældre Lovbud saasom Forordning om Kjøbenhavns Gader og Bygninger af 27 Februar 1683 §§ 5-7 og Politianordning for Bergen af 24 Januar 1710, kfr. Rescr. af 16 Mai og 7 Oktober 1707, har lignende Bestemmelser. ... Retten opfatter disse Lovbud saaledes, at de forudsætter, at Karnaper og Udbygninger udenfor Gadelinien er anbragte paa Gadegrund, og at disse Karnaper saaledes var retsstridige, allerede forinden Lovbudene emanerede. Overholdelse af disse Lovbud kunde derfor ikke opfattes som noget Indgreb i Privates Rettigheder og kunde derfor heller ikke medføre Erstatningspligt for det Offentlige. Forbudet mod Gjenopførelse af Karnaper var ganske at ligestille med Forbudet mod Gjenopførelse af Trapper eller Kjelderhalse, Lov af 5 Juni 1875 § 19. Denne Ligestilling af Karnaper og Trapper findes allerede i den ovennævnte Forordning for Kjøbenhavn af 1683. Men at den Grund, som optages af Trapper eller Kjældernedgange af denne Art, maa ansees som Gadegrund, kan neppe være tvivlsomt.

Dermed måtte hevd være utelukket – «dette er iethvertfald Tilfældet, saafremt Karnapgrunden ikke har været besiddet i god Tro i Hævdstid før 1745, hvilket af Cit.¹⁴⁶ ikke er godtgjort». Det samme må være tilfellet der det i dag står en gammel trapp på et gammelt fortau – trappa tilhører huseieren, men arealet den står på, er gategrunn.

Også i Rt. 1883 s. 470 ble Oslo by ansett som eier av et gateareal som ble brukt av en privatperson. Der var utgangspunktet at eier av Storgata 18 hadde bygget en kjellertrapp som opptok like mye gateareal som en åpning der han tidligere hadde hatt utslag

¹⁴⁶ En 'Citant' var saksøkeren i en sivil sak

for et kjellervindu. Han mente arealet måtte være hans grunn fordi «idet det var undraget den egentlige Gade og han disponerede over det til Udslag for Vinduet, og hvad han har gjort er derfor alene, at han til Kjeldernedgangen har disponeret over en Del af det Udspring, som før var hans», men fikk altså ikke medhold:

Saavidt skjønnes, er det en Misforstaaelse af Tiltalte, naar han regner det til Udslag for Vinduet før værende aabne Rum foran dette som noget, hvorover han skulde kunne disponere til sin Fordel efter eget Tykke. Dette Rum tilhørte Gaden og var udenfor Tilt.s Ejendomsret. Han kunde vistnok benytte det til Udslag for sit Vindu, men heller ikke videre. Til at benytte det efter Forgodtbefindende til andet Brug og det til Brug, som støder an mod Lovens Forbud mod Gades Benyttelse af en Huseier, har han ingen Hjemmel.¹⁴⁷

18. november 1778 kom det et reskript om brolegningen i Oslo. Gatene var i dårlig stand, dels fordi man manglet kyndige broleggere i byen, men også fordi

Rendestene ligge midt i Gaden, deels og at Enhver efter sin Bequemmelighed har anlagt sit Fortoug og derved forhøiet det Tid efter anden, for at faae Vandet fra sig til sine Naboer.

For å få orden på dette ville byen hente en brolegger fra København som kunne lære opp noen av de lokale i faget, og byen ville også bekoste den første broleggingen, med unntak for fortauene. De skulle være fire alen brede, og både broleggingen der og det som måtte anskaffes av fyllmaterialer for å få gateløpet opp på rett nivå skulle betales av huseierne. Til arbeidet med

Nivelleringen, som er en Hovedsag, og paa det samme fra Førstningen af kan skee rigtig efter en lige Tegning i Overeensstemmelse med Byens locale Beskaffenhed, og de af Bygnings-Directionen opgivne Regler

skulle «en kyndig Mand antages, som derfor af Byens Casse maatte tillægges en billig Belønning».

Som nevnt ble det gitt to ulike forordninger for Bergen 16. mai 1707, den andre var en *Brand-Ordning*. Denne hadde bestemmelser om tillatt og forbudt materialbruk, feiing av ildsteder, ordning av brannvesenet og sikkerhetsforanstaltninger ved utøvelse av håndverk eller husholdningsaktiviteter som medførte høy brannfare. Tanken bak en del bestemmelser kjenner man igjen fra Bjarkøyretten og Magnus Lagabøters bylov – som § 8 om husbondens ansvar for «at man med Ild og Lys altid varligen og agtsom omgaaes. ...

¹⁴⁷ Rt. 1883 s. 470 (på side 471)

Saa maae og ingen med bar Ild og Lys gaae over Gaden ...». Bylovens bestemmelse om at det var anledning til å rive hus for å hindre spredning var også der, men i en ny form: Det måtte først innhentes tillatelse fra en øvrighetsperson, paragraf 16 angir hvilke som var aktuelle, og i mangel av høyere autoriteter «bør Stads-Capitainen i samme District i en Hast raadføre sig med tvende eller flere af de fornuftigste Borgere, som tilstede ere, og derpaa ordinere alting til det beste». Huseieren kunne ikke motsette seg at huset ble revet, men nå var det *byen* som «bør ...komme de Skadelidende til Hielp med nogenledes Erstatning».

Ingen av Bergens-forordningene fra 1707 var bygningslover i dagens forstand, men med datidens utgangspunkt var de det nærmeste man kom. Formålet med brannforordningen var ikke regulering av andre forhold enn dem som hadde betydning i brannsammenheng, men forordningen gir oss et innblikk i almenningenes funksjon i brannsituasjoner. Det er beskrevet i detalj hvilke brannredskaper som skulle utplasseres ved hver almenning, og i § 11 i kap. 5 *Om enhver af Byens Indbyggerses Pligt i paakommende Ilds-Nød* står det at «Ingen af de Borgere, som boe uden for det District, hvor Ilden er antændt, maae sig fra den Alminding, hvor Ilden skal studs¹⁴⁸, absentere ...». De fikk bare flytte seg fra posten de var plassert på om de fikk ordre om det eller tillatelse til midlertidig fravær fordi de eide et hus ved den aktuelle almenningen og «maa tilsee deres Huus og Hiem, for at faae bierget deres Gods og deres Kieldere forvarede». Så snart det var gjort skulle «samtlige igien lade finde paa den Alminding ... til at støtte og studse Ilden».

Gatene inngikk også i brannslukkingsarbeidet, men beskrivelsen i kap. 5 § 13 tyder på at det man la mest vekt på der, var

at afværge, at intet nyttigt Folk og især ørkesløse Qvindfolk og Børn, som ikkun staae der for at see til, sig til Ilden indtrænger og forhindrer dem, som skal dæmpe, i deres Forretning; ... hvor de befinde saadanne Folk, smaae eller store, uden Bøtter og andet Brand-Redskab ørkesløse paa Gaden, hvor Ilden findes, at staae eller omløbe, da skal de dem strax derfra bortjage ...

Vi har altså skriv fra eneveldets tid som viser at gårdeierne hadde plikt til å vedlikeholde «sin» gatedel, og vi har skriv som viser at dette ikke var et ansvar de hadde fordi de eide

¹⁴⁸ 'studsas' betyr 'stanses'. 'Absentere' er fortsatt i bruk, og selv om det ikke lenger er en del av norsk dagligtale, finner vi det i det engelske 'absent', fraværende.

grunnen, men en plikt pålagt med hjemmel i administrative ('forvaltningsrettslige') bestemmelser. Vi ser at grunneiere og -brukere kunne bli nødt til å avgi grunn til offentlige formål også før 1814, og at kompensasjon for det man måtte gi fra seg var noe man var opptatt av. Det kan være at 1686-privilegiet for Kristiansand viser hvordan man pleide å løse det, ved

at saadanne smaa Bygninger blive Eiermændene efter Billighed betalte, og dem Byggepladse andensteds der i Byen foruden Vederlag og Betaling anviiste, eller og at deres Huse paa andre Steder uden deres Bekostning vorde igjen opsatte af dem, som deres Pladse bekomme...

- men uansett hadde man altså 'ekspropriasjonsliknende regler', om enn ikke *generelle* ekspropriasjonshjemler, med tilhørende rett til å få en eller annen form for kompensasjon.

3.7 Avståelse til 'gategrunn'

Det som kan virke mest uklart i dag, er hvem som «overtok» grunnen som ble avstått til gater. I virkeligheten er det ikke så komplisert, det er mest et spørsmål om å huske at synet på begreper som 'eiendom' og 'eier' har endret seg. En utredning som er trykket som vedlegg til Rt. 1899 s. 198 innledes med ordene «Offentlige Veie og Gader er i egentligste Forstand res publicae. De underligger det Offentliges Raadighed og tilhører med en *eiendomsartet Ret* det Offentlige» (min kursivering).¹⁴⁹ Gater og veger ble ganske enkelt ikke ansett som 'eiendom' i eldre tid, blant annet fordi begrepet 'eiendom' forutsatte at det man omtalte hadde økonomisk (skattbar) verdi. Privateid grunn som ble *avstått* hadde selvsagt en verdi, og denne skulle gjerne erstattes, men i det øyeblikk arealet hadde gått over til å bli gategrunn, var det også blitt 'ikke-eiendom'. Dermed var det heller ikke interessant hvem som 'eide' gatene. Grunnen ble ikke avstått til 'noen', men til 'noe' - den ble 'byens grunn', offentlig areal eller '*res publica*', grunn det offentlige rådet over med grunnlag i «en eiendomsartet Ret».

Slik var det før 1814, og slik er det i prinsippet fortsatt. Den største forskjellen mellom datidens situasjon og den vi har nå, er at vi i dag har lovverk og systemer som er bygget opp rundt det som i 1975 ble beskrevet som ett av formålene med å innføre geodatasystemet - å «dekke et felles databehov for en rekke forskjellige offentlige etater og danne et

¹⁴⁹ Utredningen er gjengitt på s. 202-207. Forfatteren er ikke navngitt, men redaksjonen har skrevet at «Som Bilag til Statsbanernes Procedure var ved Byretten fremlagt en Afhandling om Spørgsmaalet: 'Kan det Offentlige omlægge eller nedlægge offentlige Veie eller Gader, uden Erstatningsansvar overfor private Grundeiere, som derved maatte lide Skade?', hvilken vi tror vil være af Interesse for Retstidendens Læsere og derfor hidsætter: ...»

grunnlag for å samordne all registrering av eiendom, både lokalt og sentralt».¹⁵⁰ Matrikelkartet skal gjengi eiendomsforholdene slik de er i marka, og via koblingene mellom kartet og andre registre skal man kunne finne ut hvem som eier eller forvalter matrikkelenhetene. At det underveis ble valgt løsninger som gjør at vegmyndighetene fremstår som 'helt vanlige eiere' var kanskje ikke så heldig, men det *endret* ikke noe.

¹⁵⁰ NOU 1975: 66 s. 13

4 Gategrunnen etter 1814

4.1 Innledning

Dersom det ikke er samsvar mellom de faktiske gategrensene og de matrikkelregistrerte eiendomsgrensene i et byområde, er årsaken ofte en av tre: 1) Man har aldri fulgt opp grunnavståelsene med formell registrering av den avståtte grunnen, 2) gata (eller vegen) er ikke opparbeidet til full regulert bredde, eller 3) målebrevet ble feiltolket da det ble registrert i kommunens digitale eiendomskartverk (DEK). Bak denne tilsynelatende enkle grupperingen skjuler det seg imidlertid et temmelig komplisert lovsystem. Ettersom det finnes lite informasjon om hvordan bygningslovene har regulert eierforholdet til veg- og gategrunn og hvilke virkninger dette har hatt, er det ofte ikke tatt hensyn til dette i forbindelse med digitalisering av kommunale eiendomskart og samordningen før den sentrale matrikkeløsningen skulle tas i bruk.

Det er også bygningslovgivningen som er grunnen til at det sjelden er mulig å finne kjøpekontrakter eller skjøter som kan legges fram ved tvist om eiendomsretten til en offentlig gate. I delen om utviklingen etter 1814 beskriver jeg derfor hvordan bygningslovgivningens prinsipper om avståelse av grunn til gater har utviklet seg, og forklarer hvilke virkninger dette kan ha fått for matrikkelinformasjonen og eierforholdene, men også hvorfor det er viktig å ta utgangspunkt i de lokale forholdene når eierskapsspørsmål skal avklares.

4.2 Fra spredte bestemmelser til mer helhetlig lovgivning

En del av lovskrivene som var gitt for Norge i løpet av den dansk-norske unionsperioden, falt bort uten videre da Kiel-traktaten ble inngått 14. januar 1814 og den dansk-norske unionen ble oppløst. Eidsvoldsforsamlingen vedtok imidlertid at de øvrige skulle være gjeldende så langt de ikke stred mot Grunnloven (eller mot provisoriske anordninger, som kongen ifølge Grl §§ 17 og 82 kunne gi når Stortinget ikke var forsamlet) til de ble avløst av en «nye, almindelig civil og criminel Lovbog», Grl § 94. Ifølge samme paragraf skulle denne lovbooka «foranstaltes udgivet paa første, eller om dette ikke er mueligt, paa andet ordentlige Storthing», og det ble derfor opprettet en egen komité til å ta seg av saken.

29. september 1814 sendte lovkomitéen ut et skriv der komitéen

giver ... sig den Ære herved i Almindelighed at indbyde Rigets samtlige Embedsmænd, samt alle andre velsindede og tænkende Mænd, at meddele Committeeen Bemærkninger og Forslag, hvilke i en eller anden Henseende, efter deres Formening, maatte kunne bidrage til den tilsigtede nye Lovgivnings Fuldkommenhed, ...

med løfte om portofrihet såfremt brevene «ere forsynede med Paategning om, at Indholden angaaer Kongelig Tjeneste og Lov-Committeen». Tanken om en helhetlig og fullstendig lovbok ble imidlertid lagt på is nokså fort, og man valgte deretter å konsentrere seg om å gi lover for enkeltområder.

Christian Frederik hadde 2. mars 1814 besluttet at det skulle opprettes et norsk regjeringsråd og fem departementer. Hvert departement skulle være underlagt et av regjeringsrådets medlemmer. Alle «til den indvortes Bestyrelse henhørende Sager» ble lagt under 2. departement, som dermed fikk ansvaret for både vegene og «Politifaget» - i 1814 hele mangfoldet av foranstaltninger som er nødvendige for å styre og forvalte sentrale samfunnsoppgaver.¹⁵¹ Unionen med Sverige førte til endringer i både regjerings-sammensetningen og departementsstrukturen, og høsten 1814 ble «Politiet i Almindelighed, Skyds-, Vei- og Post-Væsenet» lagt under 3. departement.¹⁵² 17. november 1818 ble det kunngjort at departementsstrukturen skulle endres nok en gang, og 1. januar 1819 ble saksområdene overført til det nyopprettede «Departementet for Justits- og Politivæsenet». Justisdepartementet hadde ansvaret for saksområdene til Indredepartementet ble opprettet 1. januar 1846.¹⁵³ Da beholdt Justisdepartementet ansvaret for «Lovenes Overholdelse og Politivæsenet i Almindelighed [og] Overopsynet med Retspleien» og en del andre områder, mens Indredepartementet fikk ansvaret for bl.a. «Post-, Skyds-, Vei-, Canal-, Bygnings- og Brandvæsen».

Det var viktig å få regulert det nye forvaltningsapparatets ansvars- og myndighetsområder i lovs form. I forbindelse med bylovgivningen handlet imidlertid mye om å undersøke «hvilke Lovbestemmelser hidtil have været paabudne for Kjøbsteder her i Riget, for at benytte hvad deraf kunde antages passende».¹⁵⁴ I forarbeidene til den første bygningsloven som ble vedtatt etter 1814, lov 4. juli 1827 *angaaende Bygningsvæsenet i*

¹⁵¹ Aubert (1877) s. 181-190, Aschehoug (1892) s. 171

¹⁵² Kunngjøring 30. november 1814

¹⁵³ Kunngjøring 16. juli 1845

¹⁵⁴ Stortingsforhandlinger 1827, 3. del, O. 23.06., s. 485

Christiania, er det listet opp 45 ulike «anordninger» som den nye loven i større eller mindre grad skulle avløse, «især ... de indtagne i de om Brandvæsenet udkomne Anordninger».¹⁵⁵ Statssekretær Platou begrunnet behovet for en samlet bygningslovgivning med at

Norge har hidtil næsten ganske savnet almindelige Bestemmelser angaaende Bygningsvæsenet i Kjøbstederne, og de faa Forskrifter, som derom eftehaanden ere givne, have deels været specielle, deels for det meeste indblandede i Anordninger om andre Gjenstande. Savnet af saadanne Lovbud, eller disses Indblanding i Materier, der ikke egentlig hører til Bygningsvæsenet, forenet med ilde anvendt Oeconomie og Mangel paa Indsigt, har medført, at man i Kjøbstæderne tildeels har opført Bygningerne efter eget Tykke med lidet eller intet Hensyn til den Fare eller Ulempe, som derved kunde afstedkommes for mange Medborgere.

Hvor vigtigt det imidlertid er, at der raades Bod paa saadan Uorden, viser noksom de mange og betydelige Ildsvaader, som ofte hjemsogte flere Kjøbstæder, ...¹⁵⁶

Opprinnelig var tanken å vedta en felles bygningslov for samtlige kjøpsteder i Norge, og utkast til en slik lov ble fremlagt for Stortinget både i 1821 og 1824, men ikke behandlet på noen av sesjonene.¹⁵⁷ Årsaken var at det ble oppfattet som vanskelig å vedta en felles lov for byer som var svært ulike og hadde stor variasjon i både byggemåter, terrengforhold og utstrekning.¹⁵⁸ Dermed ble det besluttet at man skulle starte med en bygningslov for Oslo, både fordi byen var i kraftig vekst og fordi Justis- og Politidepartementet da fikk muligheten til å studere virkningene av den nye loven på nært hold.¹⁵⁹

Da lovarbeidet startet, var utgangspunktet i hovedsak de gamle brannforordningene.¹⁶⁰ Å «forbygge Ildsvaade, og i paakommende Tilfælde, at lette slukning og redning» var ført opp som det første av formålene med loven da lovkommissjonen la sitt forslag til bygningslov for Oslo frem for Odelstinget 23. juni 1827.¹⁶¹ De andre var å fjerne hindringer for fri ferdsel, sikre «behøring adgang» til lys og utsikt for dem som bodde

¹⁵⁵ Stortingsforhandlinger 1827, 3. del, O. 23.06., s. 485-487

¹⁵⁶ Stortingsforhandlinger 1827, 3. del, O. 23.06., s. 482

¹⁵⁷ Stortingsforhandlinger 1827, 3. del, O. 23.06., s. 483-484

¹⁵⁸ Stortingsforhandlinger 1827, 3. del, O. 23.06., s. 484

¹⁵⁹ Stortingsforhandlinger 1827, 3. del, O. 23.06., s. 484

¹⁶⁰ Stang (1943) s. 11

¹⁶¹ Stortingsforhandlinger 1827, 3. del, O. 23.06., s. 503-504

langs gatene, sørge for at bygningsmåten ikke stred mot «et fornuftigt Sundhedspolities almindelige Regler», redusere faren for at hus ble oppført med «aabenbare Feil imod solid Construction» og dermed

indeholder saa at sige Spiren til sin Undergang, og hvorved den, som ikke forstaaer at bedømme Bygningens skjulte Mangler, letterlig bliver udsat for Bedragerie og Tab ved Kjøb og Salg, saavel som ved Pantsættelse,

og som siste punkt: «at bevirke, at Bygningsmaaden, saavidt muligt, ikke aldeles fornærmer Publicums æsthetiske Sands».

Noen av disse formålene – brannsikring, framkommelighet, lys og utsikt – fordret at gatene ble bredere og mer oversiktlige enn de var i en del gamle byområder. Dermed ble det i første omgang dels et spørsmål hvordan man skulle håndtere utvidelse av eksisterende gater, dels nødvendig å vedta regler om hvordan man skulle sikre at nye gater ble formålstjenlige. Som det fremgår av delen om gatene før 1814 var det på dette tidspunktet ikke tvil om at de eksisterende gatene tilhørte 'byen', og heller ikke at avståelse av grunn til gateformål var noe eieren normalt hadde krav på erstatning for. Har det ikke oppstått noe økonomisk tap som følge av avståelsen, er det imidlertid heller ikke rom for noe erstatningskrav. I pkt. 4.3 og 4.4 ser jeg på hvordan erstatningsspørsmålet og forholdet til Grl § 105 ble vurdert i forbindelse med den første bygningsloven for Oslo. I de etterfølgende delene tar jeg så for meg hvordan forholdet mellom bymyndighetenes og grunneiernes rettigheter og plikter både ved utvidelse av eldre og ved anlegg av nye gater og veger i byområdene utviklet seg, med hovedvekt på tiden frem til den første felles bygningsloven for norske byer ble vedtatt i 1924, og trådte i kraft 1. januar 1929. Dette var en prosess med gradvis utvikling av en del prinsipper, som at en regulering er bindende fra den er vedtatt, og med flere varianter av bidragsplikt for grunneierne underveis. Bidragsplikten har hele tiden bygget på det syn at offentlig infrastruktur er noe grunneierne nyter godt av og derfor også bør bidra til, men grensene for den er til dels fastsatt via rettspraksis.

4.3 1827-loven for Oslo - formål og sentrale bestemmelser om gategrunn

Allerede 15. november 1819 ble det vedtatt en provisorisk anordning for bygningsvesenet i Oslo. Bakgrunnen var en brann på Grønlands bordtomter 4. mai samme

år.¹⁶² Anordningen gikk stort sett ut på at de ble nedlagt forbud mot å oppføre eller bygge om trebygninger i byen og byens forsteder, og at politimesteren og branddirektøren derfor også måtte godkjenne tiltak før de ble iverksatt, men i § 6 sto det at

Naar nye Bygninger agtes opførte i de Gader, der ere smalere end 20 Alen, skal tillige bestemmes, hvorvidt Indrykning bør skee, og derom erhverve høieste Resolution, forinden Bygningens Grund lægges.

Krav om «indrykning» innebar sannsynligvis (slik det ble lagt til grunn i reskriptet for København fra 26. april 1754) at 'byen' samtidig måtte innløse den frigitte gategrunnen. Da den første ordinære bygningsloven for Oslo ble vedtatt, lovfestet man imidlertid et skille mellom grunn som måtte avstås til utvidelse eller retting av eksisterende gater (§ 5) og grunn til gater som måtte anlegges som følge av nybygging i et område. I det første tilfellet hadde grunneieren krav på erstatning for all grunn som ble avstått, i det siste derimot bare for den del av gatebredden som oversteg 20 alen (§ 6).

Dette ble retningsgivende for både byenes og grunneiernes rettigheter og plikter i forbindelse med avståelse av grunn til gater og veger i senere bygningslover, men det kom til uttrykk i en rekke ulike varianter. Grunnlovens 'kompensasjonsprinsipp' (at erstatningen skal oppveie tapet) var utgangspunktet, men over tid gikk den rene tapserstatningsvurderingen over til å bli ett av flere elementer som inngikk i 'refusjons- og repartisjonssystemet'.¹⁶³ Dette var et system der fordelene ved å få offentlig gate langs eiendommen var utgangspunktet. Det økte eiendomsverdiene i området, og grunneierne måtte derfor betale et opparbeidingsbidrag. Det ble imidlertid håndtert på en rekke ulike måter, i noen tilfeller med opparbeidingsplikt som del av systemet.

Systemet ble utviklet gradvis, og første del av utviklingen kom med bygningsloven for Oslo fra 1827. Paragraf 4 i loven slo fast at byens gater i størst mulig grad skulle være rette og 18-24 alen brede, og at nye gater som ble anlagt skulle være åpne i begge ender og minst 20 alen brede. Paragraf 5 sa at det skulle vedtas en reguleringsplan som viste hvilke av byens plasser, torg og «offentlige Udgange» som måtte utvides eller endres («strax» dersom grunnen var ubebygget, ellers etter hvert som grunnen ble frigjort som

¹⁶² 'Bordtomtene' var området på begge sider av Akerselvas utløp, der trelasthandlerne lagret ferdigskåret trelast som skulle skipes ut

¹⁶³ Stang (1943) s. 156-192 om prinsippene i bygningsloven (1924), der kompensasjonsprinsippet ifølge Stang (s. 158) hadde «liten betydning» fordi det var erstattet av refusjons-/repartisjonsprinsippet.

følge av pålegg i forbindelse med ombygginger) og slo fast at det ikke var tillatt å bygge grunn som var regulert til slike formål, men sa også at det skulle betales erstatning for grunn som måtte avstås til utretting og utvidelse av eksisterende gater. I siste del av § 6 ble det derimot slått fast

at naar nye Gaders Anlæg bliver en Følge af nye Tomters Bebyggelse, bestemmer Reguleringscommissionen Gadernes Retning og Brede, og Grundeieren tilkommer, forsaavidt Bredden ei overstiger 20 Alen, ingen Godtgjørelse af det Offentlige.

Dette skillet mellom avståelse av grunn til gamle og nye gater er ikke begrunnet noe sted i det som er referert i Stortingsforhandlingene. Det ble imidlertid et tema allerede på neste Storting, det 6. ordentlige Storting, som var samlet fra 1. februar til 18. september 1830. Bestemmelsen om at grunn til nye gater skulle avstås vederlagsfritt var en av flere bestemmelser som da ble vurdert fordi det ble hevdet at de var grunnlovsstridige.

4.4 Reaksjonene på 1827-loven. Endringsloven fra 1830/1833

I 1830 ble det fremlagt forslag om å oppheve hele bygningsloven av 1827, eller i alle fall gjennomføre vesentlige endringer i den. 351 hus- og gårdeiere i Oslo hadde skrevet under på et opprop der det ble anført at loven stred mot «Grundlovens Aand», at den inneholdt motstridende bestemmelser, innebar en alt for brå og voldsom overgang til strengere byggekrav og derfor var «aldeles ruinerende for de fleste af Stedets Indvaanere» fordi eiendomsverdiene sank og loven (ifølge gårdeierne) førte til at all byggevirksomhet stanset opp fordi de nye kravene gjorde det for kostbart å bygge, og at det dessuten var urimelig «at Christiania skal, saa at sige, være en Prøveklud for de øvrige Kjøbstæder».¹⁶⁴ Forslaget om å oppheve loven ble fremmet av høyesterettsassessor Motzfeldt, som også la frem et utkast til lovendring.¹⁶⁵

Bestemmelsen om at grunn til nye gater skulle avstås vederlagsfritt, var blant dem som ble anført å være grunnlovsstridige. Storkomiteén som behandlet de innkomne forslagene delte seg på dette punktet, med et flertall bestående av kaptein Brock, kjøpmann Linaae og komitéformann Wedel-Jarlsberg, og med avvikende innstilling fra Ludvig Mariboe.

De fire komitémedlemmene var enige om hva som var utgangspunktet: Byen trengte en bygningslov, og grunnlovens bestemmelser om enkeltmenneskers rett til frihet og

¹⁶⁴ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 903-905

¹⁶⁵ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 904

råderett over egen eiendom innebar ikke at det var grunnlovsstridig å stille krav om spesielle byggemåter eller vedta begrensninger i disse rettighetene av hensyn til samfunnet for øvrig.¹⁶⁶ Hva gategrunnsavståelsene angikk, foreslo flertallet imidlertid en presisering som skulle gjøre det klarere at det bare var «Grundeiere paa hvis Tomter der bygges» som måtte avstå gategrunn uten erstatning. Ut over det mente flertallet bestemmelsen var uproblematisk, noe Mariboe ikke var ubetinget enig i.

Flertallet begrunnet sitt syn med at

Grundlovens §. 105 [synes] ikke retteligen at kunne anvendes paa det frie Rum imellem Husene, som vedkommende Byggende maae afgive til Gade. Denne Afgivelse er en ligefrem, og i Tingenes Natur grundet Betingelse for Tilladelsen fra det Offentliges Side til at forøge Staden med nye Dele. ... Kun den, som ved at bebygge en nye Tomt bidrager til at gjøre en nye Gade nødvendig, er ved Loven forpligtet til at afgive det fornødne Rum til Gade uden Erstatning. Den derimod, som ikke bebygger saadan nye Tomt, og altsaa ikke, for sit Vedkommende, bidrager til at gjøre nye Gade fornøden, er heller ikke forpligtet til, uden fuld Erstatning, at afgive Grund til den nye Gade. Committeens Pluralitet skjønner ikke rettere, end at Lovens §. 6 ei kan forstaaes annerledes, og at den altsaa er i fuldkommen Harmonie saavel med vor Forfatnings Aand som med Retfærd i Almindelighed.¹⁶⁷

Mariboe representerte Oslo, men begrunnelsen hans for å ikke slutte seg til flertallets innstilling var av prinsipiell karakter:

Efter min Formening kan Tvivl opstaae om den rette Betydning af Ordene: «naar nye Gaders Anlæg bliver en Følge af nye Tomters Bebyggelse.»

Skal der ved nye Gader forstaaes saadanne, som Tomte-Eiere ønske anlagte, for med Fordeel at udparcellere Tomter til tvende eller flere Rader Huses Opførelse, da er det en Selvfølge, at Eierne ikke kunne gjøre Krav paa Godtgjørelse af Stadens Casse. Skal der derimod ved 'nye Gaders Anlæg' forstaaes saadanne, som Reguleringscommissionen finder nødvendig for ikke at afskjære Samfærsele med Byens ældre Gader, Pladser eller Torve, for hvilken Bebyggelsen af hidtil ubebyggede Tomter vilde være et Hinder, da er det stridende imod Grundlovens §. 105, ved Lov at paabyde Afstaaelsen af endog den allerminde Deel af Tomten, uden Godtgjørelse.¹⁶⁸

¹⁶⁶ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 905

¹⁶⁷ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 915-916

¹⁶⁸ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 929-930

Mariboe viste til at om bestemmelsen ble brukt i områder som allerede var utparsellert, kunne det føre til at byggeklare tomter ble redusert til ubebyggelige restarealer. Han mente også det kunne stride mot Grl § 97 å gjøre bestemmelsen gjeldende for områder som var utparsellert før 1827-loven trådte i kraft. Han foreslo derfor at det ble tatt inn en presisering i bestemmelsen, ved

at den redigeres som følger: «... hvorved iagttages, at naar herefter Eiere af Grunde ønske disse saaledes bebyggede, at en ny Gade bliver Følgen deraf, da bør denne Gade have en Bredde af 18 Alen; finder Reguleringscommissionen, at Tomtens Beliggenhed fordrer en Gade af større Bredde, da tilkommer Eieren kun Godtgjørelse af det Offentlige, for hvad som overstiger 18 Alen».¹⁶⁹

Komitéen la frem en innstilling der det var enighet om at noen av de byggetekniske kravene i den opprinnelige loven burde modifiseres, men som hadde to ulike forslag til ny grunnnavståelsesbestemmelse som følge av Mariboess dissens. Odelstinget sluttet seg i hovedsak til flertallets innstilling, og saken ble deretter oversendt Lagtinget, som behandlet saken 28. august 1830 og sendte den videre til Regjeringen.¹⁷⁰ Lovendringen ble imidlertid ikke sanksjonert, kongen sendte forslaget tilbake til regjeringen med henvisning til at det var for kort tid siden loven ble vedtatt til at virkningene av den var klare, og at det var bedre å foreta en fullstendig gjennomgang og legge frem nytt lovforslag for neste Storting.¹⁷¹

I 1833 ble det så lagt frem et forslag som på de fleste punkter var i samsvar med endringsloven slik den var blitt vedtatt i 1830, men som ga byens reguleringskommisjon større mulighet til å tillate fravik, blant annet fra bestemmelsen om at nye gater skulle være åpne i begge ender.¹⁷² Paragraf 2 i loven, som ble sanksjonert 23. juli 1833, fikk følgende ordlyd:

§. 2. Undtagelse fra Bestemmelserne i §. 4 af Loven af 24de Juli 1827 i Henseende til Retningen og Bredden af nye anlæggende Gader, og at de skulle være aabne i begge Ender, kan af Regulerings-Commissionen i enkelte Tilfælde, og paa Grund af særdeles Omstændigheder, tilstaaes. Naar nye Gaders Anlæg bliver en Følge af nye Tomters

¹⁶⁹ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 931

¹⁷⁰ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 940-941 og 1028

¹⁷¹ Stortingsforhandlinger 1830, 7. del, O. 18.09., s. 1210-1212

¹⁷² Stortingsforhandlinger 1833, 4. del, O. 17.06., s. 546-588

Bebyggelse, tabe alene de Grundeiere, paa hvis Tomter der bygges, den ellers almindelige Ret til Skadesløsholdelse, forsaavidt Afgivelse af Grund til nye Gader angaaer.

Dette betyr at utgangspunktet var kompensasjonsprinsippet, men at det som reelt sett ble lovfestet var fordelsfradragstanken – det at anlegging av offentlig infrastruktur leder til en verdistigning som må tas med i regnestykket, og at verdistigningen kan oppveie tapet ved å måtte avstå grunn til tiltaket.

Så lenge kompensasjonsprinsippet var utgangspunktet, ble balansen mellom tap og gevinst sjelden noe tema. I en Høyesterettsavgjørelse fra 1880¹⁷³ om avståelse av grunn til Uranienborgveien sto det imidlertid sentralt, og det kom flere dommer om dette etter at refusjonsprinsippet var innført. Dette kommer jeg tilbake til.

4.5 1830-loven for Bergen

Proposisjonen for Bergens første bygningslov ble behandlet av Odelstinget 24. august 1830, umiddelbart før Odelstinget behandlet saken om oppheving eller endring av 1827-loven for Oslo.¹⁷⁴ Det opprinnelige lovutkastet var utarbeidet av byadministrasjonen i Bergen og datert 14. januar 1830. På dette tidspunktet var regjeringen i utgangspunktet stemt for å vente med å vedta nye bygningslover til loven for Oslo hadde fått virke en stund.¹⁷⁵ Bergen ble imidlertid rammet av en bybrann 26.-27. februar 1830, og regjeringen kom derfor til at man måtte «tilsidesette den Betænkelighed, man har havt ved nu at foreslaae en saadan almindelig Lov» og vedta en lov for Bergen før gjenoppbyggingsarbeidet ble igangsatt.¹⁷⁶ I pkt. 4.5 går jeg gjennom gatebestemmelsene og erstatningsprinsippene slik de ble i denne bygningsloven, som ble vedtatt 13. september 1830.

Administrasjonen i Bergen hadde tatt utgangspunkt i 1827-loven for Oslo, men hadde blant annet redusert kravet til minste gatebredde til 12 alen og fjernet bestemmelsen om vederlagsfri avståelse av grunn til nye gater. Siste del av § 6 i det første lovforslaget lød derfor

¹⁷³ Rt. 1880 s. 278

¹⁷⁴ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 758-903

¹⁷⁵ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 865

¹⁷⁶ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 789

I ethvert Tilfælde, hvor nogen Grundeier maa afgive grund til det Offentlige, tilkommer ham fuld Erstatning af Bygningscassen. Erstatningen fastsættes ved uvillige Mænds Skjøn.¹⁷⁷

Av ulike årsaker ble utkastet fra januar 1830 sendt tilbake til Bergen for ny behandling etter bybrannen i februar, og i utkast nr. 2 var breddekravet for nye gater utvidet til minimum 20 alen og erstatningsbestemmelsen endret så den tilsvarte den i 1827-loven for Oslo. Begrunnelsen for å endre erstatningsbestemmelsen var knapp:

Denne Paragraph formener Commissionen at burde blive uforandret som §. 6 i Bygningsloven for Christiania, da den Forandring, som Lovforslaget indeholder, ikke synes at kunne bifaldes.¹⁷⁸

Regjeringen mottok også utkast til en lov som bare skulle omfatte gjenoppbyggingsprosessen.¹⁷⁹ Departementet var i tvil om hvor mye som skulle reguleres i 'gjenoppbyggingsloven' og hvor mye av det som var foreslått der, som heller burde tas inn i den ordinære bygningsloven, men valgte uansett å omarbeide bygningslovutkastet nokså mye. Selv om departementet mente det var nødvendig at gatene ble bredere enn det som var foreslått i første omgang, ble absolutt minste gatebredde satt til 18 alen, «formedelst den Mangel paa beqvemtliggende Byggetomter, som i Bergen finder Sted», men «saavidt mulig» skulle gatene være fra 18 til 24 alen brede. Som følge av andre endringer ble erstatningsbestemmelsen flyttet til § 7, men modifisert ved at grunneierne skulle få erstatning om gaten ble bredere enn 18 alen:

... naar nye Gaders Anlæg bliver en Følge af nye Tomters Bebyggelse, bestemmer Reguleringscommissionen Gadernes Retning og Bredde, og Grundeieren tilkommer, forsaavidt Bredden ei overstiger 18 Alen, ingen Godtgjørelse af det Offentlige.

Ved utvidelse eller omlegging av eksisterende gater hadde grunneieren derimot alltid krav på erstatning, på samme måte som grunneierne i Oslo. Det fremgikk av § 6, der utgangspunktet var at det skulle utarbeides en reguleringsplan også for de delene av Bergen som ikke var brannskadd.

Stortingskomitéen som var nedsatt for å gjennomgå regjeringens lovproposisjon satte imidlertid minstebredden ned igjen, begrunnet både med de vanskelige terrengforholdene og arealmangelen i Bergen. I innstillingen deres ble minstebredden satt til 14 alen,

¹⁷⁷ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 764

¹⁷⁸ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 795-796

¹⁷⁹ Stortingsforhandlinger 1830, 6. del, O. 24.08., s. 808 og 866

med anbefalt bredde inntil 20 alen der det lot seg gjøre, og med erstatning hvis gatebred- den oversteg 14 alen. Det var også med dette innholdet bestemmelsen ble vedtatt.

Reguleringskommisjonen skulle påse at nybygg, både i selve byområdet og i de forste- dene som ble omfattet av loven («Store Sandvigen, Lungegaarden og Møhlenpris»), ble plassert riktig i forhold til de regulerte gatelinjene, torgene og almenningene. Grunn til utvidelse av eksisterende gater skulle det altså betales erstatning for, men verken i Oslo eller i Bergen var det anledning til å ekspropriere eksisterende bygg. Ombygging eller hovedreparasjon av bygg som var plassert innenfor den regulerte gatelinjen var imid- lertid forbudt, så om slike tiltak var aktuelle, måtte bygget flyttes bort fra gatearealet. En slik flytting utløste rett til erstatning for gategrunnen som ble frigjort.¹⁸⁰ Her fulgte man altså samme prinsipp som det som ble vedtatt i *Forordning om Københavns Gader og Bygning* allerede i 1683.

Bergen fikk med dette en bygningslov med andre breddekrav for gatene enn loven for Oslo, og med en erstatningsbestemmelse i § 7 basert på § 6 i Oslo-loven fra 1827. Fra 1833 var den dermed i utakt med den modifiserte utgaven av erstatningsbestemmelsen som ble vedtatt for Oslo, men den ble ikke endret før det ble vedtatt ny bygningslov for Bergen i 1848. Da ble utgangspunktet erstatning basert på refusjonsprinsippet, et prin- sipp som var blitt lovfestet i to bygningslover som ble vedtatt i 1845. Utviklingen frem mot disse to lovene er tema i neste del.

4.6 Lovarbeidet frem mot 1845 og den 'almindelige' bygningsloven

Stortingssesjonen i 1830 var det 6. ordentlige Storting. På de fire neste ordentlige Stor- ting (1833, 1836, 1839 og 1842) ble det fremsatt en god del bygningsrelaterte lovfor- slag, og på det 4. overordentlige Storting (15. oktober 1836 - 24. januar 1837) ble for- mannskapslovene vedtatt. Formannskapslovene fikk stor betydning for landkommune- nes og amtenes behandling av vegsaker, men førte i tillegg til en skarpere avgrensing mellom saker som skulle behandles etter lovene for landet og saker som skulle behan- dles etter bylovgivningen, og det påvirket også bygningslovgivningen. En av følgene var at det ble vedtatt *Grændsebestemmelser for Christianias Bygningsvæsen* 31. januar 1837, bare noen uker etter at formannskapslovene var sanksjonert.

¹⁸⁰ Lov 4. juli 1827 (Oslo) § 5, Lov 13. september 1830 (Bergen) § 6 siste punktum

En forutsetning for at det kunne vedtas en bygningslov for et område, var at man hadde etablert en byadministrasjon som kunne ta seg av de lovpålagte oppgavene. Man måtte imidlertid også håndtere utfordringen med at byadministrasjonen i utgangspunktet bare hadde myndighet innenfor den lovfastsatte bygrensa, samtidig som det å begrense bygningslovenes virkeområde til byområdet kunne slå ut i uønsket 'villbygging' rett utenfor bygrensa. Før loven om bygningskommuner ble vedtatt 17. juni 1869, måtte dette enten håndteres ved at byen ble utvidet (eller opprettet ved lov, dersom området ikke allerede hadde bystatus) eller ved at virkeområdet for den aktuelle bygningsloven ble utvidet til å omfatte områder 'på landets grunn'. Etter 1830 ga dette seg for eksempel utslag i lov 9. august 1839 om *Sarpsborgs Gjenoprettelse*. Den ble fulgt opp med bestemmelser om bygningsvesenet og gatereguleringen i byen henholdsvis 11. august og 25. september 1840, begge utarbeidet av departementet og sanksjonert av kongen.

De største problemene fikk man imidlertid i etterkant av bybranner. Der var hovedproblemet at man ikke hadde noen felles bygningslov for de byene som ikke hadde egen bygningslov. Det ble i slike sammenhenger ikke bare et problem at Stortinget vanligvis bare var samlet noen måneder hvert tredje år, men også at stortingskomitéene som skulle vurdere de innkomne lovforslagene åpenbart må ha vegret seg for å behandle en del av dem. Forslag som kom inn til Stortinget, men ikke ble ansett som tilstrekkelig utredet og godkjent av samtlige berørte administrative enheter i byen, ble sendt tilbake. Hvis byens myndigheter da valgte å hastebehandle returen for å rekke å få loven behandlet av Stortinget før det ble oppløst, ble forslaget i mange tilfeller heller ikke ansett som tilstrekkelig grundig gjennomgått i den nye behandlingsrunden, eller det kom ganske enkelt inn for sent til å bli behandlet i den aktuelle sesjonen. I dette avsnittet ser jeg på noen av problemene det skapte, hvordan disse problemene førte til at det i 1845 ble vedtatt en felles ('almindelig'¹⁸¹) bygningslov for hovedmengden av norske byer samtidig som Trondheim fikk egen lov, og på hvordan avståelses- og erstatningsspørsmålet ble håndtert i disse to lovene.

¹⁸¹ Når denne bygningsloven ble omtalt som 'den almindelige', var det for å skille den fra særlovene for Oslo, Bergen og Trondheim. I andre sammenhenger kunne 'almindelig' imidlertid bety 'statlig' (som en slags motsats til 'lokal'). Jeg har valgt å bruke 'den almindelige' om den generelle bygningsloven fordi dette var den vanlige betegnelsen i samtiden, men kommer tilbake til bruken av 'almindelig' i statlig sammenheng i delen om vegene etter 1814.

Trondheim var en av byene som fikk oppleve treggheten i lovgivningssystemet. Byen ble rammet av en bybrann 24. april 1841, men hadde ingen bygningslov, så 19. juni samme år ble det gitt en provisorisk anordning om bygningsvesenet i Trondheim – i prinsippet en fullverdig lov basert på de lovene som allerede eksisterte, men altså ikke vedtatt i lovs form. I 1842 ble det fremsatt et lovforslag, og det ble behandlet av lovkomitéen, men ikke anbefalt vedtatt.¹⁸² Begrunnelsen var at forslaget (som allerede var behandlet av byens myndigheter i flere omganger) fortsatt ikke ble ansett som godt *nok* behandlet:

Saaledes som denne Sag nu er forelagt Odelstinget, savner den altsaa Betænkning fra den Communes Foresatte, hvem den nærmest angaaer, og det ikke fordi denne er befunden ufornuften, men fordi Vedkommende, efterat have anstillet Forsøg, have fundet det umuligt at afgive den inden den bestemte Tid.¹⁸³

Lovkomitéen mente også at loven måtte vurderes på nytt fordi Trondheim var rammet av enda en brann etter at forslaget var utarbeidet, den inntraff 22. januar 1842.

Resultatet var at det ikke ble vedtatt noen bygningslov for Trondheim i 1842, og at regjeringen derfor måtte vedta en ny provisorisk anordning. Den kom ikke før 29. august 1844. I mellomtiden fikk byens myndigheter trøste seg med at lovkomitéen åpenbart hadde tiltro til den sunne fornuften hos byens befolkning og la vekt på betydningen av å få en virkelig godt gjennomarbeidet lov:

...foruden at de tidligere Bestemmelser, som haves angaaende Bygningsvæsenet i Trondhjem, igjen ville blive at befølge, vil kostbar Erfaring have lært og viist Byens Indvaanere Nødvendigheden af selv at anlægge og opføre deres Bygninger med saa megen Betryggelse mod Ildsvaade som muligt, og inden en ny Bygningslov der kunde komme til at virke, ville de fleste nye Bygninger i de afbrændtes Sted være opførte, og en saadan Lov vilde, paa Grund af Forholdene, for det Første erholde en indskrænket Anvendelse. Skulde end i enkelte Tilfælde en hensigtsmæssig Lovbestemmelse savnes, vilde Committen ansee en saadan Mangel for et mindre Onde end den Vaklen i Lovgivningen, som den antager vilde blive en nødvendig Følge af nu at lade en, formedelst Omstændighederne, saa eensidigen forberedet Lov udkomme.¹⁸⁴

¹⁸² Stortingsforhandlinger 1842, 3. del, O. 11.04., s. 350, 9 D., O. 07.09, s. 841-843

¹⁸³ Stortingsforhandlinger 1842, 9. del, O. 07.09., s. 842

¹⁸⁴ Stortingsforhandlinger 1842, 9. del, O. 07.09., s. 843

Mange tettsteder vokste raskt midt på 1800-tallet, og fraværet av bygningslover gjorde at det ofte ble bygget med liten tanke på brannikkerheten, så Trondheim var ikke den eneste byen som ble rammet av bybrann. Allerede i 1839 hadde derfor stortingsrepresentant Holst fremsatt forslag om at det skulle vedtas en 'almindelig' bygningslov for alle landets tettsteder. Det var et kort lovforslag han la frem, bare ni paragrafer, men tanken bak forslaget var å begrense spredningsfaren ved brann ved å innføre krav om 20 alen brede gater, som skulle anlegges mellom kvartaler som ikke skulle være for store.¹⁸⁵ Forslaget ble ikke vurdert av lovkomitéen før i 1842, da sammen med et forslag fra byfogd Vogt om at en 'almindelig' bygningslov kunne baseres på den kongelige resolusjonen vedtatt i anledning av at Sarpsborg hadde fått bystatus, men led da samme skjebne som forslaget til lov for Trondheim – det ble henlagt.¹⁸⁶ Komitéen skrev at den

har ved at tage Forslaget under Overveielse vistnok fundet dette at være af Vigtighed, da det sikkerlig maatte ansees ønskeligt, at der existerede Bygningslove for Byer og Ladesteder overalt i Landet, men den kan dog ikke antage, at denne Sag er nok forberedt til at kunne behandles af nærværende Odelsting, ligesom den ogsaa nærer nogen Tvivl om, at Hensigten kan opnaaes ved Udferdigelse af en almindelig Bygningslov, der uden Hensyn til særegne Localforholde skulde gjælde for samtlige Byer og Ladesteder i Landet. Efter Committeens Formening bør intet Forslag til Bygningslove fremsættes paa eller behandles af Odelstinget, medmindre det først har været forelagt vedkommende Commune, for hvem det er bestemt, til Betænkning og Erklæring.¹⁸⁷

I 1842 var lovkomitéens syn altså fortsatt at hver by burde ha sin egen, særlig tilpassede bygningslov.

I 1845 fremmet stortingsrepresentant Ludvig Kr. Daa forslagene fra Holst og Vogt på nytt.¹⁸⁸ Han hadde noen nokså klare synspunkter på lovkomitéens begrunnelse for å avvise de tidligere forsøkene på å få vedtatt en alminnelig bygningslov:

Komiteen finder at Bygningsvæsenet saa nøje angaar Kommunerne, at de bør høres inden en saadan Lov emanerer¹⁸⁹. Det maa i denne Anledning være tilladt at spørge om ikke

¹⁸⁵ Stortingsforhandlinger 1839, 1. del, O. 01.03., s. 189-190. «Tanken bak» ble beskrevet i 1845, 8 D., O. 25.06, s. 140

¹⁸⁶ Stortingsforhandlinger 1842, 9. del, O. 16.09., s. 915-917

¹⁸⁷ Stortingsforhandlinger 1842, 9. del, O. 16.09., s. 915-916

¹⁸⁸ Stortingsforhandlinger 1845, 8. del, O. 25.06., s. 140-145

¹⁸⁹ 'Emanerer' – se ord- og begrepsforklaringen

Statens Interesse ogsaa derunder verserer og om det er en blot og bar Kommunesag, naar en Kjøbstad paa Grund af dens uhensiktsmessige Bygningsmaade brænder af og maa opføres igjen paa den almindelige Brandforsikrings Bekostning. Dersom Kommunerne skulle spørge om Sagen, maa man først spørge, naar dette skal ske, al den Stund hverken Regjeringen af sig selv udsteder en saadan Forespørgsel eller Stortinget fremkalder den. ... Desom man skal dømme om disse Forhandlingers Frugt fra de Lov-Propositioner, som ere bebudede til nærværende Storting, maa man for det første betvivle at det er en rimelig Forretningsorden eller en fornuftig Ekonomi med alle Vedkommendes Tid lidt efter lidt at bringe i stand et Snes eller flere Bygningslove for vort Lands faa Kjøbsteder; fremdeles maa det betvivles at disse Love ville stifte den tilsigtede Nytte, dersom de udkomme saaledes som næsten alle hidtil udfærdigede og bebudede, nemlig efterat angjældende Byer ere afbrændte og igjen opførte uden nogen Bygningslovs Mellemkomst.¹⁹⁰

Daas henvisning til «bebudede» lovproposisjonene gjaldt Prp. No. 77 (1845) om bygningslov for Trondheim; Prp. No. 78 (1845) om en lov for Egersund (der det hadde vært bybrann 14. september 1843), og Prp. No. 88 (1845) om ny bygningslov for Bergen. Denne gangen gikk lovkomitéen gjennom alle innkomne forslag til ny 'almindelig' bygningslov, men også en del resolusjoner og provisoriske anordninger som var vedtatt for Vadsø, Sarpsborg, Lillehammer, Trondheim, Kristiansand og Stavanger i tiden etter 1828. Komitéen kom etter dette til at selv om det utvilsomt var noen ulemper ved å vedta en felles lov for byer som kunne ha svært ulikt utgangspunkt,

vil [dette] fritage ... for den overflødige og tidsspildende Specialbehandling af saa ganske eensartede Bestemmelser, som de der indeholdes og fremdeles i Bygningslove, alene gjældende for et eller andet enkelt Sted, maatte optages.¹⁹¹

Konklusjonen var at ulikheter best kunne håndteres ved at hver enkelt bys myndigheter fikk anledning til å vedta avvik fra lovens utgangspunkt. Den 'almindelige' bygningsloven ble dermed vedtatt 6. september 1845, med hjemmelen og fremgangsmåten dersom det var aktuelt å vedta avvik som lovens siste paragraf, § 51 –

Hvor det maatte ansees fornødent at gjøre almindelige Undtagelser fra denne Lov, kunne disse efter vedkommende Kommunalbestyrelses Andragende af Kongen tilstedes.

¹⁹⁰ Stortingsforhandlinger 1845, 8. del, O. 25.06., s. 140

¹⁹¹ Stortingsforhandlinger 1845, 8. del, O. 25.06., s. 146

Ettersom det ble vedtatt en 'almindelig' bygningslov, fikk Egersund ingen egen lov. Loven for Trondheim ble derimot vedtatt¹⁹², mens Bergen måtte klare seg med 1830-loven til ny bygningslov for byen ble vedtatt i 1848.¹⁹³

Både i loven for Trondheim og i den alminnelige bygningsloven ble det lagt til grunn at det skulle betales erstatning for alle arealer som ble avstått til offentlige gater og plasser:

Naar Kommunerepresentationen efter Forslag fra Reguleringskommissionen finder, at det bliver nødvendigt at anlægge nye eller udvide ældre Gader eller offentlige Pladse, er enhver Grundeier pligtig at afgive den dertil fornødne Grund mod Erstatning af vedkommende Kommunekasse efter Taxt.¹⁹⁴

Etter hvert som tomtene langs gata ble bebygget, skulle de byggende så

erstatte Byen en forholdsmæssig Andel af dens Udlæg i den omhandlede Anledning, saaledes at Enhver især tilsvarende Omkostningerne ved Anskaffelse af Grund til den halve Gade eller en tilsvarende Del af offentlig Plads, saavidt den af ham bebyggede Grund strækker sig.

Dette 'refusjonsprinsippet' er det ene av to forhold som beskrives i neste del.

4.7 Bindende reguleringsplaner og innføring av refusjonsprinsippet

Fra 1845 hadde vi altså fire bygningslover i Norge: Oslo, Bergen og Trondheim hadde hver sin lov, mens landets øvrige byer forholdt seg til den 'almindelige' loven. I de følgende tiårene ble det vedtatt en rekke tilleggs- og endringslover til samtlige, med mellomrom ble de også erstattet av helt nye lover, og i 1869 kom det også en lov som gjorde det mulig å opprette egne bygningskommuner slik at den alminnelige bygningsloven kunne gjøres gjeldende for områder som ikke hadde bystatus, og derfor manglet en del av de administrative organene de ordinære bygningslovene forutsatte at man hadde.

Denne overfloden av lover er en av årsakene til at Emil Stang innledet forordet til *Norsk bygningsrett* (1943) med ordene «Bygningslovgivningen og alle de lovene som henger sammen med den – bygningsretten – er det overmåte vanskelig å trenge inn i». Men selv om fire ulike lovsett innebar at det i perioder også ble operert med fire ulike måter å løse

¹⁹² Lov 20. september 1845

¹⁹³ Lov 12. august 1848

¹⁹⁴ Lov 6. september 1845 § 4, lov 20. september 1845 (Trondheim) § 6

blant annet grunnavståelsene på, var det noen prinsipper som etter hvert ble tatt inn i samtlige lover. Prinsippet om at en reguleringsplan er bindende for grunneierne fra den er vedtatt av byens myndigheter, var et av dem; innføring av 'refusjonsprinsippet' i erstatningssammenheng var et annet, og det er disse to som behandles i avsnittet her.

Innføring av refusjonsprinsippet ble drøftet allerede i 1842, i forbindelse med at det skulle vedtas ny bygningslov for Oslo.¹⁹⁵ Lovproposisjonen ble behandlet av samme lovkomité som ikke ville legge forslagene om en 'almindelig' bygningslov og en bygningslov for Trondheim frem for Stortinget, men loven for Oslo ble fremmet for behandling. Komitéen begrunnet dette med at «samtlige Communens Foresatte» ønsket at det skulle vedtas en ny bygningslov.¹⁹⁶

Bakgrunnen for ønsket var at Oslo vokste kraftig. Bygningslov (1827) § 30 sa at ingen hus måtte være høyere enn 19 alen (5,7 m) til «Overkanten av Gesimset» (overgangen mellom vegg og tak), og lovens geografiske virkeområde var fastsatt i § 1 og var ikke endret etter at loven ble vedtatt. Byens myndigheter ønsket imidlertid å beholde flertallet av de eksisterende lovbestemmelsene nokså uforandret. Normalt ville man i slike tilfeller begrenset seg til å vedta en tilleggslov der man bare tok inn endrede eller helt nye bestemmelser, men ettersom det allerede fantes en tilleggslov til loven fra 1827, nemlig den fra 1833, og bygningslovene ble delt ut til alle huseiere slik at de hadde dem for hånden ved behov, ble det vurdert som mer hensiktsmessig å vedta en helt 'ny' lov.¹⁹⁷ Stortinget behandlet imidlertid bare bestemmelsene som skulle endres.

Blant disse var det to endringer som i særlig grad fikk betydning for systemet rundt regulering og avståelse av grunn til gater og plasser, og som ble utgangspunktet for tilsvarende bestemmelser i de to bygningslovene som ble vedtatt i 1845 (den 'almindelige' og loven for Trondheim) og i loven for Bergen som kom i 1848. Den første var en endring knyttet til blant annet planvedtak, den andre var forslaget om å innføre refusjonsprinsippet, selv om dette ikke ble vedtatt som del av 1842-loven for Oslo.

Endringen knyttet til planvedtak ble foreslått av lovkomitéen fordi departementets lovproposisjon hadde en bestemmelse om at det skulle vedtas formelle reguleringsplaner

¹⁹⁵ Lov 8. september 1842 (Oslo)

¹⁹⁶ Stortingsforhandlinger 1842, 9. del, O. 07.09., s. 842

¹⁹⁷ Stortingsforhandlinger 1842, 7. del, O. 22.07., s. 267

for all grunn innenfor bygningslovens geografiske virkeområde. Komitéen mente bymyndighetene burde få mulighet til å vedta utvidelse av det geografiske virkeområdet etter hvert som behovet meldte seg, og da var det naturlig at de også fikk anledning til å vedta reguleringsplaner for områdene som ble omfattet av loven. Det ble derfor tatt inn bestemmelser i §§ 6 og 8 om at både reguleringsplaner og områdeutvidelser skulle vedtas av byens myndigheter, men deretter måtte approberes av kongen.

Det som ble omtalt som 'regulering' i § 5 i 1827-loven for Oslo var bare en plan som viste hvordan gatene og plassene *skulle* bli - i utbyggingsområdene etter hvert som de ble bebygget, og i de allerede bebygde områdene «*etterhaanden, som de nuværende Bygninger enten borttages, eller deres Grundvold undergaaer nogen betydelig Forandring*». Reguleringene skulle gjennomføres av en kommisjon bestående av bymagistraten, sju af byens «*formænd*» (altså bystyremedlemmer), politimesteren, branddirektøren og «*Stadsconducteuren*» (byingeniøren), og det var de tre siste som senere skulle påse at nybygg ble plassert i samsvar med de vedtatte gatelinjene.

1827-loven hadde ingen krav om at planen skulle godkjennes av andre enn byens egne myndigheter, bare en passus i lovens § 7 om at den som følte seg forurettet kunne klage til kongen eller gå til sak mot byen. Først med Oslo-loven fra 1833 ble det et krav at både reguleringsplaner og eventuelle utvidelser av området som var omfattet av bygningslovens bestemmelser, skulle sendes inn for kongelig approbasjon.¹⁹⁸ Endringen i 1842-loven for Oslo ble imidlertid vedtatt uten at det ble sagt noe om fra hvilket tidspunkt grunneierne pliktet å forholde seg til reguleringen, og det ble heller ikke sagt noe om dette da bestemmelsen ble tatt inn i de neste bygningslovene som ble vedtatt. Dermed var det duket for uklarheter - var et planvedtak bindende fra det var vedtatt av byens myndigheter eller først når vedtaket var approbert av kongen? I Oslo hadde dette aldri vært noe tema, men det ble det da bestemmelsen ble tatt inn i den 'almindelige' bygningsloven i 1845 og grunneiere i en rekke tidligere uregulerte byer måtte forholde seg til både reguleringsplaner og planendringer. Spørsmålet måtte til slutt avklares via domstolene, noe jeg kommer tilbake til senere i delen her.

Den andre endringen gjaldt systemet rundt grunnavståelser og erstatningsberegninger. Verken komitéen som vurderte kravet om endring i Oslo-loven i 1830, de som vedtok

¹⁹⁸ Lov 23. juli 1833 (Oslo) § 1

endringene i loven for Oslo i 1833 eller de som utarbeidet og vedtok loven for Bergen i 1830 (med unntak for kommisjonen bak det første utkastet) mente plikten til vederlagsfri avståelse av gategrunn i nybyggingstilfeller stred mot Grl § 105. Selv om Mariboe hadde en oppfatning som avvek fra flertallets i 1830, var det ikke kjernen i prinsippet som var problemet, bare at han mente bestemmelsen burde gis en ordlyd som klargjorde yttergrensene for bestemmelsens anvendelsesområde. Dermed skulle man tro dette var en ordning det var greit å bygge videre på. Oslo valgte imidlertid å foreslå en helt annen løsning i lovforslaget som ble sendt til departementet i forkant av stortings-sesjonen i 1842. Forslaget gikk ut på at det heretter skulle betales erstatning for all grunn som ble avstått til gater og plasser. Dersom det var grunn til en ny gate, skulle det imidlertid tas hensyn til nytten grunneieren fikk av gata når erstatningen ble fastsatt. Erstatningen skulle utbetales fra bykassa, og de som hadde, eller senere bygget, hus langs den aktuelle gata, skulle så betale en andel av grunnervvskostnadene inn til bykassa igjen. Det var dermed 'refusjonsprinsippet' byen ønsket å innføre.

Prinsippet ble ikke vedtatt som del av 1842-loven for Oslo, det ble først tatt inn i de to bygningslovene som ble vedtatt i 1845. Likevel er det forarbeidene til Oslo-loven fra 1842 som sier mest om bestemmelsen, for da den 'almindelige' bygningsloven skulle behandles, viste lovkomitéen bare til at prinsippet var vurdert i forbindelse med 1842-loven for Oslo:

Ligesom Forpligtelse til offentlig Brug at afgive sin Eiendom har sin Rod i Grundlovens § 105 og som saadan ogsaa er optaget i § 7 af Loven for Bygningsvesenet i Christiania af 1842, saaledes har Committeeen fundet det fornødent ogsaa her at indtage denne Bestemmelse skjønt med nogen Forandring.¹⁹⁹

Forandringen det ble vist til, besto i at det bare var husbygging etter at gata var anlagt som utløste refusjonskrav.²⁰⁰ Da loven for Trondheim ble behandlet noen uker senere, foreslo lovkomitéen så at en del av bestemmelsene i forslaget som var lagt frem, skulle byttes ut med bestemmelser som allerede var behandlet i forbindelse med den 'almindelige', og med det ble refusjonsprinsippet også vedtatt som del av § 7 i loven for Trondheim.²⁰¹

¹⁹⁹ Stortingsforhandlinger 1845, 8. del, O. 25.06., s. 148 og O. 27.06., s. 156

²⁰⁰ Stortingsforhandlinger 1845, 9. del, O. 08.08., s. 79

²⁰¹ Stortingsforhandlinger 1845, 9. del, O. 08.08., s. 82 og 85

Men utgangspunktet var altså 1842-loven for Oslo. Departementets lovforslag og lovkomitéens innstilling ble lagt frem for Odelstinget 22. juli 1842.²⁰² Departementet hadde omarbeidet kommunens forslag til § 7 - forslaget om å innføre refusjonsprinsippet - og begrunnet det med at bestemmelsen (slik den var foreslått) kunne få urimelige følger for dem som først bygget hus langs en ny gate. Årsaken var at kommunens forslag innebar at den som bygget på en tomt, også ville komme til å betale en andel av kostnadene for grunn kommunen hadde ervervet fra nabotomtene. Departementet foreslo derfor at refusjonskravet skulle begrenses til å omfatte erverv av den delen av gata som strakte seg langs den refusjonspliktiges egen tomt, og i tillegg bare skulle omfatte halve gatebredden, en løsning departementet mente alle parter ville være tjent med:

Fordelen for Grundeieren af Gadeanlægget vil nemlig i Regelen fuldkommen opveie den Udgivt, han vil faae ved at skaffe Grund til den halve Gade foran sin Tomt, naar denne bebygges, den ene Grundeier vil ikke blive favoriseret paa den andens Bekostning, og ingen enkelt ubilligen bebyrdet, medens Byen vil, naar det findes fornødent at anlægge en ny Gade, alene komme til at staae i et større eller mindre Pengeforskud, som inden kortere eller længere Tid vil erholdes refunderet.²⁰³

Stortingets lovkomité var imidlertid uenig både med Oslo by og med departementet, den mente man måtte beholde den eksisterende bestemmelsen om vederlagsfri grunnavståelse i nybyggingstilfellene og grunnerstatning utbetalt fra kommunekassa i de øvrige tilfellene. Begrunnelsen var blant annet at det ville virke støtende om de som ikke bygget tomte si før mange år etter at gata var tatt i bruk, skulle betale for grunn som hadde vært offentlig gategrunn i lang tid. Problemene med å avklare hvor stort beløp de som bygget sist skulle betale i slike tilfeller, var også noe komitéen trakk frem. Som avsluttende moment pekte den på at kommunen jo uansett fikk sikret det nødvendige gatearealet via reguleringsprosessen, og dermed kunne vente med å anlegge gata og innløse grunnen til

Strækningen er saavidt bebygget, at Eierne af de tilstødende Grunde, ledede af den fordeelagtige Udsigt til at udstykke Grunden til Bygningstomter, endog førend der bygges, frivillige afstaae den fornødne Grund til Gaden, for at fremskynde dennes Anlæg.²⁰⁴

²⁰² Stortingsforhandlinger 1842, 7. del, O. 22.-23.07., s. 243-294

²⁰³ Stortingsforhandlinger 1842, 7. del, O. 22.-23.07., s. 262-263

²⁰⁴ Stortingsforhandlinger 1842, 7. del, O. 22.-23.07., s. 273

Både departementet og stortingskomitéen støttet imidlertid bymyndighetenes forslag om at § 7 skulle få et nytt siste punktum om grunneiernes rett til å kreve innløsning av grunn som ble ubebyggelig som følge av en vedtatt reguleringsplan. Odelstinget la inn en ørliten endring, ellers ble avståelses- og erstatningsbestemmelsen i 1842-loven vedtatt i samsvar med komitéens forslag:

§ 7. Saavel hvor Gader eller offentlige Pladse forblive uforandrede, som hvor de ere eller blive bestemte til Udvidelse eller til fra Nyt af at anlægges, maa ingen Forandring af Bygningers Grundvold foretages eller nye Bygninger af hvilket som helst Slags opføres, medmindre den i den approberede Plan bestemte Retning følges. Bliver, som en Følge heraf, noget Stykke af en Tomt at afstaae til Udvidelse eller Rettelse af en allerede anlagt Gade eller Plads, skal dets Verdie godtgjøres Eieren af Byens Casse, enten efter Overenskomst eller efter uvillige Mends Skjøn.

Naar nye Gaters Anlæg i Overensstemmelse med den approberede Plan bliver en Følge af nye Tomters Bebyggelse, tilkommer de Grundeiere, paa hvis til Gaden stødende Tomter der bygges eller er bygget, ingen Erstatning for den Grund, der udlægges til Gade, forsaavidt som dennes Bredde ei overstiger 20 Alen. Det Terrain, som af Nabogrundene behøves til saadan ny Gade, kan mod Godtgjørelse af Byens Casse fordres afstaaet efter Taxt, hvorved bliver at tage Hensyn til den Nytte, som ogsaa disse Grundeiere ville have af Gadens Anlæg.

Forhindres nogen Grundeier, ved at den approberede Plan følges, aldeles fra at bebygge sin Grund, kan han fordre, at Byen strax skal erhverve den Deel af Grunden, som er bestemt til Gade eller Plads, mod Erstatning efter billig Taxt.

I 1842-loven for Oslo beholdt man følgelig kompensasjonsprinsippet, mens de to bygningslovene fra 1845 i realiteten ble vedtatt med avståelsesbestemmelser i samsvar med departementets 1842-forslag, uten at dette fremgår av forarbeidene.

Men fra hvilket tidspunkt var grunneierne forpliktet til å følge en vedtatt reguleringsplan? I 1848 hadde samtlige bygningslover fått bestemmelsene om at grunn regulert til gater og offentlige plasser måtte frigis i forbindelse med endringer av eksisterende byggverk og at reguleringsplaner skulle approberes av kongen - men så var det altså dette med om en vedtatt reguleringsplan var bindende så snart den var vedtatt av kommunen eller først når den var approbert. Det ble avklart da Høyesterett behandlet saken om stakittet rundt Sandefjord badehus i 1855.²⁰⁵

²⁰⁵ Rt. 1855 s. 603

I 1854 ville direksjonen for badehuset i Sandefjord fornye gjerdene mot Kirkegaten og Storgaten, og de meldte derfor tiltaket inn for godkjenning. Sandefjords myndigheter hadde nettopp vedtatt en reguleringsplan for utvidelse av Storgata, derfor ga byfogden beskjed om at gjerdet mot denne gata måtte plasseres tre fot lenger inn på badehusets eiendom enn der det gamle hadde stått. Handelsmann Lyhmann, som hadde påtatt seg å sette opp gjerdene, hadde tenkt å forholde seg til dette. Badehusets administrerende direktør, cand.jur. Castberg, ga ham imidlertid beskjed om at det nye gjerdet skulle plasseres på nøyaktig samme sted som det gamle, og byens myndigheter svarte med å anmelde både Lyhmann og badehusdireksjonen. Resultatet ble at Lyhmann ble ilagt en bot på 10 spesiedaler (nedsatt til 5 av overretten), mens badehusdireksjonen ble pålagt å flytte gjerdet og ble ilagt dagbøter frem til det var gjort.

For overretten hadde Castberg anført at reguleringsplanen ikke var gyldig vedtatt, at den heller ikke var approbert da gjerdene ble satt opp, at gjerder ikke var 'bygninger' man trengte tillatelse for å gjøre noe med, og at badehusdireksjonen uansett måtte ha rett til å disponere grunnen fritt til den ble innløst. Overretten var ikke enig i noe av dette. Hva den manglende approbasjonen angikk, pekte overretten på at en reguleringsplan måtte antas å ha «provisorisk Gyldighed» fra det øyeblikk den var vedtatt av kommunen - i motsatt fall ville man få problemer med å forhindre at det ble gjennomført tiltak i strid med planen i den mellomliggende perioden. Høyesterett sluttet seg fullt ut til overrettens synspunkter.

Dette ble etter hvert lovfestet, først for Trondheims del i forbindelse med at byen fikk ny bygningslov i 1869²⁰⁶, deretter i en tilleggs- og endringslov for Bergen i 1875²⁰⁷ og (i en litt mindre tydelig form) i loven for Oslo fra samme år²⁰⁸, og i 1877 i en tilleggslov²⁰⁹ til den almindelige bygningsloven fra 1845. Med unntak for Oslo-loven hadde alle likelydende bestemmelser: «De vedtagne Reguleringer ere strax bindende for vedkommende Grundeiere, om end Gaden eller Pladsen ikke endnu er bleven udlagt til almindelig Afbenyttelse.» Det løste ikke alle problemer, men avklarte i det minste spørsmålet om fra hvilket tidspunkt grunneierne måtte forholde seg til vedtatte planer.

²⁰⁶ Lov 12. juni 1869 nr. 48 (i § 10)

²⁰⁷ Lov 5. mai 1875 nr. 14 (i § 1)

²⁰⁸ Lov 5. juni 1875 nr. 26 (i § 8)

²⁰⁹ Lov 26. mai 1877 (i § 1)

4.8 Bergen 1857-1875 - uheldige erstatningsbestemmelser utløser behov for nye

I et skriv fra Indredepartementet til amtmann Cappelen²¹⁰ i Jarlsberg og Laurvigs Amt etter saken om stakittet i Sandefjord, gikk departementet ikke fullt så langt som retten når det gjaldt grunneierens manglende mulighet til å inngjerde gateregulert grunn.²¹¹ Departementet var enig med overretten når det gjaldt spørsmålet om når en reguleringsplan måtte anses som bindende, men mente likevel

at den blotte Reguleringsplan ikke i og for sig kan hindre Indhegning af en Grund, der i sin Tid skal udlægges til Gade eller offentlig Plads, men at hertil udfordres Grundens Erhvervelse og altsaa ogsaa Erstatningens Erlæggelse.

Dette var i samsvar med en uttalelse Indredepartementet hadde sendt den samme amtmannen 3. september 1847. Departementet skrev da at gateregulert grunn skulle innløses dersom en plan som var vedtatt for utvidelse av eksisterende gate, hindret noen i å bebygge grunnen de eide. Fram til grunnen ble innløst kunne grunneieren følgelig bruke den, bare ikke *bebygge* den. Men kunne grunneiere kreve at gateregulert grunn ble innløst? Når kunne de (i så fall) kreve det, og hva kunne kravet da omfatte?

Siste punktum i 1842-loven for Oslo § 7 lød

Forhindres nogen Grundeier, ved at den approberede Plan følges, aldeles fra at bebygge sin Grund, kan han fordre, at Byen strax skal erhverve den Deel af Grunden, som er bestemt til Gade eller Plads, mod Erstatning efter billig Taxt.

Ordningen som ble lovfestet i en tilleggslov for Bergen, vedtatt 28. september 1857, ga en del grunneiere langt større rett til å kreve innløsning enn grunneierne i Oslo hadde. Det førte først til at byen var nær ved å gå konkurs, deretter til fremveksten av en ny måte å ordne gategrunnsvervet på. Den nye ordningen ble vedtatt for Bergens del i 1875, og ble tatt inn i den alminnelige bygningsloven i 1877. I denne delen beskrives utviklingen frem mot den nye løsningen, men også en side ved den som har fått virkning for dagens matrikelkart – ordningen med at nye enheter ble opprettet slik at de omfattet en del av det regulerte gatearealet.

²¹⁰ Ulrik Frederik Cappelen var født i 1797, og var amtmann i Jarlsberg og Laurvigs amt fra 1833 til han døde i 1864.

²¹¹ Skr. 16. oktober 1855

Utgangspunktet var at det i 1857 ble vedtatt en tilleggs- og endringslov for Bergen i forbindelse med at virkeområdet for byens bygningslov skulle utvides til å omfatte gården Nygårds grunn «*efterhaanden som Bebyggelsen af dens Grund dertil giver Anledning*».²¹² I denne loven ble grunneiernes avståelsesplikt og rett til å kreve grunnen innløst regulert i §§ 7 og 8. Det var refusjonsprinsippet som var utgangspunktet, grunnen skulle innløses av bykassa og utlegget refunderes av dem som senere bygget hus langs gatene, men retten til å kreve innløsning fikk én utvidelse og én innskrenkning om den vurderes opp mot Indredepartementets skriv fra 1847. Utvidelsen besto i at § 8 sa at byen var forpliktet til enten å utbetale erstatning for verdifallet eller innløse grunn som ble regulert til almenninger, gater, plasser og andre arealer som av ulike årsaker ble ubebyggelige på grunn av reguleringen. Forutsetningen var at grunnen måtte være forringet i verdi «*paa Grund af den deraf følgende Indskrenkning i Bebyggelsesretten*», og erstatnings- eller innløsningssummen skulle i slike tilfeller utbetales så snart eieren fremsatte krav om det. Innskrenkningen besto i at retten til å kreve erstatning eller innløsning bare kunne gjøres gjeldende av den som eide grunnen når reguleringsplanen ble vedtatt, og at det bare skulle tas hensyn til reguleringsvirkningen for eiendommen slik den var på planvedtakstidspunktet når erstatningen skulle fastsettes.

Erstatningen skulle utbetales fra bykassa, og etter hvert som tomtene ble bebygget skulle så de som bygget hus langs den regulerte gata, betale en sum tilsvarende verdien av halve gatebredden i hele tomtens lengde, men begrenset til ti alens bredde, til bykassa – den ‘vanlige’ refusjonsordningen. Det var i alle fall tanken. Problemet var at innskrenkningene førte til at grunneierne bare tapte på å vente og heller ikke fikk så mye ut av å kreve erstatning bare for verdifallet, samtidig som vilkåret ‘*skjønnnes at være forringet i verdi*’ innebar at svært mye grunn ble omfattet av innløsningsplikten. Dette førte til at kommunen gjennomgående fikk krav om at både gategrunn og andre ‘ubebyggelige’ arealer skulle innløses, og kravene kom i tillegg kort tid etter at et område var regulert.²¹³ Dermed ble det for kostbart for byen å vedta reguleringsplaner for annet enn mindre områder om gangen, men tross dette ble det i årene fram til 1874 utbetalt 10 674 spesiedaler og 41 skilling i erstatning til grunneierne, og det uten at det kom inn så mye som en skilling i refusjon i den samme perioden. Deler av det som var utbetalt

²¹² Lov 28. september 1857

²¹³ Oth. Prp. No. 24 (1875) s. 2

kunne heller ikke forventes refundert, ettersom byen måtte innløse mye grunn det ikke kunne kreves refusjon for senere. I tillegg var nye erstatningskrav på trappene, mens «nogen Refusion først i en fjerne Fremtid kunde ventes».²¹⁴ Bykassa var tom, og kommunen vurderte å søke regjeringen om å få oppheve allerede vedtatte reguleringsplaner for å slippe nye innløsningskrav.

Det første forslaget om å oppheve de problematiske delene av 1857-loven, ble forelagt Stortinget i 1873.²¹⁵ Da ble det foreslått at de kunne erstattes av §§ 6-10 i bygningsloven som var vedtatt for Trondheim i 1869, og som sa at grunneierne ikke kunne kreve å få utbetalt erstatningen før det var bestemt at plassen eller gata skulle anlegges eller utvides. Lovforslaget ble imidlertid sendt tilbake for ny behandling av byens myndigheter og fremmet på nytt i 1875.²¹⁶ Denne gangen ble det foreslått en helt ny måte å løse avståelses- og erstatningsspørsmålet på, og dette lovforslaget ble vedtatt med noen få, små endringer.²¹⁷

Lovforslaget hadde bare fire paragrafer. Paragraf 4 opphevet bestemmelsen om innløsningsplikt, § 8 i 1857-loven, med unntak for den delen som gjaldt avståelse av grunn til utvidelse av eldre gater. I § 1 sto det at reguleringsplaner og -bestemmelser var bindende for grunneierne straks de var vedtatt, og at slike planer måtte følges selv om det ennå ikke var bestemt når gata eller plassen skulle opparbeides. Som det fremgår av pkt. 4.7 var dette en bestemmelse som allerede var vedtatt som § 10 i Trondheims 1869-lov, og som i realiteten ikke innebar annet enn det som allerede var slått fast i dommen om Sandefjord badehus' stakittgjerde. Paragraf 2 og 3 var imidlertid en helt ny kombinasjon av deler fra § 4 i den 'almindelige' bygningsloven fra 1845, fra § 10 i bygningsloven for Bergen fra 1848, fra Trondheims bygningslov (1869) § 6 og fra § 8 i en annen bygningslov som også vedtatt i 1875, bygningslov 5. juni 1875 for Oslo. Disse to bestemmelsene innebar 1) at grunnen først kunne kreves innløst etter at det var vedtatt at gata eller plassen skulle anlegges eller utvides, med unntak for tilfeller der reguleringsplanen gjorde det gjenværende arealet ubebyggelig eller vesentlig forringet i verdi «formedelst den Indskrænkning i Byggefriheden, som den besluttede Regulering medfører», 2) at det

²¹⁴ Oth. Prp. No. 24 (1875) s. 3

²¹⁵ Dok. No. 27 (1873)

²¹⁶ Oth. Prp. No. 24 (1875)

²¹⁷ Lov 5. mai 1875 nr. 14

ikke skulle betales erstatning for grunn avstått fra bebygget tomt til gater som måtte opparbeides som følge av de nye tomtenes bebyggelse, med unntak for tilfeller der gatebredden oversteg 20 alen, 3) at det *skulle* betales erstatning for grunn avstått fra tomter som fortsatt ikke var bebygget, og 4) at i tilfeller der det skulle betales erstatning, skulle det tas hensyn til nytten grunneieren hadde av at gata ble anlagt.

Lovendringen ga det ønskede resultat – at Bergen by først måtte betale erstatning for gategrunnen når gata skulle anlegges, og da i langt mindre omfang enn etter 1857-loven. En følge av § 3 –

Naar nye Gaders Anlæg bliver en Følge af nye Tomters Bebyggelse, tilkommer vedkommende Grundeiere ingen Erstatning af Kommunen for den Grund, der udlægges til Gade ... Hvis han ... kun eier Tomterne paa den ene Side af den nye Gade, bortfalder Erstatning af Kommunen alene for den halve Gadebredde indtil 10 Alen

- ble imidlertid at nye enheter i mange tilfeller ble opprettet med en halvdel av den regulerte gategrunnen inkludert i enhetens areal.²¹⁸ Det var den eneste logiske løsningen, for når loven sa at det skulle tas hensyn til den nytten grunneierne hadde av at gata ble anlagt, samtidig som den sa at bebygde tomter på hver side av en ny gate skulle avstå gategrunnen vederlagsfritt, hadde den opprinnelige grunneieren ingen interesse av å beholde de gateregulerte arealene. Det var bedre for ham å selge tomten med gategrunn til en pris som i alle fall gjorde at han fikk litt igjen for gatearealet. For kjøperne var det uten betydning om de måtte kjøpe gategrunnen og så avstå den vederlagsfritt til kommunen, ettersom alternativet fortsatt var å måtte betale refusjon til kommunen for grunn *kommunen* hadde kjøpt.

4.9 1877: ‘Bergensløsningen’ tas inn i den ‘almindelige’ bygningsloven

Det er få spor i matrikkelkartet etter praksisen med fradeling til midt regulert gate i Bergen. Bare to år senere ble bestemmelsene imidlertid tatt inn i den alminnelige bygningsloven ved en tilleggslov til den gjeldende loven fra 1845, og i flere av byene som var omfattet av denne loven, blant dem Lillehammer²¹⁹ og Ålesund, finner man klare spor etter den i matrikkelkartet.

²¹⁸ Stang (1943) s. 166

²¹⁹ Figur 27 i pkt. 13.3.4.3 er fra Lillehammer

Forslaget om å ta bestemmelsen inn i den alminnelige bygningsloven kom fra representantene Flor og Sandberg.²²⁰ Begrunnelsen deres var at den 'almindelige' bygningsloven (i motsetning til bygningslovene for Oslo, Bergen og Trondheim) ikke var endret siden den ble vedtatt, mens

den stedfunde Udvikling [har] medført Forandringer i saa mange Bygningsvæsenet vedrørende Forhold, at Lovens Bestemmelser ikke længere overalt fører til den heldigste Løsning af de forskjellige Spørgsmaal, som reise sig paa dette Felt.²²¹

Representantene foreslo imidlertid ingen fullstendig revisjon av loven, selv om de mente behovet var der, bare forandring av «en enkelt Del af Loven, hvor en Forandring synes at være paakrævet» - det var bestemmelsene om rettighetene og forpliktelsene som «paahvile paa den ene Side Kommunerne og paa den anden Side de private Grundeiere med Hensyn til Anlæg af nye og Udvidelse af ældre Gader» de var opptatt av:

Loven af 6te September 1845 [er] ikke lidet afvigende fra de Bestemmelser angaaende dette Forhold, som indeholdes i de nyere for vore tre største Byer gjældende Love. Det synes imidlertid, som om Lovgivningen i dette Stykke baade kunde og burde være af lige Indhold for de forskjellige Byer i Landet.

Representantene pekte på at den 'almindelige' bygningsloven hadde bestemmelser om avståelses- og refusjonsplikt, men manglet en del bestemmelser de andre bygningslovene hadde fått: Bestemmelsen om at grunneierne var forpliktet til å forholde seg til reguleringsplanen straks den var vedtatt, bestemmelsen om hva de pliktet å avstå uten erstatning, og bestemmelsen om at det skulle tas hensyn til nytten grunneierne hadde av gata når eventuell erstatning skulle fastsettes. Det ble vist til problemene i Bergen, og til at departementet i proposisjonen til 1875-loven for Bergen hadde skrevet

at det særligen i den her omhandlede Del af Bygningslovgivningen kunde være ønskeligt, at Bestemmelserne vare ligelydende for de forskjellige Byer. Det vilde selvfølgelig lette og klare deres praktiske Brug, og der kan spørges, om der ved Regulering af Gader og offentlige Pladse er tilstrækkelig Grund til at stille Kommunens Ret og Erstatningspligt forskjelligt i de forskjellige Byer ligeoverfor Grundeiere.

²²⁰ Indst. O. No. 47 (1877)

²²¹ Dok. No. 27 (1877) s. 1

Næringskomité nr. 2 sluttet seg i det vesentligste til lovforslaget de to representantene hadde levert (det «indeholder uden Forandring de tre første §er i den under 5te Mai 1875 udgivne Lov for Bergen») og foreslo bare noen mindre endringer i ordvalg og paragrafinndeling. Da Odelstinget behandlet lovforslaget 24. april 1877, tok imidlertid Bang²²² til orde for at § 4 første ledd, som sa at

I ethvert Tilfælde, hvori Grundeieren tilkommer Erstatning for Afgivelse af Grund til nye Gader og Pladse eller Udvidelse af ældre, bliver ved Taxten at tage Hensyn til den Nytte, han vil have af Anlægget eller Udvidelsen.

skulle få et tillegg.²²³ Han pekte på at selv når grunneierne utvilsomt hadde langt større nytte av gateanlegget enn det de tapte på å avstå grunnen, fikk de ofte erstatning –

den Sky, som Taxtmændene efter min Erfaring har havt for at tage Hensyn til disse Fordele, bringer mig ogsaa til at frygte for, at de vil være bange for at gaa saa vidt som til ganske at nægte Eieren Erstatning, hvis det ikke udtrykkelig sættes til i denne §, at der dertil er Adgang.

Han viste også til at passusen «Som Følge heraf kan Erstatning for Afstaaelse endog ganske bortfalde, naar denne Nytte skjønnes at opveie det Afstaaedes Værdi» allerede var tatt inn i § 9 i 1875-loven for Oslo. Forslaget om å ta dette tillegget inn i loven Odelstinget nå behandlet, ble støttet av flere representanter, og et enstemmig Odelsting vedtok deretter Bangs endringsforslag.

Bang kom også med forslag om å vedta en bestemmelse som ga kommunen rett til å ekspropriere bebygget grunn, en mulighet Oslo by hadde fått i 1875. Dette fikk imidlertid ikke like god mottakelse, og han trakk det derfor før votingen.

Lagtinget behandlet lovforslaget 30. april 1877.²²⁴ En av representantene som ytret seg da saken ble behandlet der, var Torkel H. Aschehoug. Han holdt et innlegg der han ga uttrykk for litt tvil om hvorvidt lovforslaget var over grensen for det Grl § 105 ga anledning til, og viste blant annet til at Høyesterett noen år tidligere²²⁵ hadde kommet til at fordeler kunne vektlegges ved beregning av ulempeerstatning, men ikke trekkes fra ved

²²² Antakelig Thomas Cathinco Bang, som representerte Drammen by.

²²³ Stortingstidende 1877, Vol. O. 24.04 s. 151 (hele behandlingen s. 150-155)

²²⁴ Stortingstidende 1877, Vol. L. 30.04, s. 29-31

²²⁵ Rt. 1874 s. 563, men det fremgår ikke av innlegget. Saken gjaldt fordelsfradrag i forbindelse med avståelse av grunn til jernbane, der spørsmålet var om to grunneiere fikk større fordeler enn tap ved at det ble anlagt jernbane, men også en jernbanestasjon, på deres grunn.

beregning av erstatning for avstått grunn. Han var også inne på spørsmålet om det burde vært presisert at det var et vilkår for fordelsfradrag at grunneieren hadde 'særskilt' nytte av at gata ble opparbeidet, ikke bare 'nytte'. Konklusjonen hans ble likevel at det (med tanke på lovkonteksten) var overflødig å presisere at nytten måtte være 'særskilt', og han valgte deretter å stemme for lovforslaget, som dermed ble enstemmig vedtatt også i Lagtinget.

4.10 Prof. Aschehoug om forholdet mellom vederlagsfri avståelse og GrI § 105

Torkel H. Aschehoug var stortingsrepresentant i hele fem stortingsperioder (fra 1868 til 1882), og ble på samtlige ting valgt som medlem av Lagtinget, men i dag er han mer kjent som rettsfilosof og sosialøkonom, professor i både rettsvitenskap, statsøkonomi og statistikk. Det er mulig han ikke klarte å legge fra seg tanken på at bestemmelsene han var med å vedta i 1877 likevel kunne ha problematiske sider, men uansett fikk han i løpet av få år en god grunn til å ta for seg forholdet mellom avståelsesplikt og erstatning, og i 1879 kom artikkelen «Om Erstatning for tvungen Grundafstaaelse til Gader og offentlige Pladse samt for den ved Reguleringen fremkomne Indskrænking i Eierens Ret til at bebygge sin Grund».²²⁶

Året før artikkelen kom, hadde byretten i Kristiania gitt kjøpmann Wilhelm F. Jensen medhold i at han hadde krav på erstatning for grunn han måtte avstå til utvidelse av Uranienborgveien.²²⁷ Byrettens dom var avsagt 12. desember 1878, men magistraten i Oslo hadde anket avgjørelsen inn for Høyesterett, og saken skulle behandles i februar 1880. Saken var spesiell fordi Uranienborgveien ikke var noen 'ny' gate, men en eksisterende, eldre veg som var privat anlagt og vedlikeholdt og aldri var tatt opp som offentlig. I 1854 var veggrunnen skilt ut fra en løkke som var eid av kong Oscar I, da hadde den fått eget matrikelnummer. I 1861 hadde grunneierne i området utbedret den og forsynt den med fortau, og i 1862 hadde bystyret erklært matrikelenheten som skattefri grunn. Etter at bystyret i juli 1876 hadde vedtatt at vegen skulle utvides og hadde fått kongelig approbasjon på reguleringsplanen, som var utarbeidet allerede i 1869, avsto nesten alle de berørte grunneierne grunn fra eiendommene sine uten å kreve erstatning. Kjøpmann Jensen nektet imidlertid å avstå grunnen vederlagsfritt. Han eide Oscars

²²⁶ Rt. 1879 s. 717-763

²²⁷ Faktum er gjengitt med utgangspunkt i Rt. 1880 s. 278.

gate 33 på hjørnet mot Uranienborgveien, og han motsatte seg ikke at arealet mot Uranienborgveien ble tatt i bruk til utvidelsen, men forlangte at det skulle avholdes skjønn med fastsetting av erstatning både for avståelsen og for ulemperne han kom til å få fordi vegen skulle forhøyes med fra to til 4,5 fot (0,63 til 1,41 meter) langs eiendommen. Han mente at om byens myndigheter ikke aksepterte erstatningskravet, måtte det også være deres oppgave å anlegge sak for å få avklart om han hadde krav på erstatning.

Både skjønnsretten og overskjønnet kom til at Jensen hadde krav på to spesiedaler per kvadratalen i erstatning for grunnen. Skjønnet satte ulempeerstatningen til 1000 spesiedaler, mens overskjønnet mente halvparten var nok. Etter et (pliktig) forliksforsøk saksøkte kommunen så Jensen, med påstand om at han ikke hadde krav på erstatning for verken grunnavståelse eller ulemper.

12. desember 1878 fikk Jensen altså medhold i byretten. Norge hadde på dette tidspunktet gått over til dagens myntsystem, og byretten tilkjente ham 1900 kroner i erstatning for avståelsen av 237 ½ kvadratalen (ca. 93,5 m²) grunn og 2000 kroner for ulemperne. Kommunen anket deretter avgjørelsen inn for Høyesterett, som behandlet tvisten 7. februar 1880.

Kjernen i uenigheten var ikke så mye forholdet mellom bygningsloven og Grunnlovens erstatningsbestemmelse, som spørsmålet om hvorvidt bygningslovens bestemmelser om avståelse av grunn til nye gater overhodet var anvendelige i det aktuelle tilfellet. Byretten hadde pekt på at Uranienborgveien var anlagt mens bygningsloven fra 1842 var gjeldende, og at 1842-loven ikke hadde noen bestemmelse tilsvarende den fra 1875 som kommunen la til grunn. Kommunen var uenig og mente forholdet var omfattet av 1875-loven § 8, der den aktuelle delen ble innledet med ordene «Naar nye Gader i Overensstemmelse med den approberede Reguleringsplan udlægges som Følge af nye Tomters Bebyggelse...» - det fremgår av grunnboksbladet for Oscars gate 33 at eiendommen ble opprettet i 1869, men at den fortsatt var uten bygg da Uranienborgveien skulle utvides.²²⁸ Jensens advokat anførte at siden Uranienborgveien hadde ligget der i mange år, kunne den ikke være noen 'ny' gate, og han mente den av den grunn ikke kunne være omfattet av den aktuelle bestemmelsen. Han hevdet at utgangspunktet for vurderingen måtte være

²²⁸ Ifølge Oslo kommunes byggesaksregister er byggesøknaden fra 1887, saksref. 188700070

den til Grund for Bestemmelsen om gratis Afgivelse af Grund til nye Gader liggende almindelige Præsumption: at Fordelene af det nye Gadeanlæg ækvivalerer den afgivne Grunds Værdi

og pekte på at skjønsrettene altså hadde kommet til at hans klient fikk et tap som følge av vegutvidelsen.

Førstvoterende i Høyesterett pekte på at når bygningsloven fra 1875 bare opererte med to typetilfeller, nemlig 1) utretting/utvidelse av eldre kommunale gater, der det skulle betales erstatning for avstått grunn, og 2) opparbeiding av nye gater, der det ikke skulle betales erstatning, kunne man ikke

opstille et tredje Tilfælde: Rettelse og Omdannelse af private af Kommunen ikke tidligere overtagne Færdselsveie. Jeg antager nemlig, at Omdannelsen af saadanne til Gader maa settes ved Siden af nye Gade-Anlæg.

Han mente imidlertid at om grunneieren i særlige tilfeller kunne påvise at han faktisk hadde et tap, måtte det være avgjørende - vederlagsfri avståelse

maa antages kun at være foreskrevet for det Tilfælde, at Lovens Forudsætning om, at ingen Skade ved Afgivelsen er lidt, slaar til, men at derimod i modsat Fald Erstatning for det oplyste Tab skal gives.

Førstvoterende gikk derfor inn for at byrettens dom skulle opprettholdes. En av dommerne ville bare tilkjenne Jensen erstatning for ulemper, men de fem siste var i hovedsak enige med førstvoterende. Jensen fikk dermed erstatning både for grunnen og ulempene.

Da Aschehous artikkel kom på trykk i Norsk Retstidende, var saken ennå ikke behandlet av Høyesterett. Da den ble behandlet, hadde dommerne lest artikkelen. Assessor Hansteen (førstvoterende) valgte dermed å

ikke gaa nærmere ind herpaa [forholdet til Grl § 105] men henvise til en Afhandling af Professor Aschehoug i Retst. for f. A. Nr. 45-47 navnlig S. 727-29 og 759, idet jeg i det Væsentlige slutter mig til de der udviklede Synsmaader.

Hva skrev så professor Aschehoug på sidene Hansteen viste til? På side 727 starter punktet *Hvad der menes med ny Gade*:

Dersom en af Kommunen allerede overtagen Vei ved Beslutning af Communebestyrelsen omdannes til Gade, saa skulde denne, hvis man holdt sig strængt til Lovens Ord, ansees som ny. Der er dog vel i Sagens Natur overveiende Føie [grunn] til at bedømme Tilfældet

annerledes og altsaa anse dem, der da have bebygget sine Tomter, berettigede til Erstatning for den Grund, de maa afgive, for at Veie kan blive omdannet til Gade.

Den Regel, at enhver, som har bebygget sin Tomt, uden Erstatning skal udlægge halv Gadebredde, naar Communen vil anlægge eller overtage en ny Gade, kan undertiden blive særdeles haard. Det har derfor været paastaet, at Bygningslovene, hvor de opstille denne Regel, ikke omfatte det Tilfælde, at en privat Gade, som allerede er udlagt til offentlig Afbenyttelse, og denne Mening er med en vis Begrænsning antagen af Christiania Byret ved Dom af 12 Decbr. 1878 i en Sag mellem Christiania Commune og Kjøbmand W. Jensen.

Resten av side 727 og hele side 728 går med til å gjengi deler av byrettens domspremisser, blant annet rettens syn på virkeområdet for bestemmelsen om vederlagsfri avståelse av grunn til 'nye gater':

Lovbestemmelsens Udtryk: «Udlæggelse af nye Gader» synes lidet at passe her, hvor der i Virkeligheden kun er Spørgsmaal om Udvidelse af en ældre Vei eller Gade, og den almindelige Præsumption eller Forudsætning, der ligger til Grund for Regelen om, at Udgifterne ved Grundafstaaelsen til nye Gaders Anlæg skulle bæres af dem, der bebygge eller have bebygget de til Gaden stødende Tomter, nemlig at Fordelen af det offentlige Gadeanlæg ækvivalerer den afstaaede Grunds Værdi, gjælder heller ikke i nærværende Tilfælde, hvor det ved Skjønnen er godtgjort, ikke alene at Anlæggets Nytte for Grundeierene ikke opveier det afstaaedes Værdi, jfr. Bygningslovens § 9, men endog at Gadens Bearbejdelse paafører ham et ligefremt Tab.

Aschehous kommentar var at «Denne Byretsdom er vistnok riktig i sit Resultat. Derimod er der adskilligt at indvende mod den Fortolkning af Bygningsloven, hvorpaa det er grundet».²²⁹ Tidligere i artikkelen hadde han beskrevet rettsvirkningene av skillet mellom veger og gater, og der skrev han blant annet at

Til Gader i Bygningslovens Forstand kan man i Almindelighed kun regne dem, Communen har overtaget. Om offentlige og private Gader maa der være forskjellige Regler. Med det sidste Slags Samfærseelslinier befatter vor Lovgivning sig i Almindelighed ikke. Det er derfor ganske naturligt, at den ikke, hver Gang den giver nogen Forskrift om de af Communen overtagne Gader, udtrykkelig tilføier, at Forskriften kun gjælder dem. Beviset for, at Gader efter Lovgivningens Sprogbrug kun omfatter de af Communen overtagne, ligger i Veilovens § 71, som paalægger Communen at vedligeholde alle inden Kjøbstaden værende brolagte eller ubrolagte Gader. Denne Bestæmmelse kan selvfølgelig kun gjælde de af Communen

²²⁹ Aschehoug (1879) s. 729

overtagne Gader, ikke de Samfærseleslinier, som private have oparbejdet og udlagt, end ikke om Grunden ved Reguleringsplan er bestemt til offentlig Gade, jfr. § 50 i den forrige Veilov af 28 Juli 1824, som sagde, at ingen nye Veie skulde anlægges uden efter Beslutning af de communale Autoriteter. Mod denne Sætning kan man ikke anføre Bygningsloven for Christiania af 5 Juni 1875 § 33 Punkt 6, som bruger Udtrykket: «Gade eller Vei, der ikke er reguleret eller før denne Lovs Udgivelse overtaget af Communen.» Disse Ord vise netop, at Lovgivningen, hvor den mener private Gader, maa betegne dette ved et saadant Tillæg.²³⁰

Aschehoug mente følgelig at byretten hadde oversett at 'tilfellet Uranienborgveien' overhodet ikke var omfattet av bygningslovens virkeområde.

Side 759, som Høyesterett også viste til, hører under punkt 24 i Aschehougs artikkel. Dette punktet har overskriften *Om Grundlovmæssigheden af den Regel, at de, som have bebygget sine Tomter, inden en ny Gade anlægges, uden Erstatning skulle udlægge Grund til halv Gadebredde*. Her skrev han følgende:

Det maa imidlertid indrømmes, at den Lovforskrift [hovedregelen om vederlagsfri avståelse], hvis Grundlovmæssighed vi her prøve, i enkelte Tilfælde kan blive aabenbart uretfærdig. Navnlig gjælder dette, hvor den allerede bebyggede Tomt har umiddelbar Adgang til en anden offentlig Gade, og Tomten ikke kan bebygges til den nye Gade, saalænge de paa den allerede opførte Bygninger blive staaende. Oplyses det i saadanne eller lignende Tilfælde paa tilstrækkelig Maade, at Eieren bliver skadelidende ved at udlægge Gaden uden Erstatning, saa kan den Erstatning Grundloven hjemler, ikke forholdes ham ved nogen Lov.

Det omhandlede Bud i Bygningslovene maa altsaa forstaaes med det samme Forbehold, som er taget i Veiloven af 15 Septbr. 1851 § 22, jfr. 24, der berettiger det offentlige Veivæsen til at tage Sand og Grus og anden Veifyld i Skov og udyrket Mark, og udtaler som Regel, at Eieren derfor ikke skal have Erstatning, men dog hjemler ham saadan, hvis det Skjøn findes, at han har lidt Skade.

Aschehougs konklusjon var dermed at grunneierne normalt vant mer ved at en gate ble opparbejdet og tatt opp som offentlig enn det grunnen var verdt i seg selv, men at dette ikke var en unntaksfri regel. Førstvoterende i Høyesterett fulgte opp dette, han skrev at

Jeg tror, at man maa gaa ud fra, at Lovens Bestemmelser om Ikke-Erstatning hviler paa en Presumption om, at der ved de af det Offentlige iværksatte Gadeanlæg vil opnaaes Fordele, der ville være tilstrækkelig Erstatning for, hvad Vedkommende afgiver, (kfr. Lovens § 9);

²³⁰ Aschehoug (1879) s. 719

men under Muligheden af, at denne Forudsetning i enkelte særegne Tilfælde kan vise sig ikke at slaa til, tror jeg, at man maa legge ind i Loven som en underforstaaet og efter Principet i Grundl.s § 105 selvsagt Ting, at Erstatning i saa Fald maa ydes. ... Vilde man ikke antage dette, forekommer det mig, at Loven maatte siges at gaa Principet i Grundl.s § 105 for nær; men at antage noget saadant, navnlig om en Lov, der har været Gjenstand for en saa omhyggelig Overveielse og saa megen Drøftelse og Granskning af kyndige Mænd, som Tilfældet har været med Bygningsl., vilde visselig være ganske uberettiget.²³¹

Emil Stang skrev at Aschehoug

I denne avhandling ga ... en utredning av de innviklede og lite sammenhengende bygningslover vi den gang hadde, og pekte på de forandringer som var nødvendige eller ønskelige.²³²

Vel så viktig er det at den både slo fast et prinsipp som i dag er så selvsagt at vi knapt diskuterer det – at det må foretas en konkret vurdering av om inngrep i forbindelse med samferdselstiltak innebærer et tap for grunneieren - og at den beredte grunnen for neste trinn i lovutviklingen, som var kombinasjonen av refusjonsplikt og privat opparbeidingsplikt.

4.11 Privat opparbeidingsplikt i Oslo (1880) og Trondheim (1894)

Ordningen med privat opparbeidingsplikt ble først vedtatt for Oslo i 1880, deretter for Trondheim i 1894, og ble så videreført i den første 'samlede' bygningsloven, som ble vedtatt i 1924. I pkt. 4.11 tar jeg for meg de to lovene fra 1880 og 1894, i tillegg til en lov som har sammenheng med opparbeidingsloven for Oslo - lov 17. april 1880 nr. 2 *om Beskatning av fast Eiendom i Christiania*.

En del av bakgrunnen for til de to lovene for Oslo var at det i 1875 nok en gang ble vedtatt ny bygningslov for byen.²³³ Det var planlagt en utvidelse av byens grenser, samtidig som den byggetekniske utviklingen gjorde at det var ønskelig å endre blant annet maksimal høyde det kunne bygges til.²³⁴ I departementets lovproposisjon var det også foreslått at grunnavståelses- og erstatningsbestemmelsene skulle justeres slik at de ble i samsvar med dem i bygningslov 6. september 1845 § 4, bygningslov 28.

²³¹ Rt. 1880 s. 278 (på s. 280-281)

²³² Stang (1943) s. 24

²³³ Lov 5. juni 1875 nr. 26

²³⁴ Dok. No. 62 (1875)

september 1857 § 8 for Bergen og lov 12. juni 1869 § 7 for Trondheim, bare med noen presiseringer.²³⁵ Det ble imidlertid heftig debatt om gatebredden som var foreslått i proposisjonen, «mindst 20 Alen», da Odelstinget behandlet saken 24. mai 1875.²³⁶

Bakgrunnen for breddeforslaget var at bymyndighetene fryktet at byen ville bli påført store kostnader om det ble et lovkrav at gatene skulle være «mindst 25 Alen», slik blant annet stadsfysikus Bidenkap gikk inn for.²³⁷ Etter en lang og nokså heftig debatt²³⁸ ble til slutt representanten Thunes forslag om at gatebredden «saavidt muligt» og «almindeligvis» skulle være 25 alen, men med unntaksmuligheter, vedtatt med 72 mot 8 stemmer:

§ 6. Gaderne skulle være, saavidt muligt, lige og almindeligvis mindst 25 Alen brede samt aabne i begge Ender. Undtagelser fra denne Regel kunne tilstedes af Reguleringskommissionen.

Opstaar der Spørgsmaal om Indskrænkning af Torve og offentlige Pladse, skal Sagen forelægges Kommunerepresentationen til Afgjørelse.

Gadebredden regnes mellem Husenes Vægge over Sökkelen, der ikke maa springe mere end 6 Tommer ud i Gaden.

Byutvidelsen ble vedtatt i 1877²³⁹, men førte snart til at det måtte vedtas nye lover for å løse en del problemer utvidelsen hadde skapt. Det eksisterende systemet for skattlegging av grunn i byen, 'løkkeskatten', var en flat skatt pålagt all ubebygget grunn, uavhengig av hva den ble brukt til.²⁴⁰ Den var i utgangspunktet lav (i lovproposisjonen ble den omtalt som 'ubetydelig'), 3,33 øre per 100 kvadratalen, men den kom i tillegg til bygningsskatten. Bygningsskatten ble fastsatt med utgangspunkt i byggenes forsikringsverdi, og etter byutvidelsen ble den samlede skatten

trykkende for de større Eiendomme, beregnede paa Jordbrugsdrift, som ifølge Loven af 12te Mai 1877 ere blevne indlæmmede i Christiania, idet disse Eiendomme ved Siden af deres

²³⁵ Ot.prp. nr. 22 (1875) s. 3

²³⁶ Hele debatten er inntatt i Stortingstidende 1875, Vol. O. 22.-24.05, s. 440-479. De første ti sidene (hele 22. mai-delen) er imidlertid bare debatt om hvorvidt det var riktig å behandle saken så sent i 1875-sesjonen, eller om den burde utsettes til 1876-sesjonen.

²³⁷ Dok. No. 81 (1875)

²³⁸ Stortingstidende 1875, Vol. O, 24.05, s. 450-465

²³⁹ Lov 12. mai 1877 nr. 5

²⁴⁰ Lov 6. juni 1863 (eiendomsskattelov for Oslo)

store Udstrækning have store Udhuse og Gaardspladse, der tillige foranledige høi Grund- og Bygningsskat.²⁴¹

Etter byutvidelsen hadde kommunen også mottatt en god del henvendelser fra «Eiendomsbesiddere paa Rodeløkken og i Strøget langs Thronhjemsveien, paa Vaalerengen med flere Steder, Bøløkken og Kampen samt Bjølsenjordet» som mente det var urimelig at de skulle skattlegges på lik linje med eiere i de sentrale delene av byen.²⁴² I henvendelsen fra huseierne på Rodeløkka ble det blant annet pekt på at det var mye vanskeligere å få leietakere der enn det var i sentrumsnære strøk,

dels paa Grund af Stedets fjerne Beliggenhed og dels paa Grund af at man mangler de kommunale Goder, som man vel i sin Tid kan have Haab om at faa ved den stedfundne Indlemmelse i Byen, hvoriblandt fremkommelige Veie og Vandforsyning.

Enkelte huseierne hadde derfor sett seg nødt til å ordne dette selv:

For at bøde noget paa de Mangler, som Kommunen ikke ser sig istand til i den nærmeste Fremtid at afhjælpe, har enkelte Eiendomsbesiddere vært henviste til for egen Regning at nedlægge Vand- og Kloakledninger, hvoraf Kommunen vil faa en væsentlig Indtægt, medens enkelte Skatteydere derved ere paaførte Udgifter til Arbeider, som hidtil have været bekostede af Kommunen.

Huseierne på Vålerenga skrev

at der nu dersteds er en stor Overflødigheid af Hus, endog i den Grad, at mange Familiebekvemmeligheder staa ledige, og paa Grund heraf og som Følge af Manglerne med Hensyn til Kloaker, Vand og Gader, er den Leie, som Huseierne nu kunne faa, selv om de faa bortleiet hvad de have, overordentlig liden.

Huseierne på Bøløkken og Kampen skrev

at de Huseierne paalagde Skattebyrder have bragt Stedet i stor Miskredit og Forringelse, thi paa samme Tid som Byrderne ere dem paalagte, have de ikke erholdt noget tilsvarende af Byens Goder og Forbedringer, saasom Vand, Gader, Belysning og Kloak m. V., der jo væsentlig skulde bidrage til Søgning af Leieboere

og huseierne på Bjølsenjordet var på samme måte opptatt av følgene av at de verken hadde offentlige gater eller vann og avløp.

²⁴¹ Oth. Prp. No. 15 (1880) s. 29

²⁴² Oth. Prp. No. 15 (1880) s. 27 flg.

Byledelsens problem var dels at bebyggelsen i de innlemmede områdene lå svært spredt, dels at det ikke fantes noen bestemmelser i verken byutvidelsesloven eller den gjeldende skattelovgivning som åpnet for å redusere skattenivået i enkelte bydeler - det måtte i så fall gjennomføres en fullstendig omtaksering av all eiendom i hele byen. En ny skattelov kunne gjøre noe med det siste, men man fryktet at hvis kommunen måtte ta ansvaret for at det kom veg, vann og avløp ut til alle deler av byen, ville kostnaden bli langt større om en ny lov førte til at det ble lavere skatt i ytre del av byen slik at det ikke ble mindre, men *mer* spredt bygging.

I proposisjonen til den nye loven om *Beskatning av fast Eiendom i Christiania*²⁴³ skrev Indredepartementet derfor

at det, som udtalt i Komitéens tidligere Indstilling, er dens Forudsætning, at det vil blive nødvendigt ogsaa for Christianias Vedkommende at faa indført i Lighed med hvad der mere og mere bliver det sædvanlige i Udlandets større Byer, en Forpligtelse for Eiere af ny opførendes Bygninger til at udrede eller deltage i Udredelsen af Udgifter til Oparbejde af Gader og Anlæg af Kloaker, Udgifter, som for Tiden helt udredes af Kommunen. Komitéen henviser i saa Henseende til det senere i nærværende Indstilling omhandlede, af Komitéen udarbejdede Forslag til Lov angaaende denne Gjenstand.²⁴⁴

Dermed fikk Stortinget, i tillegg til prop. nr. 15 om beskatning, også overlevert en prop. nr. 16 om *Forpligtelse for Bygningseiere i Christiania til i visse Tilfælde at deltage i Bekostning ved Oparbeidelse af Gader m. V.*

Disse to lovforslagene må dermed sees i sammenheng. I innledningen til proposisjonen om opparbeidingsforpliktelser står det at

Komiteen ved Affattelsen af et Skattelovforslag tillige havt for Øie Ønskeligheden af herefter i Christiania at kunne for nogen Del overføre Udgifterne ved Oparbeidelse af Gader og Veie m. V. paa vedkommende Grund- og Bygningseiere.²⁴⁵

Målet med lov 3. april 1880 nr. 2 *angaaende Forpligtelse for Bygningseiere i Christiania med Hensyn til Oparbeidelse af Gader* var dermed å få overført en del av gateopparbeidingskostnadene på grunneierne som alternativ til å få dekket dem inn via skattesystemet, men man ønsket også å få opparbeidingsregler som gjorde det lite attraktivt for

²⁴³ Lov 17. april 1880 nr. 2

²⁴⁴ Oth. Prp. No. 15 (1880)

²⁴⁵ Oth. Prp. No. 16 (1880) s. 1

grunneiere å utparsellere byggetomter i områder langt unna allerede eksisterende, offentlig infrastruktur.

Den nye eiendomsskatten skulle «fordeles paa samtlige inden Kjøbstadens Grændser liggende faste Eiendomme efter deres Taxtværdi» - grunn og bygg under ett - men «ikke erlægges af Eiendomme, der tilhøre og benyttes af Kommunen og dens Havne- eller Fattigvæsen, og heller ikke af regulerede og udlagte Gader, selv om de ikke ere overtagne af Kommunen» (§ 1). Kommunen kunne også fritta privateid gategrunn fra beskatning, men da var det en forutsetning at gata kunne brukes av alle:

Derimod er Bestemmelsen om offentlige og private Gaders ubetingede eller betingede Afgiftsfrihed ny og foranlediget ved Regelen om de ubebyggede Grundes Overgang fra Løkkeskat til Beskatning efter Verditaxt. Samtlige Gader, der ikke eies af Kommunen selv, betaler nemlig for Tiden Løkkeskat. Men medens denne ubetydelige Afgift ei kan virke synderlig generende for Eierne, har man fundet det ubilligt, at Gader, der tjene til offentlig Afbenyttelse, for Fremtiden skulde betale Skat efter en Grundværdi, som maa siges at være imaginær for Eierne. Og medens man for de udlagte og regulerede Gaders Vedkommende har troet at burde fastsætte Afgiftsfriheden som ubetinget, fordi saadanne Gader for den hele Fremtid ere unddragne Eiernes frie Benyttelse, har man for andre Private tilhørende Gaders Vedkommende gjort Afgiftsfriheden afhængig af Formandsskabets Beslutning, saaledes at der vil være Anledning til atter at hæve en engang tilstaaet Afgiftsfrihed for det Tilfælde, at Gaden skulde spærres for Publikum og inddrages af Eierne.²⁴⁶

I opparbeidingsloven ble plikten til faktisk opparbeiding av deler av den offentlige infrastrukturen kombinert med bestemmelser om refusjon. Hvis det ble bygget på en tomt som lå til en gate som ennå ikke opparbeidet og overtatt av kommunen, pliktet den byggende å anlegge fortau med rennesten «langs den af ham bebyggede Grund (Matr.-Nummer)», § 1 første punktum. Kommunen skulle vedlikeholde fortauet fra det var anlagt og godkjent «selv om den øvrige Gade først senere oparbeides», § 8. Når kommunen etter hvert opparbeidet resten av gata, skulle huseieren så, ifølge § 1 andre punktum,

udrede Udgifterne ved denne Oparbeidelse, forsaavidt angaar Halvdelen af Gadens Bredde langs Grunden (Matr.-Nummeret), samt for en halvdel udrede Udgifterne ved Anbringelse af Kloakledning i Gaden langs samme Strækning.

²⁴⁶ Oth. Prp. No. 15 (1880) s. 13

Både skatteloven og opparbeidingsloven ble behandlet i Odelstinget 12. mars 1880.²⁴⁷ Begge ble enstemmig vedtatt, uten noen form for debatt – den eneste avklaringen underveis var knyttet til at det fremgikk av § 10 i opparbeidingsloven at forpliktelsene også omfattet 'plasser', derfor kom det spørsmål om hvilke følger dette fikk når det sto i § 1 at «Eier udrede Udgifterne ved ... Oparbeidelse, forsaavidt angaar Halvdelen af Gadens Bredde» - måtte eieren bekoste opparbeiding av halvparten av en tiliggende plass selv om den var langt bredere enn gatekravet? Loven hadde imidlertid en øvre grense for grunneierens kostnadsforpliktelser i § 4: Uansett hva kommunens kostnader ble, kunne grunneieren ikke pålegges å betale mer enn 12 kroner per løpemeter dersom han overlot fortausopparbeidingen til kommunen (noe § 2 ga ham anledning til), og hans andel av utgiftene «ved den øvrige Gades Oparbeidelse samt Kloakledning i samme» kunne heller ikke overstige 12 kroner per løpemeter fasade. Grunneiernes økonomiske forpliktelser var altså klart angitt i loven.

Grunnavstælsesbestemmelsene var ikke en del av opparbeidingsloven, der var det fortsatt bygningsloven fra 1875 som var grunnlaget. I tillegg til forpliktelsene knyttet til selve opparbeidingen, måtte grunneierne følgelig avstå gategrunnen vederlagsfritt «for-saavidt som dennes Bredde ei overstiger 25 Alen, og han eier Byggetomter paa begge Sider», lov 6. juni 1875 § 8 tredje ledd. Eide han tomt bare på en side av gata, pliktet han å avstå en stripe med bredde på 12 ½ alen, alternativt refundere en tilsvarende andel av kommunens grunnervervskostnader om gategrunnen var ervervet av kommunen før hans tomt ble opprettet. Hadde kommunen allerede innløst grunnen, ble nye enheter følgelig opprettet med avgrensning mot kommunens vegareal. Opparbeidingsforpliktelsene var imidlertid de samme uavhengig av om gategrunnen var innløst av kommunen eller var fradelt som del av enhetene langs den framtidige gata og først ble avstått til kommunen som del av tiltaket. Det eneste stedet loven skilte mellom tiltak før og etter at loven trådte i kraft, var i § 6: Det var bare de som bebygget grunnen sin etter at loven hadde trådt i kraft, som kunne avkreves refusjon for kostnadene som påløp når den nye gata skulle opparbeides.

Det meste av skatteloven ble opphevet allerede i 1882 som følge av de generelle lovene for både landkommunenes og byenes skattevesener som ble vedtatt dette året.²⁴⁸

²⁴⁷ Stortingstidende 1880, O. 12.03, s. 16-20

²⁴⁸ Lov 15. april 1882 nr. 1 (landet) og 2 (byene)

Paragraf 1 og 2 (av de 17 opprinnelige) var de eneste bestemmelsene som ikke ble opphevet. Paragraf 1 var bestemmelsen om hvilke eiendommer som skulle (eller kunne) fritas for eiendomsskatt, men for gatenes del fikk dette bare betydning for de privateide gatene, ettersom byskatteloven (1882) § 5 fritok all bygrunn som tilhørte «det offentlige Veivæsen eller Jernbaner, som ere til almindelig Benyttelse» fra skatteplikt. Pliktopparbeidingsloven ble innarbeidet i den neste bygningsloven for Oslo, som kom i 1899. Denne loven kommer jeg tilbake til i neste del.

I 1892 ble Trondheim by vedtatt utvidet med virkning fra 1. januar 1893.²⁴⁹ Byen fikk ingen ny bygningslov som følge av dette, men byadministrasjonen ba departementet behandle et utkast til lov om opparbeidingsplikt for gater i Trondheim etter mønster av loven for Oslo.²⁵⁰

I Trondheim hadde man siden 1701 pålagt grunneierne å anlegge og vedlikeholde fortauet langs egen tomt, noe man hjemlet i politiforordningen for København fra 1701.²⁵¹ Byadministrasjonen mente derfor at det strengt tatt ikke var nødvendig med noe nytt påbud om fortausoppbeidelse, men at det

muligens kan være ønskelig at faa Pligtens Omfang, Tiden for dens Indtræden m. v. nærmere bestemt, forsaavidt dertil er Anledning, altsaa for de endnu ikke oparbeidede Gader.²⁵²

En bestemmelse om at byen skulle ha plikt til å overta vedlikeholdet av nyanlagte fortau, i likhet med det som var vedtatt for Oslos del, ble ansett som problematisk. Også der var begrunnelsen at vedlikeholdet av eksisterende fortau var en plikt som ifølge 1701-forordningen lå til bygningseierne langs eksisterende gater. En overtakelsesplikt som bare omfattet de nyanlagte fortauene ville dermed føre til at man fikk

forskjellige Regler for forskjellige Gader; ja i en og samme (ny) Gade kan i saa Tilfælde komme til at gjælde forskjellige Regler for de forskjellige Stykker Fortoug, idet den nye Lov ikke vil ramme dem, der allerede har bygget, før Loven traadte i Kraft.

²⁴⁹ Lov 27. juni 1892 nr. 4

²⁵⁰ Oth. Prp. No. 2 (1894) s. 1

²⁵¹ Fr. 22. oktober 1701 kap. VII. Om bakgrunnen for anvendelsen i Trondheim, se pkt. 4.11

²⁵² Oth. Prp. No. 2 (1894) s. 2

Allerede i 1890 hadde stadsingeniøren i Trondheim imidlertid argumentert for at fortauene heller burde vedlikeholdes av det offentlige. Oslo hadde frem til 1843 hatt en tilsvarende ordning med privat vedlikeholdsplikt²⁵³, men hadde gått bort fra den fordi

Fortougene blev i mislig Tilstand, idet Huseierne, efter den nævnte Bestemmelse, ikke antoges forpligtede til at gjøre Brolægningen bedre eller bekvemmere, end almindelig Stensætning i Byen forhen havde været, ligesom der heller ingen Enhed blev i Anlægget, idet nogle brolagde med flade Hellesten, andre med Kampesten.²⁵⁴

Det var nok samme type problemer som var bakgrunnen for forslaget fra stadsingeniøren i Trondheim, men det ble ikke fulgt opp i 1890. I forbindelse med arbeidet med den nye loven kom byens lovkomité imidlertid til at det burde åpnes for at eksisterende vedlikeholdsforpliktelser kunne overtas av kommunen. Forutsetningen skulle være at huseieren ønsket det og betalte samme engangsbidrag som det huseiere som ble pålagt opparbeidingsplikt etter den nye loven måtte betale - åtte kroner per løpemeter fortau, § 8 andre ledd. Det ble også foreslått to alternative bidragskrav i forbindelse med gateopparbeidningen; grunneierne skulle betale åtte kroner dersom gata ikke ble opparbeidet til full regulert bredde, men ble den det, måtte de betale 12 kroner. Det ble i tillegg foreslått en egen bestemmelse om offentlige landeveger som hadde havnet innenfor bygrensa som følge av byutvidelsen. Disse skulle «betragtes som gamle Gader, saaledes at de heromhandlede Udgifter for deres Vedkommende bæres af Kommunen udelukkende», § 7 andre ledd.

Da formannskapet i Trondheim behandlet komitéens lovforslag, ble det gjort noen endringer. Formannskapet flyttet blant annet bestemmelsen om landeveger som hadde havnet innenfor byområdet fra § 7 til § 1, og endret den slik at også disse vegene ble omfattet av plikten til å opparbeide fortau. Departementet reverserte imidlertid denne endringen da lovforslaget ble behandlet der, og viste i den forbindelse til en artikkel Torkel H. Aschehoug nettopp hadde skrevet, der det sto at vegrelaterte forpliktelser måtte overtas av den kommunen en veg havnet i når kommuner ble delt, med mindre annet var vedtatt i forbindelse med endringen.²⁵⁵ Som eksempel på et slikt vedtak viste Aschehoug til punkt 2 i resolusjonen før Alversund herred ble skilt ut fra Hamre med virkning fra

²⁵³ I Oslo var grunnlaget politiforordningen for Oslo, 12. februar 1745 Post. VI § 3

²⁵⁴ Oth. Prp. No. 2 (1894) s. 1

²⁵⁵ Aschehoug (1890) s. 785

1. januar 1885.²⁵⁶ Der sto det at selv om Alversund skulle ha «særskilt Veivæsen» fra samme dato, skulle dette være «uden Indflydelse paa de Forpligtelser, som vedkommende Herreder have overtaget med Hensyn til de under Oparbeidelse værende Veie».²⁵⁷ I proposisjonen om loven for Trondheim skrev departementet at både Aschehougs vurderinger, veilov (1851) § 71 (om byenes plikt til å vedlikeholde veger innenfor bygrensene) og byutvidelsesloven fra 1892 tilsa at det ikke var anledning til å behandle en eksisterende veg som annet enn 'gammel gate'. I byutvidelsesloven var flere eksisterende rettigheter knyttet til det tidligere landområdet beholdt uendret, blant annet odelsrett til jord som ble innlemmet i byen og handelsrettigheter knyttet til de aktuelle områdene. Dermed var det ikke noe, verken i veilov (1851) eller i byutvidelsesloven, som tilsa at innlemmede veger kunne omfattes av en opparbeidingsplikt for 'nye gater'.

Lov 21. mai 1894 nr. 1 *angaaende Forpligtelse for Bygningseiere i Trondhjem med Hensyn til Oparbejdelse af Gader m. m.* ble følgelig vedtatt med en § 7 annet ledd som sa at

offentlige Veie, som ved Byens Udvidelse er kommet eller kommer ind under dens Omraade, betragtes som gamle Gader, saaledes at de heromhandlede Udgifter for deres Vedkommende bæres udelukkende af Kommunen.

Dette skilte den fra loven Oslo hadde fått i 1880. Ellers bygget loven på bestemmelsene i de eksisterende bygningslovene for Trondheim, på samme måte som Oslo-loven gjorde. I 1845-bygningsloven for Trondheim §§ 6 og 7 sto det at nye gater skulle være «mindst 30 Alen» brede, at grunneierne pliktet å avstå grunnen mot erstatning fastsatt ved takst, men også at nybygging utløste refusjonskrav knyttet til grunn kommunen allerede hadde innløst. Da byen fikk ny bygninglov i 1869 ble breddekravet økt til «mindst 35 Alen», fortsatt med rett til erstatning for det som ble avstått til utvidelse av eldre gater, men altså med endringene som senere ble tatt inn i 1875-loven for Bergen og i 1877-tillegget til den 'almindelige' bygningsloven. Det ble følgelig ikke lenger gitt erstatning for grunn til regulerte gater som måtte opparbeides som «en Følge af nye Tomters Bebyggelse», § 6. Bestemmelsen om at nybygging utløste refusjonskrav knyttet til grunnen ble også videreført i 1869, og fortsatt som § 7. I utkastet til pliktopparbeidingslov bemerket byens lovkomité derfor at «Hvad selve Grundens Erhvervelse angaar, vil de

²⁵⁶ Kgl. Res. 22. november 1884

²⁵⁷ Forpliktelsene var antakelig knyttet til den opprinnelige kommunens bidragsvedtak i forbindelse med Stortingets bevilgninger til veganlegget «Bergen-Stenestø», se Skougaard (1899) s. 318-319.

nye Huse i de fleste Tilfælde efter tidligere Lovbestemmelser have at erstatte Kommunens Udlæg».

4.12 1896-1906: Samtlige bygningslover i ny utgave

4.12.1 Innledning

Når veieierskapsforhold skal avklares, kan det bli et problem i seg selv at vi har hatt så mange sett med bygningslover. Så lenge det er snakk om gater eller veger som er anlagt før 1890-tallet er det ikke så vanskelig, da er det primært spørsmål om hvilken by, og dermed også hvilket sett med bygningslover, som er avståelsesgrunnlaget. Mellom 1896 og 1906 kom samtlige bygningslover imidlertid i nye versjoner, og en del av det som skjedde i den forbindelse - både med lovene i seg selv og med virkeområdene de fikk - har fått følger som kompliserer vurderingsgrunnlaget i dag. Det skyldes ikke primært følgene de fikk i perioden de var gjeldende, men at mange av bestemmelsene som kom inn i disse lovene ble videreført da vi fikk den første 'samlede' bygningsloven i 1924. Denne loven forutsatte at en del forhold skulle reguleres ved lokale vedtekter. Blant disse var en eventuell plikt til å opparbeide adkomst 'frem til og langs' byggetomter, og følgelig også erstatnings- og refusjonsreglene for slike tilfeller. Der det er gitt midlertidig dispensasjon fra et krav om at adkomstvegen skal opparbeides i full regulert bredde - en dispensasjon som kan være hundre år gammel, men likevel er 'midlertidig' og kan trekkes tilbake - kan det derfor bli spørsmål om hva som var utgangspunktet. Neste spørsmål blir imidlertid om - eller i hvilken grad - dette skal tillegges betydning. Må den som pålegges å opparbeide en slik veg (eller får et refusjonskrav knyttet til opparbeidingen) finne seg i at det uansett er dagens regelverk som legges til grunn?

I de neste avsnittene går jeg først gjennom de fire endringslovene og vedtaksprosessene, deretter 1924-loven, og beskriver så følgene disse lovene har fått for eierskapsinformasjonen i matrikkelkartet. Det står mye om Aker og Strinda herredene i i disse delene, og det er to grunner til det. Den første er den spesielle utviklingen begge herredene fikk fordi de fikk egne bygningsadministrasjoner som følge av bygningslovene for Oslo og Trondheim fra 1899 og 1906. Dette gjør dem til gode eksempler på en del av virkningene det fikk når bygningslovene ble anvendt på veger på 'landets grunn' - virkninger man kan finne spor etter i matrikkelkartet også andre steder i landet. Den andre grunnen er imidlertid knyttet til en viktig forskjell mellom Strinda og Aker: Strinda ble slått sammen med Trondheim

1. januar 1964²⁵⁸, samtidig med at veglov (1963) trådte i kraft. Hoved- og bygdevegene i Strinda ble dermed plassert rett inn i det nye vegklassifiseringssystemet, samtidig som fem gatestrekninger i Trondheim (til sammen 17,2 km) ble klassifisert som riksveg og Statens vegvesen ble vegmyndighet for disse.²⁵⁹ Aker ble derimot slått sammen med Oslo 1. januar 1948. Da ble det fortsatt skilt mellom by- og landkommuner, og 0218 Aker landkommune utgikk fra landets matrikkel og ble en del av 0301 Oslo bykommune. Ansvar for vegene i det tidligere Aker ble dermed også overført fra Statens vegvesen Akershus til Oslo kommune som følge av sammenslåingen.²⁶⁰ Da veglov (1963) trådte i kraft ble 'innfartsveiene' og 'ringveiene' i Oslo riksveger, men Oslo kommune fortsatte å ha ansvaret for dem, nå som riksvegmyndighet med grunnlag i en generalfullmakt gitt av Vegdirektoratet i et brev datert 29. mai 1964.²⁶¹ Oslo kommune hadde derfor ansvaret for riksvegene i Oslo helt til Statens vegvesen Oslo ble opprettet 1. januar 1991.²⁶² Det har gjort at selv om det er likhetstrekk mellom veginformasjonen i matrikkelkartet i Strinda og i Oslo, er det også en viktig forskjell: En del riksveggrunn i Oslo er fortsatt registrert som kommunalt eid grunn i matrikkelkartet. Det er den ikke, men spørsmålet måtte avklares rettslig, og 'Dokkveidommen'²⁶³ viser hvor sentralt veglova står når eierforhold skal avklares. Denne dommen omtales i pkt. 13.3.2.2. I den delen av Strinda som ble omfattet av bygningsloven for Trondheim fra 1906, er det derimot ingen 'kommunale' riks- eller fylkevegarealer. Der har det imidlertid vært flere rettsaker om eiendomsretten til kommunal gategrunn, og noen av disse omtales i pkt. 4.12.5.2.

4.12.2 Ny 'almindelig' bygningslov i 1896

De første bygningslovene hadde alle byggetekniske krav i selve loven, og de kunne dermed bli utdatert temmelig fort - som nevnt var dette blant årsakene til at Oslo fikk sin tredje bygningslov allerede i 1842. På 1880-tallet hadde de tre storbyene derfor satt i gang arbeidet med få oppdatert bygningslovene sine nok en gang, men denne gangen gjorde departementet det klart at den ikke var aktuelt å vedta nye særlover for Oslo,

²⁵⁸ FOR-1963-06-21-17

²⁵⁹ St.prp. nr. 113 (1962-1963) s. 16 og 19; vedlegget (Riksvegutvalgets innstilling) s. 27

²⁶⁰ Lov 11. juli 1947 nr. 8 § 3, § 15

²⁶¹ Ot.prp. nr. 71 (1989-1990)

²⁶² LOV-1990-08-31-55

²⁶³ RG-2006-1055

Bergen og Trondheim før det var vedtatt en ny 'almindelig' bygningslov, slik at de fire lovene kunne harmoniseres best mulig.

Det tok imidlertid lang tid å få vedtatt den nye 'almindelige' bygningsloven. Arbeidsdepartementet satte ned en lovkomité i 1889, den leverte sitt første lovutkast i april 1890, men omarbeidet det etter en høringsrunde der hovedinnvendingen var at en del av kravene som var foreslått, ville være umulige å etterleve i mindre byer.²⁶⁴ Etter at Arbeidsdepartementet hadde mottatt komitéens utkast nr. 2, ble det omarbeidet en gang til, men lovproposisjonen ble likevel ferdig til stortingssesjonen våren 1891. Det 40. ordentlige Storting var imidlertid bare samlet fra 2. februar til 8. juli 1891, og 29. mai leverte næringskomité nr. 2 en innstilling der komitéen gikk inn for at lovbehandlingen skulle utsettes til neste sesjon.²⁶⁵ Odelstinget var enig, men flere av representantene ga også uttrykk for at de mente kravene i lovforslaget fortsatt var for strenge for småbyene.²⁶⁶ Arbeidsdepartementet omarbeidet derfor lovforslaget, og det nye forslaget ble først klart til behandling i 1893.²⁶⁷ Behandlingen ble imidlertid utsatt på ny, også denne gangen fordi næringskomité nr. 2 ikke hadde tid til å behandle forslaget.²⁶⁸ Før neste stortingssesjon hadde departementet innarbeidet noen nye krav etter anmodning fra blant annet «Direktøren for det civile Medicinalvæsen» og «Kristiania Sundhedskommission», men viste ellers til 1893-proposisjonen – men heller ikke i 1894 rakk komitéen å behandle lovforslaget, så det ble utsatt igjen.²⁶⁹ I 1895 var lovforslaget stort sett uforandret, men proposisjonen ble innledet med en historisk oversikt, etterfulgt av et «Som allerede antydnet maa Departementet anse det i høi Grad paakrævet, at der nu søges opnaaet Forbedringer i den for Tiden gjældende Bygningslovgivning» - uten at det gjorde noen forskjell, saken ble utsatt nok en gang.²⁷⁰ Det er ikke rart man aner en viss oppgitthet i proposisjonen Arbeidsdepartementet leverte til 1896-sesjonen – den er bare på tre sider, viser til proposisjonen fra 1895 som behandlingsgrunnlag også i 1896,

²⁶⁴ Oth. Prp. No. 10 (1891) s. 4-5 og Bilag 3

²⁶⁵ Indst. O. No. 81 (1891)

²⁶⁶ Stortingsforhandlinger 1891, 8. del, O. 18.06., s. 821-823

²⁶⁷ Oth. Prp. No. 1 (1893)

²⁶⁸ Indst. O. No. 87 (1893), Stortingsforhandlinger 1893, 8. del, O. 11.07., s. 783

²⁶⁹ Oth. Prp. No. 29 (1894), Indst. O. No. 139 (1894), Stortingsforhandlinger 1894, 8. del, O. 09.07., s. 1313

²⁷⁰ Oth. Prp. No. 11 (1895), Indst. O. No. 103 (1895), Stortingsforhandlinger 1895, 8. del, O. 23.07., s. 367

og innledes med en oversikt over prosessen og alle de tidligere utsettelsene.²⁷¹ Men i 1896 ble loven omsider behandlet²⁷², og den ble vedtatt som lov 27. juli 1896 nr. 15 *om Bygningsvæsenet i Landets Byer udenfor Kristiania, Bergen og Trondhjem*.

En følge av den lange tiden det hadde tatt å få vedtatt ny 'almindelig' bygningslov, var imidlertid at det ble vedtatt en annen lov samme dag - lov 27. juli 1896 nr. 16 *indeholdende Forandringer i og Tillæg til Lov om Bygningsvæsenet i Kristiania af 5te Juni 1875*. Dette var en midlertidig lov, vedtatt i påvente av at Oslo skulle få ny bygningslov. Det var imidlertid ikke den eneste tilleggsloven Oslo fikk i løpet av tiden det tok å få vedtatt den 'almindelige', Oslo hadde også fått lov 14. juni 1890 nr. 10 *om Forandring i Lov om Bygningsvæsenet i Kristiania af 5te Juni 1875* i løpet av disse årene. 1890-tilleggsloven hjemlet tilsynsgebyrer, 1896-tilleggsloven ansettelse av en egen regulerings sjef som både skulle ta seg av reguleringsarbeider og kontrollere større byggearbeider, men begge ble vedtatt og gjort gjeldende for byggebeltet i Aker uten at Aker herred hadde vært involvert i lovprosessene. Dette vekket harme i herredet, noe jeg kommer tilbake til i forbindelse med omtalen av lov 26. mai 1899 nr. 3 *om Bygningsvæsenet i Kristiania*.

Med den 'almindelige' 1896-bygningsloven fikk vi en endring i bestemmelsene om avståelse av gategrunn og refusjonskrav. Bygningslovkomitéen hadde utformet sitt forslag til avståelses- og refusjonsbestemmelser i § 15 i samsvar med bestemmelsene i tilleggsloven fra 1877.²⁷³ Departementet viste imidlertid til Aschehougs avhandling i Rettstidende 1879 og den etterfølgende høyesterettsavgjørelsen²⁷⁴, og skrev at selv om man måtte gå ut fra at grunnstykker normalt økte i verdi når det ble opparbeidet offentlig gate eller veg langs dem, kunne det «neppe ... gaa an at paalægge Tomteeiere en ubetinget Pligt til uden Erstatning at afgive Grund til Gader».²⁷⁵ For å få avståelsene gjennomført «paa en med Kommunernes Tarv samt med Grundlovens § 105 mere stemmende Maade, og hvorved tillige søges opnaaet, at de forskjellige Grundeiere blive stilled under indbyrdes mere lige Vilkaar» foreslo departementet derfor at avståelses- og refusjonsbestemmelsene ble endret og fordelt på tre paragrafer for å gjøre systemet

²⁷¹ Oth. Prp. No. 3 (1896)

²⁷² Indst. O. V. (1896), Stortingsforhandlinger 1896, 8. del, O. 05.-06.06. og 08.-09.06., s. 757-847. (To Lagtingsmerknader, begge tatt til følge av Odelstinget – ingen av dem har betydning her)

²⁷³ Oth. Prp. No. 10 (1891), Bilag 2 s. 61

²⁷⁴ Rt. 1879 s. 717-763 og Rt. 1880 s. 278 (se pkt. 4.10)

²⁷⁵ Oth. Prp. No. 10 (1891) s. 10-11. Deler av begrunnelsen er gjengitt også i Oth. Prp. No. 11 (1895) s. 19

tydeligere. Bestemmelsen om at det skulle beregnes erstatning for all grunn som ble avstått, som komitéen hadde foreslått som lovens § 13, ble (med en liten endring) departementets utkast (U.) til § 10, mens komitéens forslag til § 14 ble departementets U. § 11. Denne paragrafen sa at det som hovedregel var opp til administrasjonen å bestemme når og i hvilken utstrekning ekspropriasjoner skulle gjennomføres, men hadde også bestemmelser for tilfellene der grunneiere kunne kreve straksinnløsning. Den første av de tre «nye» paragrafene (U. § 12) sa så at ved avståelse av grunn til retting eller utvidelse av eldre gater skulle grunnen takseres, men at det skulle ta hensyn til nytten, og presiserte (som § 4 i tilleggsloven fra 1877) at «Som Følge heraf kan Erstatning for Afstaaelse endog ganske bortfalde, naar Nyttens skjønnes at opveie det afstaaedes Værdi». Paragraf 13 var bestemmelsen om refusjonsplikt for kommunens utlegg til grunn avstått til nye gater og plasser, med regler om fordeling av kommunens refusjonskrav og et sisteledd som sa at

Naar ældre Veie eller Gader, som tilhører Private, er medtaget i Reguleringsplanen, gjælder med Hensyn til sammes Overtagelse og Udvidelse de ovenfor anførte Bestemmelser om Anlæg af ny Gade.

Paragraf 14 sa så at erstatningsvurderinger skulle baseres på eiendomsinndelingen da reguleringen ble vedtatt, og at man derfor ikke skulle ta hensyn til ulemper som var en følge av tomteodelinger etter dette når man skulle ta stilling til erstatningen. Odelstinget la inn noen språklige presiseringer i de tre paragrafene, men de ble vedtatt uten realitetsendringer, og fortsatt som §§ 12, 13 og 14.

Som følge av endringen måtte man begynne å behandle grunnerstatningen og kommunens refusjonskrav som to separate forhold. Høyesterett slo senere fast at et fremtidig refusjonskrav ikke (i alle fall ikke om grunneieren protesterte) kunne gå til fradrag i erstatningen for grunn som skulle avstås til en ny gate som først skulle opparbeides på et senere tidspunkt.²⁷⁶ Retten tok ikke stilling til «Hvorvidt denne hans Protest har nogen reel Grund», men mente at «betragtet i sin Almindelighed maa det erkjendes, at han kunde blive skadelidende ved en saadan Fremgangsmaade», og slo derfor fast at grunneieren måtte ha rett til å få fastsatt erstatningen han skulle ha som følge av ekspropriasjonen (som i utgangspunktet gjaldt regulering og ny tomteinndeling etter bybrannen i

²⁷⁶ Rt. 1906 s. 545

Ålesund) i den aktuelle skjønnsaken, mens refusjonskravet altså måtte behandles i en ny sak når gata senere skulle opparbeides.

'Ny gate' skulle nå også omfattet privateide gater og veger som ble regulert for opparbeiding som offentlig gate. Ved fastsettelsen av erstatning for grunn til utvidelse eller retting av slike 'nye gater' skulle det dermed ikke lenger tas hensyn til nytten av tiltaket. Med dette fjernet man en problemkilde av samme type som den som hadde utløst saken Aschehoug skrev om i 1879, der spørsmålet var om grunneieren hadde krav på erstatning i forbindelse med at Uranienborgveien skulle utvides. Til gjengjeld ble det altså anledning til kreve refusjon for grunnen når tiltaket skulle gjennomføres også i slike tilfeller, ikke bare når det skulle anlegges *helt* nye gater.²⁷⁷

Departementet var klar over at disse endringene ville føre til at avståelses- og refusjonsbestemmelsene i den nye 'almindelige' bygningsloven ville avvike fra dem man hadde i de tre andre bygningslovene, men viste til at det «for alle tre Byers vedkommende forberedes Forslag til nye Special-Love om deres Bygningsvæsen, hvilke om ikke ret lang Tid kan ventes forelagte for Stortinget», og at det dermed ville bli mulig å få samsvar mellom lovene når de skulle andre skulle behandles.²⁷⁸

Som nevnt vedtok Odelstinget §§ 12, 13 og 14 uten realitetsendringer. Underveis i behandlingen av § 13 ble det imidlertid presisert at den 'almindelige' bygningsloven bare hjemlet refusjon for kommunens grunnervervsutlegg, ikke for kostnader til opparbeiding, og det ble gjort fordi både departementet og næringskomitéen hadde vist til loven om opparbeidingsplikt i Oslo fra 1880 som del av § 13-behandlingen.²⁷⁹ Henvisningen gjaldt imidlertid bare prinsipielle sider ved refusjonsspørsmålet – kommunens rett til å kreve refusjon og fordelingsprinsippene når kravet skulle utliknes på de refusjonspliktige. Man beholdt altså et rent grunnrefusjonskrav i den 'almindelige' bygningsloven, selv om både Oslo og Trondheim på dette tidspunktet hadde fått lover om opparbeidingsplikt, og med det også bestemmelser om refusjon for deler av opparbeidingskostnadene.

²⁷⁷ Se Rt-1911-788 og (forutsetningsvis) Rt. 1916 s. 353

²⁷⁸ Oth. Prp. No. 10 (1891) s. 11

²⁷⁹ Stortingsforhandlinger 1896, 8. del, O. 05.06., s. 774 – departementet viste til 1880-loven i merknadene til § 13 i både Oth. Prp. No. 10 (1891) og Oth. Prp. No. 11 (1895), næringskomitéen på side 9-10 i Indst. O. V (1896)

I tillegg til selve byområdet skulle den 'almindelige' bygningsloven omfatte et 'byggebelt' på 200 meter utenfor bygrensa, og dette skulle være underlagt byens bygningsmyndighet (§ 88). Dette 'beltet' kunne utvides til å omfatte «Forstæder paa Landets Grund», som i så fall enten kunne legges under byens bygningsmyndighet eller bli egne bygningskommuner. Loven kunne også gjøres gjeldende for landområder som var, eller var i ferd med å bli, bebygget med større ansamlinger av hus. I slike tilfeller måtte herredsstyret uttale seg om saken «og maa dets Udtalelse om Strækningernes Grænser befølges». Slike tettsteder ble normalt egne bygningskommuner.

4.12.3 Debatt om prinsipper da Bergensloven ble behandlet i 1899

I den 'almindelige' bygningsloven var byggebeltet blitt utvidet fra 1845-lovens 75 alen (litt under 47 meter) til 200 meter utenfor bygrensene, og med mulighet til å utvide området i bredden, men også til å omfatte «Forstæder paa Landets Grund», 1896-loven § 88. I disse områdene var det ofte byens myndigheter som var bygningsmyndighet selv om områdene lå på 'landets grunn' og følgelig i nabokommunen. Da Odelstinget behandlet loven i 1896 var det flere som mente at det var prinsipielt betenkelig å la bymyndigheter kontrollere utviklingen på denne måten uten at landkommunenes myndigheter hadde mulighet til å protestere, og det ble derfor flertall for et forslag om at det skulle tas inn et siste punktum i § 88 i den 'almindelige' bygningsloven som sa at herredsstyret måtte samtykke til slike utvidelser.²⁸⁰

Departementet hadde levert forslag til nye bygningslover for både Oslo og Bergen til Stortingets 1898-sesjon.²⁸¹ Forslaget til lov for Oslo ble imidlertid sendt tilbake til regjeringen med anmodning om at det ble innhentet uttalelse fra Aker herred.²⁸² Det ble levert på nytt høsten 1898²⁸³, men da var næringskomité nr. 2 allerede i gang med å behandle forslaget til ny lov for Bergen. Derfor kom også den første store debatten om myndighetsfordelingen mellom by og land i bygningslovssammenheng i forbindelse med behandlingen av lov 19. april 1899 nr. 1 om *Bygningsvæsenet i Bergen*.

²⁸⁰ Stortingsforhandlinger 1896, 8. del, O. 09.06., s. 838-845

²⁸¹ Oth. Prp. Nr. 19 (1898) (Oslo), Oth. Prp. Nr. 22 (1898) (Bergen)

²⁸² Indst. O. Nr. 74 (1898), Stortingsforhandlinger 1898, 9. del, O. 27.05., s. 117

²⁸³ Oth. Prp. Nr. 12 (1898-1899)

Bergen hadde aldri hatt noe fast 'byggebelte' - terrengforholdene gjorde det lite fornøftig med en bestemmelse som sa at et bestemt meter-belte rundt byen skulle være omfattet av byens bygningslov. I departementets lovproposisjon var det i stedet tatt utgangspunkt i Bergen bys grenser slik de var etter byutvidelsen i 1877²⁸⁴, med videreføring av noen bestemmelser i byutvidelsesloven som innebar at ikke alle områder innenfor bygrensa skulle være omfattet fullt ut av bygningslovens bestemmelser. I Arbeidsdepartementets forslag til ny bygningslov var det imidlertid også en § 7 som ga byadministrasjonen mulighet til å få utvidet lovens virkeområde til å omfatte arealer utenfor byens grenser. I slike tilfeller skulle landområdets administrasjon få anledning til å uttale seg før vedtaket ble fattet, og de skulle også ha «Adgang til at opnævne et saa stort Antal Mænd, som Kongen bestemmer, til at deltage i Reguleringskommissionens Behandling af Planen», men bortsett fra det skulle områdene være underlagt Bergens bygningsmyndigheter på samme måte som byggebeltene rundt de mindre byene.

Næringskomiteén delte seg i et flertall på fem og et mindretall på fire når det gjaldt denne bestemmelsen, men uenigheten besto egentlig bare i at mindretallet ville ha en setning som skulle styrke landkommunens og de berørte grunneiernes mulighet til å få innflytelse på reguleringsarbeidet.²⁸⁵ Odelstingsdebatten om § 7 kom imidlertid i stor grad til å handle om forholdet mellom by og land.²⁸⁶ Selv om debatten bare resulterte i mindre endringer i loven som sådan, ble det rent prinsipielt slått fast at man ikke burde frata landkommunene retten til å styre utviklingen innenfor egne kommunegrenser. Dette ble det lagt stor vekt på da bygningsloven for Oslo ble behandlet noen måneder senere.

Loven for Bergen hadde de samme erstatnings- og refusjonsreglene som den 'almindelige' bygningsloven, med rammene for avståelsesplikten i § 17, bestemmelsen om at kommunen avgjorde når grunnen skulle innløses (men at grunneieren i noen tilfeller hadde lov til å kreve straksinnløsning) i § 18, nyttefradragmuligheten der det skulle fastsettes erstatning for grunn til utvidelse av eldre gater i § 19, og refusjonsreglene i § 20. Bestemmelsene hadde litt andre formuleringer enn de hadde i den 'almindelige', vanligvis uten at det innebar realitetsforskjeller - i § 20 siste ledd sto det for eksempel at

²⁸⁴ Lov 18. mai 1876 nr. 14, res. 18. desember 1876

²⁸⁵ Indst. O. VI (1898-1899) s. 4-5

²⁸⁶ Stortingsforhandlinger 1898-1899, 8. del, O. 27.02-01.03., s. 497-636 (hele); debatten om § 7 og myndighetsspørsmålet s. 504-529

Naar der paadrages Kommunen Udlæg til Erhvervelse af private Veie, Gader, Pladse, Kaier eller Passager, som er medtagne ved Reguleringen af offentlige saadanne, gjælder med Hensyn hertil de ovenfor i denne Paragraf for Anlæg af offentlige Gader m. v. givne Bestemmelser.

Dette var en litt mer omstendig formulering enn den man finner i § 13 siste ledd i den 'almindelige' bygningsloven fra 1896, men det var en forskjell uten reell betydning. Noen av de endrede formuleringene hadde imidlertid sammenheng med at loven skulle dekke forhold som var særegne for Bergen. Loven sa blant annet at det kunne avsettes plass for «ubebyggelige Rum» i reguleringsplanen, og at arealer som var regulert til slike rom også var en del at det grunneierne pliktet å avstå (§§ 3, 7 og 16). Dette måtte representanten Schjødt fra Oslo få forklart da loven ble behandlet i Odelstinget, han mente loven burde formuleres bedre fordi det

findes udtryk her, som dels er meget besynderlige, dels næsten uforstaaelige. Jeg for mit vedkommende kan i denne paragraf ikke forståa, hvad 'aflæggelse af ubebyggelige rum' er for noget.²⁸⁷

Svaret han fikk, var «at dette med 'ubebyggelige rum' er eiendommeligt for Bergen, og tilsigter at skaffe lys og luft i kvartaler, hvor det af forskjellige hensyn kan være paakrævet». Schjødt mente det ikke gjorde lovteksten bedre – men forklaringen var i alle fall god nok til at han ikke fremsatte noe endringsforslag.

En annen 'Bergenspreget' bestemmelse sa at «de hidtil værende Smug, Smit, Sjøgaarde og andre smale offentlige Passager [bør] søges passende udvidede eller i Tilfælde ophævede» (§ 12). Hovedregelen for gatebredde ble likevel ikke mer enn 15 meter brede gater, med mulighet for kommunestyret til å bestemme at de bare skulle være 12,5 meter (§ 12), og kommunen kunne heller ikke kreve refusjon for mer enn 15 meters gatebredde (§ 20).

De tidligere omegnskommunene til Bergen (Haus/Arna, Fana, Laksevåg, Årstad og Åsane) ble underlagt bygningsloven på et langt senere tidspunkt enn bykommunen Bergen.²⁸⁸ Det var opprettet to bygningskommuner i dette området på 1880-tallet, en i

²⁸⁷ Stortingsforhandlinger 1898-1899, 8. del, O. 27.02., s. 503

²⁸⁸ Tidspunktene har jeg ansett det unødvendig å ta med her, men det er gode oversikter på Bergen byarkivs nettsider (<https://www.bergenbyarkiv.no> -> Oppslagsverket -> Bebyggelse, regulering og arkitektur)

Årstad (Fløens og Solheimsvikens bygningskommune, opprettet ved kgl. res. 8. des. 1886) og Laksevåg bygningskommune (opprettet 8. mai 1889, utvidet allerede 24. september 1889), men både disse og bygningskommunene og bygningsdistriktene som ble opprettet i omegnskommunene etter 1899, ble opprettet med hjemmel i bygningskommuneloven. Det var følgelig den 'almindelige' bygningsloven som var grunnlaget i disse områdene. Årstad ble imidlertid slått sammen med Bergen 1. juli 1915, og ble da også omfattet av virkeområdet for Bergens bygningslov.²⁸⁹

4.12.4 Aker fikk egen bygningsmyndighet da loven for Oslo ble vedtatt. Virkningen for utviklingen i Aker.

4.12.4.1 Lovens forhistorie og Stortingets behandling av den

I debatten om Bergensloven hadde Wollert Konow²⁹⁰ vist til det anstrengte forholdet mellom Oslo og Aker som eksempel på problemene man kunne få om man fortsatte å la byenes myndighet omfatte deler av landkommunenes arealer.²⁹¹ Det var ikke uten grunn.

Departementets proposisjon til ny bygningslov for Oslo ble levert Stortinget for behandling på sesjonen våren 1898, men ble sendt tilbake til regjeringen fordi Aker herred hadde protestert kraftig mot forslaget.²⁹² Loven skulle ha samme virkeområde som det som var fastsatt i § 10 i lov 12. mai 1877 nr. 5 om utvidelse av Oslo by, og skulle dermed omfatte «den Del af Akers Herred, der ligger Kristiania nærmere end 1/8 Mil» - altså et 1,4 kilometer bredt 'byggebelt' utenfor det egentlige byområdet. I § 11 i byutvidelsesloven fra 1877 sto det imidlertid at selv om dette innebar at byggebeltet skulle «betrages som henhørende til Kristiania By» i byggesaker, kunne byen ikke foreta innskjerping i regelverket med virkning for byggebeltet uten å ha innhentet samtykke til dette fra kommunestyret i Aker. Det ble det ikke tatt hensyn til da de to lovtilleggene ble vedtatt i 1890 og 1896, og forslaget som ble levert til Stortinget våren 1898 var også

istandbragt uden spor af samvirken med Akers autoriteter, uagtet den foreslaede lov omfatter et virkefelt udover en betragtelig del af Akers herred (det saakaldte byggebelt),

²⁸⁹ Lov 26. mars 1915 nr. 1 § 10

²⁹⁰ Vi har hatt fire stortingsrepresentanter med dette navnet – her er det snakk om den senere statminister Konow, født på Stend i daværende Fana herred 16. august 1845, død samme sted 15. mars 1924.

²⁹¹ Stortingsforhandlinger 1898-1899, 8. del, O. 25.02., s. 506

²⁹² Skrivet fra Aker herred er gjengitt på side 1-7 i Dok. No. 73 (1898)

og uagtet den indeholder bestemmelser, der kuldkaster de forudsætninger, der var grundlæggende ved beltets oprettelse

ifølge den «Forestilling» ordfører Færden i Aker herred sendte (direkte til Stortingets næringskomité nr. 2, som hadde fått lovforslaget til behandling) fredag 15. april 1898.²⁹³ Samme kveld ble det avholdt et møte om saken i Akers Sogneselskab, og neste dag trykket Morgenbladet et referat fra møtet i morgennummeret.²⁹⁴ Der sto det blant annet at selv om Aker herred hadde kontaktet både departementet og byadministrasjonen i Oslo, hadde

Byens Autoriteter ... svaret med Taushed; vedkommende Bureauchef svarede mundtlig, at man ansaa Forslaget som Aker uvedkommende, da Christiania By i Byggeanliggender ansaaes for Herre i Bæltet, og at man kunde anse det givet, at ingen Henvendelse om dette Lovforslag vilde ske til Aker. Saa er heller ikke skeet.

Det sto også i referatet at kommunestyret i Aker mente seg «fuldt berettiget at anse [det fremlagte lovforslaget] for et Forsøg paa Overgreb fra Byens Side». Dette førte til at Oslos borgermester, Christian Birch-Reichenwald, sendte et brev til Akers ordfører Færden samme lørdag. Der skrev han blant annet at det som var som var gjengitt i referatet måtte «bero paa en Misforstaaelse» og at han «kunne gaa ud fra, at Hr. Ordføreren vil finde Grund til offentlig at berigtige Referatet», og dette gjentok Birch-Reichenwald så i et brev han sendte til stortingskomitéen mandag 18. april.²⁹⁵ 25. april sendte også Arbeidsdepartementet et brev til stortingskomitéen - departementets syn på saken var stort sett sammenfallende med byens.²⁹⁶ Etter dette valgte imidlertid næringskomité nr. 2 å innstille på at lovsaken skulle sendes tilbake til regjeringen.²⁹⁷ Da innstillingen skulle behandles i Odelstinget 27. mai 1898, gjorde komitéens ordfører oppmerksom på at komitéen

vil ændre Beslutningen noget, saa den kommer til at lyde: «Sagen oversendes Regjeringen med Anmodning om at indhente Akers Herredsstyres Erklæring om Lovforslagets

²⁹³ Dok. No. 73 (1898) s. 1-7

²⁹⁴ Morgenbladet 1898 nr. 241 (morgennummeret 16. april 1898 s. 1

²⁹⁵ Dok. Nr. 73 (1898), tillegg nr. 1 s. 1-2

²⁹⁶ Dok. Nr. 73 (1898), tillegg nr. 1 s. 3-4

²⁹⁷ Indst. O. No. 74 (1898)

Bestemmelser vedrørende 'Byggebeltet' og om muligt paany at forelægge Sagen for næste Odelsting»

og Odelstinget sluttet seg til dette.²⁹⁸

Neste Storting skulle imidlertid tre sammen allerede samme høst, så det var knapt med tid, samtidig som Oslo presset på for å få vedtatt den nye loven. Uttalelsen fra Aker ble først ferdig i januar 1899, men da hadde departementet allerede sendt en ny lovproposisjon²⁹⁹ til Stortinget

Da Departementet ikke fant at kunne oppbeie den ved Odelsthingsbelutningen forlangte Erklæring fra Aker ..., hvilket Forslag i alt væsentligt falder sammen med det som Oth. Prp. Nr. 19 for 1898 fremsatte Forslag.³⁰⁰

Dette avstedkom flere nokså krasse meningsutvekslinger³⁰¹, og næringskomité nr. 2 delte seg i et flertall og et mindretall som la frem hvert sitt lovforslag.³⁰²

Det var full enighet i komitéen om at loven var både godt gjennomarbeidet og helt nødvendig som ny lov for byområdet i seg selv. Fire av komitéens ni medlemmer mente imidlertid (som de også hadde gjort da loven for Bergen ble behandlet) at det var prinsipielt betenkelig å la byer skulle styre utviklingen i områder som hørte til en landkommune. Mindretallet mente at Aker burde ha egen bygningslov, og deres forslag var derfor at 1875-bygningsloven for Oslo skulle brukes i byggebeltet til Aker fikk en egen lov, men da ved at vedtaksmyndigheten ble fordelt mellom byens og herredets myndigheter til Aker-loven var vedtatt.

Saken ble ikke klar for odelstingsbehandling før 12. mai, og spørsmålet om utsettelse ble det første som måtte avgjøres.³⁰³ De representantene som mente man burde utsette behandlingen, begrunnet det gjennomgående med at stortingssesjonen allerede var forlenget, samtidig som de antok at det ville ta svært lang tid å lande et lovvedtak på grunn

²⁹⁸ Stortingsforhandlinger 1898, 8. del, O. 27.05., s. 166-168

²⁹⁹ Oth. Prp. No. 12 (1898-1899)

³⁰⁰ Dok. Nr. 56 (1898-1899) s. 1

³⁰¹ Dok. Nr. 77 (1898-1899)

³⁰² Indst. O. XVI (1898-1899). Flertallets begrunnelse s. 5-8, mindretallets s. 8-9. Flertallets lovforslag s. 11-49, mindretallets s. 50-84

³⁰³ Stortingsforhandlinger 1898-1899, 8. del, O. 12.-13.05., s. 1240-1282 (hele), utsettelsesdebatten s. 1240-1251

av den kraftige uenigheten. Det ble likevel flertall for å behandle den (61 stemmer for behandling, 22 mot) etter at flere representanter hadde vist til problemene knyttet til tidligere utsettelse – sakene hopet seg opp, og på ett eller annet tidspunkt måtte man nødvendigvis ta dem. At den aktuelle lovsaken kom til behandling såpass sent, kan nok likevel ha bidratt til at den fikk en litt overraskende løsning: Om ettermiddagen den første dagen den ble behandlet, satte to av representantene – Oslos fjerderepresentant Annæus Schjødt og Akershus' førsterepresentant Hans Haga – seg ned og utarbeidet et kompromissforslag: Loven skulle gjøres gjeldende også for byggebeltet, men vedtaksmyndigheten skulle fordeles, og det skulle også være gjensidig representasjon i flere av de aktuelle behandlings- og vedtaksorganene.³⁰⁴ Forslaget ble lagt frem for Odelstinget neste dag, og i løpet av dagen ble det enighet om de nødvendige endringene i lovteksten. Lagtinget foreslo noen nye endringer da saken ble behandlet der 19. mai³⁰⁵, men samtlige ble akseptert da Odelstinget behandlet Lagtingets merknader 24. mai, selv om flere mente den ene av dem var uheldig.³⁰⁶ Den gjaldt spørsmålet om kongen skulle kunne vedta at loven skulle gjøres gjeldende for Akershus festning, en mulighet Lagtinget hadde strøket. En del av Odelstingets medlemmer har kanskje sukket lettet da næringskomitéens ordfører sa at

saa langt som vi er kommet i sessionen, er der ikke nogen grund til at fastholde odelstingets oprindelige bestemmelse i dette punkt, og derved maaske foranledige en forlængelse af stortingets forhandlinger. Der er ikke tilstrækkelig føie til det.

26. mai ble lov 26. mai 1899 nr. 3 om *Bygningsvæsenet i Kristiania* sanksjonert av kongen, og neste dag ble stortingssesjonen avsluttet.

Med dette startet utviklingen mot det som etter hvert ble et relativt komplisert bygningsadministrasjonssystem i Oslo/Aker-området, noe jeg kommer tilbake til etter omtalen av en annen merknad Lagtinget hadde til Odelstingets lovvedtak - et endringsforslag Odelstinget tok til følge uten kommentarer av noe slag.

Lagtingets merknad var knyttet til § 16, bestemmelsen om refusjonkrav i tilfeller der infrastruktur var opparbeidet av kommunen.³⁰⁷ Slik paragrafen ble vedtatt av

³⁰⁴ Stortingsforhandlinger 1898-1899, 8. del, O. 13.05., s. 1269 (hele behandlingen 12.-13.05 s. 1240-1282)

³⁰⁵ Stortingsforhandlinger 1898-1899, 8. del, L. 19.05., s. 347-356

³⁰⁶ Stortingsforhandlinger 1898-1899, 8. del, O. 24.05., s. 1311-1312

³⁰⁷ Stortingsforhandlinger 1898-1899, 8. del, L. 19.05., s. 350

Odelstinget ved første gangs behandling, var det skilt mellom gater som var overtatt til kommunalt vedlikehold før lov 3. april 1880 nr. 2 om opparbeidingsplikt hadde trådt i kraft og gater som var overtatt etter dette - det var bare gater som var eller ble overtatt av kommunen etter at opparbeidingsloven trådte i kraft, det kunne kreves refusjon for. Lagtingets endring besto i at paragrafen fikk et tillegg, «Naar ældre vei indgaar i reguleret gade og af kommunen oparbeides som saadan, bliver med hensyn til grundeiernes refusionspligt de om oparbeidelse af nye gader gjældende regler at befølge» - altså tilsynelatende det samme som det som allerede sto i den 'almindelige' bygningsloven. Begrunnelsen for å ta formuleringen inn i loven for Oslo var imidlertid at om man hadde holdt seg til det opprinnelige lovforslaget, slik at Oslo fortsatt hadde vært eneste bygningsmyndighet i byggebeltet, ville byen uten videre blitt ansett som den kommunen som tok opp vegene i byggebeltet til kommunalt vedlikehold; dermed ville disse vegene også uten videre blitt omfattet av refusjonsbestemmelsen. Når det som følge av Odels-tingets endringer ble Aker som ble kommunen som tok dem opp, ville muligheten til å kreve refusjon imidlertid ikke omfatte de eksisterende vegene i byggebeltet, ettersom byggebeltet aldri hadde vært omfattet av opparbeidingsplikten - opparbeidingsloven var bare gjort gjeldende for områdene innenfor det som ble byens nye byggenrese etter byutvidelsen i 1877. Tillegget skulle altså sikre at Aker herred kunne kreve refusjon ved utvidelse av eksisterende veger, ikke bare når det skulle anlegges nye. Det fikk imidlertid bare virkning for eksisterende veger i den delen av Aker som var omfattet av byg- ningsloven for Oslo - altså veger i 'byggebeltet'.

4.12.4.2 1899-loven i byen og i byggebeltet

Opparbeidingsbestemmelsene i lovforslaget var blant det som i særlig grad hadde bi- dratt til at Aker herred hadde motsatt seg at byen skulle ha vedtaksmyndigheten i byg- gebeltet. Det skyldtes ikke at opparbeidingsplikten skulle gjøres gjeldende også for byg- gebeltets del, men at det i § 5 i det opprinnelige lovforslaget sto at det var byens regule- ringssjef som skulle stå for all regulering av byggebeltet, samtidig som kongen skulle avgjøre hvor stor andel av kostnadene Aker herred og innbyggerne der skulle bære. I tillegg var det slik at § 11 i lovforslaget sa at

Naar ny Gade eller Plads anlægges af Kommunen, skal Eierne af de tilstødende Grunde erstatte denne dens hele Udlæg ved Erhvervelsen af den til Gaden eller Pladsen fornødne

Grund, heri indbefattet alle Udgifter til Ulempeerstatning, dog kun til en Gadebredde af 20 m. i den indre og mellemste Zone og 25 m. i den ydre Zone.

Den 'ytre sonen' var byggebeltet, og begrunnelsen fra byens myndigheter og departementet for at vegene skulle være fem meter bredere utenfor enn innenfor bygrensa, var blant annet at grunnen var mye mindre verdt utenfor enn innenfor. Samtidig ble det fremhevet at det var viktig for byen å få ordnede forhold i byggebeltet før dette (en gang i fremtiden) ble innlemmet i byområdet. Det var aldri snakk om noe 'hvis' i den forbindelse, så det er ikke spesielt vanskelig å forstå at lovforslaget - slik det var - bidro til å forverre et allerede anstrengt forhold mellom Oslo by og Aker herred.

Nå fikk Aker altså i stedet egen regulerings- og bygningsmyndighet. Egen skjønnskommissjon fikk herredet ved res. 18. november 1899 ang. *Anordning af en Kommission til Afgivelse af Skjøn og Taxter for Byggebæltet i Aker*. En annen følge av ansvarsdelingen ble imidlertid at det kom to forskrifter om opparbeidingsplikt - en for Oslo, vedtatt 28. oktober 1899, og en for byggebeltet i Aker, vedtatt 12. januar 1901.

I bygningslov (1899) for Oslo var kommunalt grunnverv og spørsmål i sammenheng med dette (refusjon, repartisjon m. m.) plassert i kapittel II, mens bestemmelsene om grunneiernes forpliktelser i forbindelse med gateopparbeidning sto i kap. III. Skjønnskommissjonene som ble opprettet i forbindelse med at 1899-loven trådte i kraft hadde bare kompetanse i saker etter kap. II, mens saker etter kap. III hørte under den kommunale administrasjonen, ved eventuell tvist under de ordinære domstolene.³⁰⁸ Kommisjonenes skjønnsmessige vurderinger kunne ankes inn for overskjønn, men ikke for rettslig behandling. De rettslige vurderingene kunne derimot ankes direkte til Høyesterett.³⁰⁹

1899-loven for Oslo var den første bygningsloven med vilkåret som i dag står i plan- og bygningslov (2008) § 18-1, og som (med dagens ordlyd) sier at en del tiltak bare tillates om «offentlig veg er opparbeidet og godkjent ... fram til og langs den side av tomte hvor den har sin atkomst». I 1899-loven sto vilkåret i § 14 i kap. III, og der var det knyttet til oppføring av «ny» bygning. Det fulgte imidlertid av både § 8 og § 22 at «ny Bygning» omfattet alle tiltak der «enten den ældre Underbygning over Gadelinjen forstærkes, eller Overbygningen nedtages indtil 1ste Etages Gulvbjælker og igjen opføres». Hvis det ikke

³⁰⁸ Rt. 1902 s. 545 (på side 545-546), Kaas (1957) s. 53, note 1 til § 48

³⁰⁹ Bygningslov for Oslo (1899) § 12 tredje punkt

fantas gate eller veg som enten var tatt opp som offentlig eller var privat, men ble godkjent av bygningsmyndigheten, måtte den som søkte om tillatelse til å bygge noe «nytt» på sin tomt derfor normalt også opparbeide vegen. Vedkommende kunne imidlertid kreve refusjon av de øvrige grunneierne langs gata, på lik linje med det kommunen eller kunne gjort (§ 15). Alle som enten allerede hadde satt opp bygning på sin tomt eller gjorde det etter at gata var anlagt, måtte dermed

udrede Udgifterne ved Gadens Oparbeidelse, forsaavidt angaar Halvdelen af Gadens Bredde langs Grunden (Matr.-Nummeret) og for en Halvdel udreder Udgifterne ved Anbringelse af Kloakledning i Gaden langs samme Strækning.

Pliktopparbeidsloven fra 1880 var det eneste som begrenset denne plikten i noen tilfeller, fordi eiere av bygg som var oppført før 1880 bare kunne pålegges å dekke kostnader som var hjemlet i 1880-loven. De slapp derfor å betale mer enn de 12 kronene per løpemetre som var fastsatt der hva avløpsrør og fortausopparbeiding angikk, men måtte dekke sin andel av grunnkostnadene etter reglene i 1899-loven.

Ettersom virkeområdet for Oslos bygningslov omfattet byggebeltet, var kravet om opparbeidet gate 'frem til og langs' gjeldende også der. Ifølge 1899-loven skulle gatene vanligvis opparbeides med kjørebane, fortau og avløpsrør både i byggebeltet og innenfor bygrensa, men de tekniske kravene var ikke de samme i byggebeltet som inne i byen. I byen skulle fortauene normalt «forsynes med Bordursten [belegningsstein] og brolagt Rendesten og forøvrigt enten helt asfalteres eller brolægges», i byggebeltet var hovedregelen derimot at de skulle belegges med grus.³¹⁰

Kravene til gatebredde var som nevnt også forskjellige, 20 meter innenfor og 25 meter utenfor bygrensa. Det skal imidlertid ikke forstås som at breddekravet var kravet til opparbeidingsbredde. I proposisjonen til bygningslov (1906) for Trondheim opplyste departementet at lovens 'gatebredde' siktet til avstanden mellom byggelinjene, ikke opparbeidingsbredden³¹¹, men da hadde Aker herred allerede kommet til at det måtte være dette som var ment - i et av dokumentene i en sak fra 1904 om utparsellering på Grefsen står det følgende:

³¹⁰ Forskr. 28. oktober 1899 (Oslo) § 3; Forskr. 12. januar 1901 (Aker) § 4

³¹¹ Ot.prp. nr. 39 (1904-1905) s. 15

Efter nogen diskussion enedes man om at en gadebredde paa 15 m. maate ansees som tilstrækkelig og at bygningslovens krav var tilfredsstillet naar afstanden mellem byggelinierne mindst blev 25 m.³¹²

Bygningsloven for Oslo åpnet for at det kunne gis dispensasjon fra opparbeidingsplikten, både helt (men da bare «under særegne Omstændigheder», § 14 pkt. 1) og delvis. Det kunne gis midlertidig dispensasjon fra plikten til å opparbeide fortau, men også fra plikten til å opparbeide gata i full regulert bredde. Loven hadde imidlertid ikke noe krav om at forpliktelsen til å opparbeide gata på et senere tidspunkt, skulle tinglyses som heftelse på eiendommen. Det eneste som ifølge loven skulle tinglyses, var «den en Eiendom ifølge ovenstaaende Bestemmelser paahvilende Erstatningspligt i Anledning at iværksat Regulering», altså informasjon om at det hvilte en framtidig refusjonsplikt på eiendommen som ville bli aktivert når tomten ble bebygget (§ 15 pkt 4.).

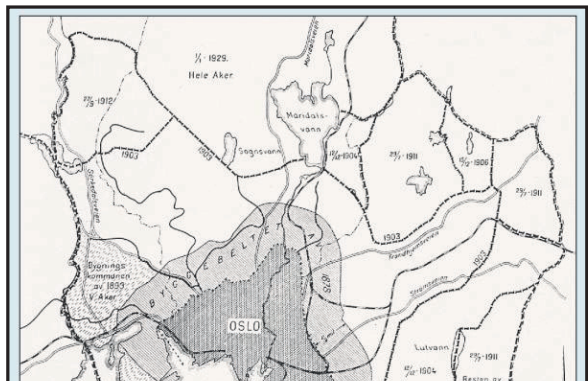
Erstatnings- og refusjonsprinsippene var i utgangspunktet de samme i loven for Oslo som de var i den 'almindelige' bygningsloven og loven for Bergen, men i Oslo omfattet refusjonsretten altså også en andel av opparbeidingskostnadene. Det var satt en øvre grense for denne delen av kravet, 18 kroner per løpemeter fasade i opparbeidingsstilskudd for fortau og rennesten, og det samme for gateopparbeiding og avløpsrør. Grunnervervskostnadene kunne imidlertid kreves refundert fullt ut, og det var presisert i loven at dette også omfattet eventuelle ulempeerstatninger (§ 11), så det kunne være snakk om store beløp. Ettersom tanken bak de nye erstatnings- og refusjonsbestemmelsene var å sikre at det ble samsvar mellom refusjonskravene og den verdistigningen eiendommene i området fikk som følge av gateopparbeidingen, kunne det imidlertid være aktuelt å kreve refusjon også av grunneiere som ikke hadde grense direkte til den aktuelle gata. I loven for Oslo var denne subsidiære refusjonsplikten hjemlet i § 11 første ledd nest siste punktum. Om heller ikke dette var nok til å få dekket kommunens utlegg, «bliver det resterende at føre til endelig Udgift for Bykassen» (§ 11 første ledd siste punktum).

³¹² Oslo kommune Plan- og bygningsetaten, sak 190400202

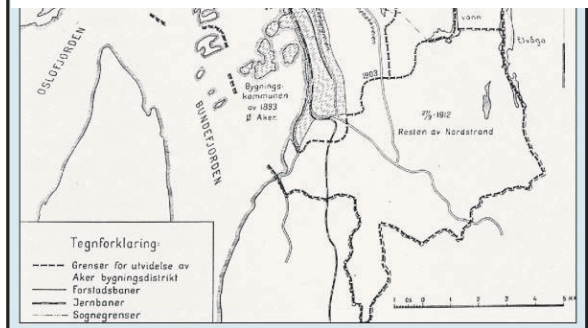
4.12.4.3 «Akers bygningsdistrikt» - ett område, to bygningslover

Allerede før bygningsloven for Oslo ble vedtatt, hadde administrasjonen i Aker gjort departementet oppmerksom på at det var ønskelig å få deler av herredet underlagt en bygningslov. I 1870 hadde det blitt opprettet tre bygningskommuner i Aker (Hegdehaugen, Vågeby og Vålerenga), men disse ble innlemmet i Oslo by ved byutvidelsen i 1877.³¹³ Da 1899-loven trådte i kraft, var det to bygningskommuner i herredet (Bekkelaget-Ljan og Bygdøy-Lysaker), begge opprettet i 1893³¹⁴, men i 1903³¹⁵ ble både disse og et 'belte utenfor beltet' omfattet av den 'almindelige' bygningsloven og underlagt Akers regulerings- og bygningsmyndighet. Nye områder ble lagt inn under den 'almindelige' bygningslovens virkeområde i 1904, 1906, 1911 og 1912.³¹⁶ Etter dette var det bare den nordre delen av Aker som ikke var omfattet av noen bygningslov, og heller ikke ble det før bygningslov (1924) trådte i kraft 1. januar 1929.

16. januar 1905 ble det gitt syv forskrifter for det som nå skulle omtales som 'Aker bygningsdistrikt', en samlebetegnelse for byggebeltet og områdene som var omfattet av den 'almindelige' bygningsloven. Ved § 20 i den første av disse forskriftene ble det innført vilkår om veg 'frem til og langs' også i områdene som var omfattet av forskriften, men lå utenfor byggebeltet. Dermed ble det også et krav i områder som ble omfattet av forskriftskravene etter hvert som nye



Figur 2. Bygningsdistriktene i Aker



³¹³ Aker herred (1940) s. 221-222

³¹⁴ Kgl. res. 20. juli 1893

³¹⁵ Res. 9. februar 1903

³¹⁶ Res. 12. desember 1904, 15. desember 1906, 29. juli 1911 og 27. september 1912

områder ble tatt inn i 'byggningsdistriktet'.

Det fulgte av § 2 i 1905-forskriften at reguleringskommisjonen måtte samtykke til delinger og utparselleringer både innenfor og utenfor byggebeltet. Var det snakk om en sak utenfor byggebeltet, kunne kommisjonen «om den finder det fornødent, kræve sig forelagt Kart og Delingsplan samt Oplysning om de til Parcellerne projekterede Adkomstveie». Grunneiere som ønsket å få tillatelse til utparsellering, avga derfor ofte erklæring om at det ville bli gitt fri grunn til vegene i utparselleringsområdet. De opparbeidet vanligvis også vegen slik at parsellene skulle bli klare for salg, men i mange tilfeller bare til det minimum forskriften anga – «en av formandskapet godkjent adkomstvei uten kloakk frem til tomten».³¹⁷

I 1920 ble det imidlertid vedtatt et tillegg til § 2 i forskriften fra 1905:

Forinnen tomtesalg finner sted i henhold til utstykningsplan, må adkomstveier oparbeides av parsellselgeren. I hvilken utstrekning dette skal skje, bestemmes av reguleringskommisjonen ved utparselleringsplanens godkjennelse.

Hvis reguleringskommisjonen med formannskapets samtykke bestemmer, at veioparbeidelsen tillates overført på parsellkjøperen, skal selgeren i salgskontrakter og hjemmelsdokumenter innta en av formannskapet godkjent bestemmelse herom.

Parsellselgeren må, hvis han vil kreve særskilt erstatning av kjøperen for utgifter ved oparbeidelsen av adkomstveier, gjøre anmerkning herom i salgskontrakt og hjemmelsdokument.³¹⁸

Som følge av endringen begynte tomteselgere i de delene av Aker som var omfattet av den 'almindelige' bygningsloven å ta et punkt om opparbeidingsforpliktelsen inn i kjøpekontrakten eller skjøtet dersom kommunen hadde gitt dispensasjon fra kravet om opparbeiding i full regulert bredde. Dette utviklet seg etter hvert til et system med egne 'vegerklæringer', men de eldste vegforpliktelsene fremgår altså bare av overdragelsesdokumentene. I slike tilfeller er de ofte ekstrahert i panteregisteret eller på det gamle grunnboksbladet som en «best. om vei» i forbindelse med overskjøtingen.

1905-forskr. § 2 innebar likevel ikke at vegene i ytre del av Aker bygningsdistrikt ble omfattet fullt ut av opparbeidingskravene som var vedtatt for byggebeltets del ved

³¹⁷ Aker herred (1942) s. 53

³¹⁸ Res. 4. juni 1920

forskriften av 12. januar 1901. Kommunens rett til å kreve refusjon i resten av bygningsdistriktet omfattet derfor utlegg til «Erhvervelsen af den til Gaden eller Pladsen fornødne Grund», bygningslov (1896) § 13, men ingen andel av opparbeidingskostnadene eller av kostnadene til nedlegging av avløpsrør. Mange eiendommer i det tidligere Aker herred er imidlertid påheftet vegforpliktelser i ettertid, gjerne i forbindelse med en byggesak eller som del av vilkårene for kommunens opptak av vegen til offentlig vedlikehold. I pkt. 4.14.3 kommer jeg tilbake til noen sider ved dette.

4.12.5 Trondheim - ny bygningslov først i 1906. Forholdet til Strinda herred

4.12.5.1 Lovens forhistorie. Strindas overtakelse av bygningmyndigheten i byggebeltet

Trondheim fikk ikke ny bygningslov før i 1906, selv om byen hadde sendt et lovutkast til departementet allerede i 1892.³¹⁹ Det var flere grunner til dette. I første omgang var tilbakemeldingen også der at departementet ønsket å vente til den nye 'almindelige' bygningsloven var vedtatt, slik at denne kunne brukes som grunnlag for «de principielle bestemmelser, som det maatte findes ønskeligt at faa inført som gjældende for landets samtlige byer».³²⁰ Da lovarbeidet ble tatt opp igjen, kom imidlertid byen med et nytt utkast der det var forutsatt at loven skulle gjøres gjeldende for et byggebelt med 500 meters bredde utenfor bygrensa, en del av Strinda herred. Formannskapet i Strinda ble anmodet om å uttale seg om forslaget, men der mente man det var bedre om herredet ble omfattet av en justert versjon av den 'almindelige' bygningsloven fra 1896, og da med herredet som bygningsmyndighet. Stiftamtmannen sendte forslaget videre til departementet i desember 1902, og departementet ba deretter Trondheim by uttale seg om det. Byens lovkomité støttet imidlertid ikke forslaget, den viste til

at byggevirkosomheden i beltet efter Strinden-udkastets § 1 vil blive unddraget enhver kontrol af byens bygningsautoriteter. Vistnok vil komitéen ikke benegte, at kontrollen tidligere ikke har været saa effektiv, som ønskeligt kunde være, men den finder dog, at det maa befrygtes, at den, anordnet som nu foreslaet af Strinden, vil blive end mindre tilfredsstillende. At byen endvidere ikke skal gives mindste indflydelse paa reguleringen af

³¹⁹ Ot.prp. nr. 39 (1904-1905) s. 12

³²⁰ Ot.prp. nr. 39 (1904-1905) s. 1 flg.

strøg, som den maa forudsættes sent eller tidlig at maatte komme til at overtage, anser komitéen for at være i høi grad ubilligt.³²¹

11. juni 1903 vedtok Trondheims kommunestyre følgelig at det ikke ville støtte forslaget fra Strinda. Dermed sendte stiftamtmanden ballen tilbake til formannskapet i Strinda, som opprettholdt vedtaket sitt i et nytt møte 18. september 1903. Samtidig ba herredsstyret imidlertid om at det snarest mulig ble fremmet en sak om bygningslov for Strinda, ettersom det var stor byggevirksomhet i en del av herredet som dels lå utenfor, dels innenfor det nokså smale byggebeltet på 75 alen som var fastsatt i § 4 i bygningsloven for Trondheim fra 1869:

Udenfor byggebeltet danner bebyggelsen, anfører formandskabet, en eneste labyrint, saaledes at det ikke vil være muligt at faa anlagt en nogenlunde lige gade med rimelig bredde i nogen retning uden at en større eller mindre del af bygningerne vil blive gjennemskaaret af gadelinjerne.

Indenfor beltegrænsen ser det vistnok, anfører formandskabet videre, en del bedre ud. Saaledes synes der langs hovedveien at være tænkt paa en slags regulering; bagenfor husrækken langs denne vei er der imidlertid hist og her dels opført dels planlagt opførelse af huse, uden at der kan spores nogen plan for reguleringen, saaledes at det maa befryktes, at bedre stillede folk, paa grund af den herskende mangel paa regulering og kontrol, efterhaanden vil komme til at sky strøget og dette istedet blive tilholdssted for en større eller mindre del af byens proletariat.³²²

Fogden i Strinda og Selbu mente imidlertid at lovforslaget fra Strinda herred var for dårlig – han mente

bl. a., at den kontrol med byggevirksomheden i beltet, som, vil etableres ved det af Strinden vedtagne lovudkast, neppe vil vise sig tilstrækkelig, naar hensees til den udstrækning, hvori byggevirksomheden allerede nu foregaar.

Fogden anbefalte derfor at byggebeltet fortsatt skulle kontrolleres av myndighetene i Trondheim. Stiftamtmanden støttet dette i skrivet han la ved da han sendte dokumentene i saken til departementet 8. oktober 1903.

Der fremgår av lovproposisjonen fra 1904-1905 at det særlig var to grunner til at Strinda ikke ønsket å bli omfattet av bygningsloven for Trondheim. Den ene var

³²¹ Ot.prp. nr. 39 (1904-1905) s. 4

³²² Ot.prp. nr. 39 (1904-1905) s. 4

kostnadene ved å måtte følge opp krav i en bygningslov som var utformet med tanke på bymessig bebyggelse; den andre var at Strinda, på samme måte som Aker, hadde motforestillinger mot at byens myndigheter skulle styre utviklingen på herredets grunn. Etter det som hadde blitt løsningen i byggebeltet rundt Oslo, var det egentlig aldri tvil om at Strinda måtte få mulighet til å øve innflytelse på utviklingen i byggebeltet rundt Trondheim, men det var vanskeligere å overføre hele ansvaret til Strinda enn det hadde vært å vedta at Aker herred skulle være bygningsmyndighet i beltet rundt Oslo – administrasjonen i Strinda var ikke godt nok utbygget til at den kunne overta oppgaven umiddelbart.³²³ Løsningen ble derfor å vedta bygningsloven for Trondheim med bestemmelser som i første omgang ga Strinda innflytelse på avgjørelser som gjaldt byggebeltet. I tillegg fikk herredet mulighet både til å vedta endringer i avgrensingen av byggebeltet og til å overta bygningsmyndigheten helt, enten ved at det ble opprettet bygningskommuner eller ved at herredet overtok ansvaret for beltet i sin helhet – lov 11. juni 1906 nr. 3 § 107 pkt. 2 og 5.

I februar 1911 ble byggebeltet innskrenket noe³²⁴, og i 1912 ble det bestemt at Strinda skulle overta ansvaret for byggebeltet fra 1. januar 1913.³²⁵ I 1916³²⁶ ble byggebeltet utvidet til å omfatte et område nord for byen, «fra beltesten nr. 4 ved Ringveveien følges grænselinjerne mellem Lade paa den ene side og Rognli, Moen og Østmarken paa den anden side ned til sjøen», og i 1922³²⁷ ble det utvidet nok en gang. Det var aldri aktuelt å bruke annet enn bygningsloven for Trondheim i noen del av Strinda, i motsetning til det som ble gjort i Aker.

4.12.5.2 Trondheimslovens særbestemmelser for byggebeltet

I likhet med loven for Oslo hadde loven for Trondheim egne bestemmelser for byggebeltet, som også i i Trondheimsloven var klassifisert som «ydre zone». I denne sonen var det opprinnelig verken søknads- eller oppmålingsplikt ved tomtedelingen eller utparselering. Eiendomsdelinger måtte bare meldes til kommunen, som så kunne «om den finder det fornødent, kræve sig forelagt kart og delingsplan samt oplysning om de til parcellerne

³²³ Indst. O. VI (1905-1906) s. 7-8

³²⁴ Res. 10. februar 1911

³²⁵ Res. 11. oktober 1912

³²⁶ Res. 16. februar 1916

³²⁷ Res. 28. april 1922

projekterede adkomstveie», § 16 B pkt. 3. Før det kunne avholdes skylddelingsforretning, måtte det imidlertid foreligge attest fra reguleringskommisjonen «om, at der fra den side intet er at bemerke ved delingen», § 16 B pkt. 4. Etter at Strinda overtok som bygningsmyndighet i beltet ble det imidlertid vedtatt et gebyrregulativ for tilsyn med bygninger «samt for opmaaling av tomter og grunder i Strindens byggebelte»³²⁸ for tilfellene der oppmåling var aktuelt, og ved res. 5. mai 1916 ble det innført full oppmålingsplikt også i byggebeltet.

Det var heller ikke gateopparbeidingsplikt i byggebeltet den første tiden. Pliktopparbeidingsloven for Trondheim fra 1894 omfattet bare byområdet, og selv om opparbeidingsplikten ble innarbeidet i 1906-loven for Trondheim og kravet om adkomst 'frem til og langs' også ble tatt inn i denne loven, var det gjort unntak for byggebeltet i § 20. Ved den samme resolusjonen som innførte oppmålingsplikt, ble det imidlertid krav om adkomst 'frem til og langs' også i byggebeltet, og 3. desember 1920 ble herredsstyrets vedtak til refusjonsregulativ stadfestet.

Strinda var egen kommune til Trondheim bykommune og Strinda, Tiller, Leinstrand og Byneset herredskommuner ble slått sammen til bykommunen Trondheim 1. januar 1964.³²⁹ Det er vegmidtgrenser også innenfor den tidligere bygrensa, blant annet i områdene som er skilt ut fra Rosenborg gård, men der fremgår grunneiernes forpliktelse til «uten godtgjørelse å utlegge gategrunn og oppsette gjerde og vedlikeholde gjerdet»³³⁰ klart av grunnboka, noe som ikke er tilfellet i områdene rett utenfor den tidligere bygrensa. Dette er sannsynligvis en medvirkende årsak til at det har være flere tvister knyttet til eierforholdene for gater og veger i Strinda-delen av Trondheim, men få (om noen) om 'midtgrenseveger' i områdene som lå i Trondheim by også før 1964.³³¹

I 1960 behandlet Høyesterett en tvist mellom Strinda kommune og en grunneier som mente han hadde krav på erstatning for 'sin' gategrunn.³³² En tidligere hjemmelshaver

³²⁸ Res. 25. september 1914

³²⁹ FOR-1963-06-21-17

³³⁰ Fra det gamle grunnboksbladet for dagens gnr. 410 bnr. 295. Målebrevet er fra 21. oktober 1898, men ble tinglyst samtidig med første overskjøting 12. juni 1900 (Trondheim byfogd, SAT/A-0003/1/2/2C/L0040: Pantebok nr. 39, 1900-1901, s. 106)

³³¹ Jeg har ikke undersøkt når bygningsloven ble gjort gjeldende i Tiller, Leinstrand og Byneset, men har sett på grensene i Tiller-området, der er det også en del midtgrenser.

³³² Rt-1960-449

hadde avgitt en erklæring om avståelse av gategrunnen i 1923, og vegen var også opparbeidet. Den nye hjemmelshaveren mente imidlertid at erklæringen ga kommunen rett til å ta arealet i bruk til gate, men ingen eiendomsrett. Etter at kommunen hadde gjennomført en ekspropriasjonssak for å fradelt vegarealet, anket han derfor skjønnskommisjonens kjennelse fordi han ikke var tilkjent erstatning. Han fikk medhold i lagmannsretten, som hjemviste saken til ny behandling, men kommunen anket til Høyesterett.

For Høyesterett anførte hjemmelshaveren at kommunen grep inn

i eierens adgang til å selge tomter til midten av gategrunnen slik det alltid hadde vært praktisert etter 1923, og som det har vært vanlig også ellers i Strinda. Det er ikke riktig at kommunen her hadde den fulle disposisjonsrett over gategrunnen; hvis reguleringen skulle endres eller gaten nedlegges, måtte gategrunnen gå tilbake til grunneieren uten noen heftelse.

Høyesterett var imidlertid enig med skjønnskommisjonen: Han hadde ikke krav på erstatning for gategrunnen. Retten kunne

ikke se forholdet annerledes enn at forutsetningene for den ordning erklæringen av 1923 gir uttrykk for er oppfylt; kommunen har opparbeidet den gate grunneieren den gang var interessert i, og denne har på sin side overlatt gategrunnen til kommunen vederlagsfritt. Den fulle rådighet er dermed gått over til kommunen for godt. Grunneieren sitter igjen med den blotte formelle juridiske hjemmel. ... Når det ikke i erklæringen ble gitt uttrykk for at kommunen etter opparbeidelsen skulle få overført hjemmelen til gategrunnen, antar jeg at det er riktig som gitt til kjenne av den tidligere rådmann i kommunen og bygningssjefen, at det hang sammen med at kommunens folk ville spare seg arbeidet med oppmåling og skylddeling av gategrunnen, og at man regnet med at det ikke hadde noen betydning om man fikk den formelle hjemmel.

I 1972 avsa Høyesterett en kjennelse i en sak om en annen veg med midtgrense i Strindaområdet, som da hadde blitt en del av Trondheim.³³³ Vegen var fortsatt ikke opparbeidet, men hjemmelshaverne i området hadde inngått avtale med Strinda kommune om avståelse av grunn til den regulerte vegen i 1962. Det ble imidlertid vedtatt reguleringsendringer etter at Strinda ble slått sammen med Trondheim, og overskjønnsretten mente den ikke hadde kompetanse til å behandle spørsmålet om hvorvidt kommunen pliktet å innløse noen arealer som var regulert til veg i den opprinnelige planen, men bare ville bli avskåret fra byggetomtene de hørte til som følge av avståelsene etter den

³³³ Rt-1972-1

nye planen. En del av spørsmålet var om disse arealene overhodet hadde noen verdi - vegen skulle være avkjørselsfri, noe som innebar at kommunen ikke kunne kreve refusjon av grunneierne og det følgelig ikke ville være aktuelt å motregne noe refusjonskrav mot erstatningskravet for grunnen. En av hjemmelshaverne anket overskjønnsrettens avgjørelse til Høyesterett, som opphevet overskjønnsrettens avgjørelse og hjemviste saken til ny behandling.

Fremstillingen av faktum i Høyesteretts del av saken kan det være litt vanskelig å få tak på, men deler av overskjønnsrettens avgjørelse er også gjengitt, og det er den som er interessant i sammenhengen her. Det fremgår av denne at avtalen fra 1962 var inngått i samsvar med alminnelig praksis i Strinda, som var

at en grunneier stillet grunn som var regulert til gate vederlagsfritt til disposisjon for kommunen. Den som ervervet tomt fra grunneieren fikk i slike tilfeller tomten målt til midte av gaten til tross for at gategrunnen var en del av tomten som han ingen rådighet fikk over. Følgen av denne måte å ordne tomteforholdene på var imidlertid at det da ikke ble aktuelt for kommunen å ekspropriere grunn til gater. Det ble heller ikke aktuelt for kommunen å kreve refundert utgiftene til ervervelse av gategrunnen fra de tilstøtende grunneiere.³³⁴

Alternativet ble også beskrevet av overskjønnsretten:

Det forekom også at grunnen ikke ble utlagt vederlagsfritt av grunneieren. Tomtene ble også da målt til regulert gatemidte. I neste omgang eksproprierte kommunen grunn til gaten og krevet deretter utgiftene til denne ervervelse refundert av tomteeierne etter bygningslovens regler. Stort sett førte ekspropriasjonen med etterfølgende refusjon til at beløpene gikk opp i opp for tomtekjøperne.

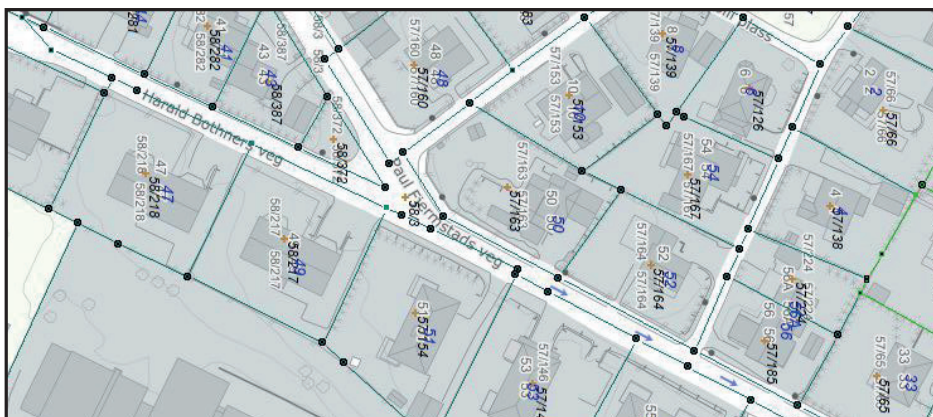
Prisen ble i begge tilfeller vanligvis satt pr. m2.

Det økonomiske resultat for den grunneier som solgte tomter ble den samme i begge tilfeller, likeså for tomtekjøperne.

³³⁴ Rt-1972-1 (på side 4)

Den økonomiske realitet som lå i at tomtekjøperne ved den førstnevnte fremgangsmåte faktisk betalte for en større tomt enn vedkommende fikk rådighet over lå i det faktum at han da kjøpte en tomt til en gate hvor han var fritatt for refusjon av utgifter til kommunens ervervelse av grunnen. Han betalte altså for den fordel dette medførte.³³⁵

I Strinda-delen av Trondheim er det fortsatt en del veger som bærer preg av at tomtene er fradelt i samsvar med denne praksisen og – som det ble sagt i avgjørelsen fra 1960 – «at kommunens folk ville spare seg arbeidet med oppmåling og skylddeling av gategrun-



Figur 3. Paul Fjermstads vei i Trondheim



nen, og at man regnet med at det ikke hadde noen betydning om man fikk den formelle hjemmel», slik at vegarealet fortsatt ikke er skilt ut fra tomtearealet.

Paul Fjermstads vei er en av disse. Etter at det ble innført parkeringsforbud langs den ene siden av vegen i 2015, gikk en bøtelagt bilfører til sak mot det kommunale parkeringsselskapet, begrunnet med at det ikke kunne være anledning til å ilegge parkeringsgebyr for overtredelse av forbudet når det var snakk om parkering på arealer som ble oppfattet som privateid grunn.³³⁶ Bilføreren hadde vært på besøk hos personen som (ifølge matrikkelkartet) eier arealet det ble parkert på, og eierpretendenten stilte som vitne da saken kom opp for Sør-Trøndelag tingrett i 2016.³³⁷ Parkeringsselskapet

³³⁵ Rt-1972-1 (på side 5)

³³⁶ Tor Kværnø får ikke parkere utenfor huset sitt, selv om han eier tomten – NRK Trøndelag (Publisert 4. august 2018, sist lest 2. juni 2023)

³³⁷ 16-069971ENE-STRO

anførte at det var snakk om parkeringsarealer i «beinveges samband» med vegområdet, og dermed arealer som var omfattet av vegtrafikkloven³³⁸ § 2 og følgelig også virkeområdet for loven ifølge § 1, slik at det var uten betydning hvem som eide grunnen. Tingretten kom imidlertid til at arealene ikke var omfattet av definisjonen av offentlig veg i veglova § 1 fordi det var gruslagt, ikke ble vedlikeholdt av kommunen, og var skilt fra kjørebane med kantsten. Parkeringsselskapet anket avgjørelsen til lagmannsretten, men valgte etter hvert å stille saken i bero, og i januar 2019 fikk den aktuelle grunneieren varsel om at de ville stanse all gebyrileggelse på det omtvistede området til parkeringsselskapet hadde fått en uttalelse fra 'skiltmyndigheten'.³³⁹ Dette er Statens vegvesen, og konklusjonen fra SVVs seksjon for trafikkikkerhet, miljø og forvaltning var at

Ved Paul Fjermstad veg 53 vil skiltforbudet gjelde vegen og tilhørende rennestein. Rennesteinen er del av vegens oppbygning, den ivaretar behovet for avrenning. Arealet utenfor det steinbelagte arealet er dermed ikke omfattet av forbudet mot parkering.³⁴⁰

Dermed ble parkeringssaken avsluttet. Det betyr imidlertid ikke at det er slått fast at det gruslagte arealet er privateid grunn, og saken er uansett bare en del av et større problem, som fort kan avstedkomme nye tvister om hvem som eier hva i dette området.

Praksisen med motregning av refusjons- og erstatningskravet, og at beløpene stort sett gikk 'opp i opp'³⁴¹, er det som gjør at det kan bli spørsmål om kommuner uten videre kan påberope gamle vegerklæringer som grunnlag for refusjonskrav i dag, men likevel må kunne kreve matrikulering av umatrikulerte offentlige veger uten at det betales erstatning for grunnen i andre tilfeller. Dette kommer jeg tilbake til i pkt. 4.14.2 og 4.14.3.

4.12.6 Kravet til 'gatebredde'

Det står i bygningslov (1906) for Trondheim § 6 punkt 3 at gatebredden i Trondheim normalt skulle være 18 meter:

Enhver gade, som reguleres fra nyt, skal saavidt muligt have en bredde af mindst 18 m. og i regelen være retlinjet samt have aaben udgang i begge ender. Disse regler gjælder ogsaa ved ældre gaders regulering med undtagelse af breddebestemmelsen, hvortil dog tages alt

³³⁸ LOV-1965-06-18-4

³³⁹ SVVs ref. 19/120348-6

³⁴⁰ SVVs ref. 19/120348-8

³⁴¹ Rt-1972-1 (på side 5)

det hensyn, som omstændighederne tillader. Undtagelser fra disse regler kan tilstedes af reguleringskommissionen.

I punkt 4 står det imidlertid at «Gadebredden regnes mellem husenes vægge over sokkelen». Det skal forstås etter sin ordlyd: 1906-lovens «gadebredde» var ikke nødvendigvis den bredden gata skulle opparbeides i. Forholdet er omtalt i lovproposisjonen:

Naar departementet i overensstemmelse med, hvad ovenfor er anført, vil foreslaa, at der ved fremtidige nyreguleringer saavel indenfor som udenfor bygrænsen saavidt muligt søges opnaaet en gadebredde af 18 m., er det selvfølgelig ikke meningen, at gaderne i almindelighed skal oparbeides i saadan bredde. Det nævnte maal betegner alene afstanden mellem byggelinjerne paa hver side af gaden, idet det væsentlig er denne afstand, som er af betydning for de interesser, som ovenfor er omhandlet [lys, luft og brannsikkerhet], og som det er bygningslovgivningens opgave at varetage. Oparbejdelsen vil i almindelighed kunne ske i en betydelig ringere bredde og bør - saavel af hensyn til omkostningerne ved gadernes anlæg og vedligehold som af andre grunde, saasom hensyn til støvdrift o. s. v. - helst ikke foretages i større bredde, end hensynet til trafikken med rimelighed tilsiger.³⁴²

I områder med åpen bebyggelse var 'gatebredden' følgelig avstanden mellom byggelinjene, ikke opparbeidingsbredden. Et skriv fra 3. mai 1907 viser at dette var Arbeidsdepartementets generelle oppfatning. Skrivet var svar på en henvendelse fra amtmannen i Akershus som hadde spurt om en veg som skulle føres inn i et regulert byområde, måtte anlegges med den bredden som var angitt som gatebredde i reguleringsplanen for området. Dette avkreftet departementet:

...naar et strøg paa landets grund er underlagt bygningsloven og reguleringsplan for samme er approberet, vil den i reguleringsplanen angivne gadebredde være bestemmende for bebyggelsen paa begge sider af gaden, hvorimod det ikke antages at følges af bygningslovens bestemmelser, at de ved reguleringen til gader bestemte arealer ogsaa maa oparbeides i den hele bredde.

Ved avklaring av eierskapsforhold betyr dette at om utgangspunktet er en reguleringsplan fra denne perioden, må man skille mellom regulert gatebredde og opparbeidingsbredde. I bygningslov (1924) ble det derimot skilt mellom gatelinjer og byggelinjer, så

³⁴² Ot.prp. nr. 39 (1904-1905) s. 15

om avklaringen gjelder vegbredder vedtatt etter at 1924-loven trådte i kraft 1. januar 1929, er det bare gatelinjene (gatebredden) man trenger å forholde seg.

4.13 1924-loven: Tilpasset mindre byer, forutsatte utstrakt bruk av lokale vedtekter

I 1913 satte Arbeidsdepartementet ned en komité for revisjon av bygningsloven. Komitéen leverte to innstillinger i 1919, en om ny lov om bygningsvesenet og en om ny bygningskommunelov.³⁴³ Etter at både Bergen og Molde var rammet av bybranner i 1916 var det også opprettet en egen brannkomité, og denne komitéen leverte innstillingen sin i 1917. I 1919 ble de tre innstillingene sendt til fylkesmennene med anmodning om at det ble innhentet uttalelser fra brann- og bygningsmyndighetene. Etter at Arbeidsdepartementet hadde gjennomgått både innstillingene og de innkomne uttalelsene, ble det utarbeidet et lovutkast som først ble sendt til Justisdepartementet i 1922 for gjennomgang der. I 1923 ble det så levert Stortinget for behandling. En forsterket næringskomité nr. 2 leverte sin Innst. O. XX (1923) 14. november 1923, og den ble behandlet som det 73. ordentlige Stortings første ordinære sak³⁴⁴ – denne sesjonen åpnet 11. januar 1924, dagen etter at det 72. ordentlige Storting var avsluttet.

Bygningslovkomitéen hadde gått inn for at det skulle vedtas en bygningslov som var felles for alle landets byer. Departementet var enig i at dette ville være hensiktsmessig, men mente at en lov som skulle omfatte alle landets byer

i større utstrekning enn av komitéen foreslått må ta sikte på ordningen av forholdene i de mellomstore og mindre byer. Man har derfor foreslått forskjellige modifikasjoner i utkastet, og hensutt bestemmelser som kun passer for de aller største byer til gjennomførelse ved lokale vedtekter for disse byer.³⁴⁵

Bygningslovkomitéen hadde foreslått at opparbeiding av gate 'frem til og langs' skulle bli et generelt krav, men dette var noe av det departementet tok ut:

Bestemmelsen om den byggendes plikt til å oparbeide gate (utkastets kap. IV) [er] utelatt i loven og forutsatt ordnet ved vedtekt for de forholdsvis få større byer hvor en sådan forpliktelse kan tenkes å ville bli gjennomført.

³⁴³ Ot.prp. nr. 30 (1923) s. 2 flg.

³⁴⁴ Stortingsforhandlinger 1924, 8. del, O. 15.-18.01., s. 3-127, L. 23.02., s. 3-35

³⁴⁵ Ot.prp. nr. 30 (1923) s. 3

Dette betyr at det kan være nødvendig å avklare hvilke vedtekter som (eventuelt) var gjort gjeldende for et konkret område, før man kan ta stilling til hvilke forutsetninger som ble lagt til grunn da vegen ble opparbeidet. Det er ikke nødvendigvis avgjørende for eiendomsforholdet i dag så lenge det ikke er snakk om å gjøre noe med vegen, men det kan få betydning om den skal opparbeides i full regulert bredde, og særlig om det blir aktuelt å kreve refusjon i den forbindelse. Dette går jeg nærmere inn på i pkt. 4.14.2 og 4.14.3.

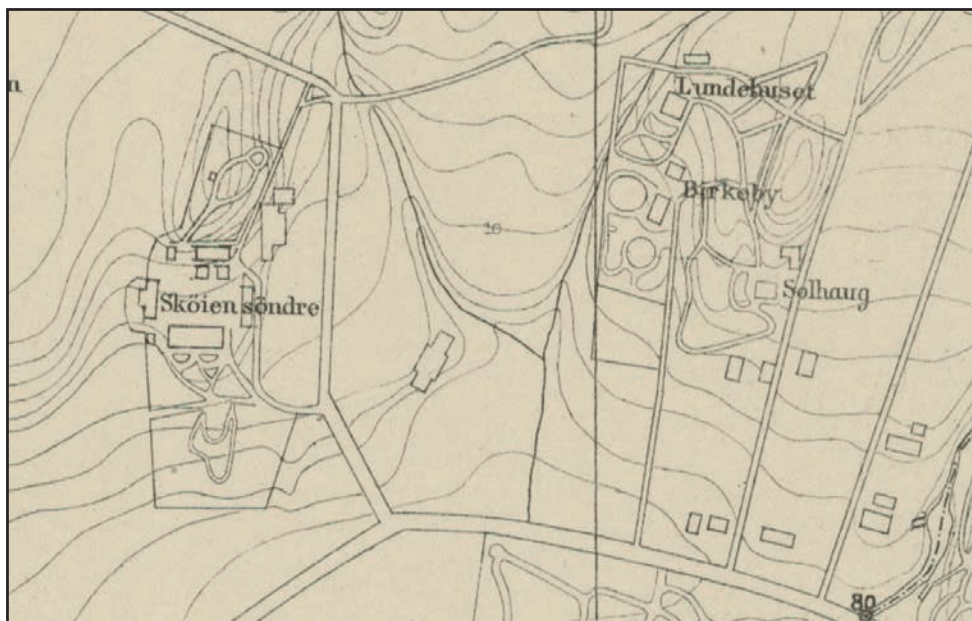
4.14 Følger av 1896- til 1906- og 1924-lovene for spørsmålet om eiendomsretten til vegarealer

4.14.1 Eksempel: Thunes vei, Skøyen

En del av problemet i forbindelse med eierskapsavklaringer i tilfeller der eiendommer er registrert med halve gata eller vegen som del av sin matrikkelenhet, er at registreringen avspeiler en «dominorekke» av rettigheter og forpliktelser både på det offentlige og de privates side, der det offentliges plikt til å ta vegen opp til offentlig vedlikehold og den tilhørende overtakelsen av eiendomsretten til grunnen kan være de siste brikkene i rekka, men ikke nødvendigvis *må* ha vært det. Utviklingen startet for alvor med endringene i erstatnings- og refusjonsbestemmelsene i Oslo-loven fra 1896, og fortsatte med kravet om adkomst 'frem til og langs'. Bygningsmyndighetenes mulighet til å gi midlertidig dispensasjon fra kravet om opparbeiding i full regulert bredde, etter hvert også med tinglysing av vegerklæringer og refusjonskrav som følge av disse midlertidige fritakelsene, er imidlertid det som i størst grad har ført til at det kan være uklart hvem som eier grunnen i og langs slike veger i dag.

Noen sider ved dette er omtalt i pkt. 4.12.5.2 om veggrenser i Strinda. En Høyesterettsavgjørelse fra 1906 om ekspropriasjon av grunn til delvis opparbeidelse av søndre del av 'gate nr. 4' (i dag Thunes vei på Skøyen i Oslo) belyser noen av de andre «dominobrikkene» i rekka.

I 1906 lå Skøyen i Aker, men innenfor byggebeltet rundt Oslo, noe som fremgår både av byggesaksbehandlingen og lovbestemmelsene det ble henviset til underveis i saken. Det var imidlertid lite bebyggelse i området. Det fremgår av et kartklipp fra 1881 at det da bare var tre bruk med litt størrelse der, bnr. 8 *Lundehuset*, bnr. 9 *Solhaug* og bnr. 16 *Birkely*, alle utskilt fra gnr. 3 bnr. 2 *Skøyen søndre* (de to første i 1861, den siste i 1875), og det var gårdsvegen fra Drammensveien til Birkely som var utgangspunktet for uenigheten.



Figur 4. Rt. 1907 s. 145. Området slik det var i 1881

14 april 1903 anmeldte arkitekt Carlén en påtenkt deling av Solhaug, som han (ifølge brevet) var eier av.³⁴⁶ Han søkte samtidig om tillatelse til å bebygge to av tomtene med fire-etasjers bygg, og anmodet i den forbindelse om dispensasjon fra flere krav, blant annet

dispensasjon fra § 14 med hensyn til oparbeidelse af gade no. 4, tilladelse til at benytte den gamle private vei som ligger hvor gade no. 4 er regulert, kun med endel forbedring af

³⁴⁶ All informasjon om saken og området er hentet fra panteregistrene for gnr. 3 bnr. 9, 54 og 55 og noen av panteboksinnskriftene det er vist til der (Digitalarkivet.no), Rt. 1907 s. 145 og sak 190300147 i Oslo kommune Plan- og bygningsetats saksinnsyn. Kartutsnittet er fra *Generalkart over Kristiania med byggebeltet 1881*, kartblad 4 (k1881s_4)

veibanen. I tilfælde af at de nuværende eiere af denne vei negter dens benyttelse, da adgang til at expropriere samme, fra Drammensveien.

Det fremgår av brevet at tanken var å skille ut fem tomter, men det ble til slutt tre – bnr. 53 («parcel 3»), 54 («parcel 2») og 55 («parcel 1»), alle med grense mot og planlagt adkomst via den aktuelle gårdsvegen. Skylddelingene ble tinglyst 18. desember 1903.

I begynnelsen av juli 1903 fikk Carlén brev fra ingeniørvesenet i Aker med avslag på søknaden om å få benytte gårdsvegen som den var. 9. juli søkte han derfor om å få opparbeide den som gate i redusert bredde, med henvisning til at om han måtte opparbeide den slik ingeniørvesenet hadde stilt krav om, med en gatebredde på 5,5 meter og 1,5 meter bredt fortau «i riktig høide ... så bliver disse omkostninger fortiden for store og arbeidet kommer derved ikke til utførelse». Samtidig gjentok han at han trengte ekspropriasjonsrett «til gjennomførelse af gadepartiets erhvervelse og oparbeidelse, da naboeieren, der vistnok er eier af nævnte vei, modsætter sig enhver benyttelse af veien og er ikke villig til at gå med på en mindelig ordning».

Reguleringskommissjonen behandlet søknaden 10. juli 1903, og gikk da inn for at Carlén skulle få tillatelse til opparbeiding i redusert bredde. Kommisjonen mente at

da Drammensveien nuværende høideprofil efter den gjældende regulering skal forandres og da dette ikke kan ventes gennemført i nærmeste fremtid, fandt man at veien midlertidig maatte kunne oparbeides omtrent efter nuværende terrenghøide, og således, at den følger gadens regulerede østside.

Reguleringskommissjonen mente det var unødvendig med noen formell delegering av ekspropriasjonsretten, «idet grundeieren efter bygningslovens § 15 er berettiget til at afholde de i anledning af gadens anlæg fornødne expropriationer». 5. august 1903 vedtok så formannskapet i Aker at gata kunne opparbeides i samsvar med Carléns søknad og et tilleggsvilkår overingeniøren i Aker ville ha med – det var knyttet til plassering av avløpsrørene.

Når Carlén i det første brevet skrev at bnr. 9 *Solhaug* var 'hans', var det ikke som tinglyst hjemmelshaver han var eier av den. Solhaug hadde tilhørt byfogd Johan Christian Lous, som hadde vært død siden 1895, men boet var ennå ikke gjort opp. Arkitekt Carlén hadde sannsynligvis inngått kjøpsavtale med arvingene, og så har en snekkermester Lind antakelig kjøpt bnr. 54 og 55 i forbindelse med at de ble opprettet, men uansett måtte arvingene etter byfogd Lous samtykke da det ble tinglyst fire obligasjoner med

pant i disse to enhetene i desember 1903. Det var snekkermester Lind som tok opp de fire lånene med pant i «den mig tilhørende parcel af gaardsno. 3, brugsnr. 9, Solhaug, Aker», to med pant i «parcel 1» og to med pant i «parcel 2», alle fire ble tinglyst samme dag som skylddelingene.

De to parsellene ble ikke overskjøttet fra dødsboet til Lind før i juni 1915, men Lind overtok korrespondansen med kommunen fra 1903/04, og 15. januar 1905 fattet formannskapet et nytt vedtak i vegsaken:

Snedker Edv. Lind meddeles Tilladelse til at oparbeide Gade 4 fra Drammensveien til og langs hans to Tomter G. No. 3, Br. No. 54 og 55 i en midlertidig Bredde af 5,6 Meter, hvoraf 1,5 Meter anvendes til et Fortoug paa Gadens Østside, og at den Del af Gaden, som saaledes oparbeides, følger den regulerede Østside. Oparbeidelsen udføres efter det under 20 December regulerede Høideprofil og med saadant Veidække, som angivet paa Tegning No. 79. Kloakledning anbringes efter nærmere Bestemmelse af Akers Overingeniør.³⁴⁷

Lind stevnet deretter de berørte grunneierne til ekspropriasjonsskjønn, og det ble avhjemlet i november 1905. Under skjønnet opplyste overingeniøren i Aker

at Formandskabets Beslutning om Oparbeidelse af Gade 4 er saaledes at forstaa, at der maa erhverves Grund til Grøfter eller Veiskraaninger samt til Gjørdeafstand paa Vestsiden af den 5 ½ Meter brede Veibane. Hertil udkræves 1,83 Meter, saaledes at den totale Bredde blir 5,5 Meter + 1,83 Meter = 7,33 Meter.

Bnr. 16 *Birkely* hadde vært eid av blikkenslager Søren Edvard Johansen, men han var også død, så det var dødsboet som var part i saken. Boet la ned påstand om at skjønnet skulle avvises fordi det ikke var fremsatt krav om ekspropriasjon av *hele* den regulerte gatebredden, men fikk ikke medhold i skjønnskommisjonen, som tilkjente boet en erstatning på 1 krone og 50 øre per kvadratmeter for 361,6 m² eksisterende veggrunn, og 4 kr./m² for to andre arealer som til sammen utgjorde litt over 40 m². Det ble samtidig avsagt fravikelseskjennelse, noe som var nødvendig slik de daværende bygningslovene var utformet.

Dødsboet anket deretter saken inn for Høyesterett, som behandlet anken 8. desember 1906. Det ble prinsipielt lagt ned påstand om at skjønnet skulle avvises fullstendig, subsidiært

³⁴⁷ Rt. 1907 s. 145 (på side 145-146)

at Skjønnsforretningen med derunder afsagt Fravigelseskjendelse kjendes uefterrettelig som hvilende paa feilagtigt Grundlag, at de paa Indstevntes Bekostning hjemvises til Skjønnskommissionen til Rettelse af Feilene

- altså påstand om at boet skulle få medhold i at gategrunnen skulle eksproprieres i full regulert bredde selv om gata foreløpig ikke skulle opparbeides i denne bredden. Lind la på sin side ned påstand om at skjønnskomisjonens avgjørelser skulle stadfestes, og han fikk medhold i dette.

Førstvoterende, assessor Motzfeldt, presiserte at det Høyesterett skulle ta stilling til, var det rettslige spørsmålet om hvorvidt bygningsloven hjemlet ekspropriasjon av gategrunn i mindre enn regulert bredde. Det mente Motzfeldt den gjorde, han viste til at dette fulgte direkte av bygningslov (1899) for Oslo § 10, som sa at ekspropriasjoner «som udkræves til Gjennemførelse af besluttet Regulering, iværksættes efterhaanden og i den Udstrækning, som Kommunen bestemmer». Det gjorde ingen forskjell at det var en privatperson som sto for ekspropriasjonen, og siden Lind hadde fått kommunens tillatelse til å opparbeide adkomstvegen med redusert bredde, trengte han bare kreve at ekspropriasjonen omfattet

de til Gadens Anlæg fornødne Expropriationer. Ordene «Gadens Anlæg» maa her betegne den Udstrækning, hvori der er givet Tilladelse til at oparbeide Gaden. Gaden maa nemlig, naar den er færdig, efter min Mening siges at være anlagt, selv om den ikke er oparbeidet i den fulde regulerede Bredde.

Motzfeldt viste videre til § 14 andre ledd, der det sto at grunneiere langs gater som ikke var opparbeidet i full regulert bredde, var forpliktet til «at holde de Grundstykker, der saaledes indtil videre ikke bliver at udlægge til Gade, forsynede med en passende Indhegning efter Reguleringskommissionens nærmere Bestemmelse». Han pekte på at denne plikten måtte sees i sammenheng med at «Eiendomsretten til disse Grundstykker fremdeles forbliver hos de gamle Grundeiere. Disse har ingen forpligtelse til at indhegne fremmed Eiendom». Arealene som var ekspropriet hadde eksproprianten derimot fått full disposisjonsrett over så snart erstatningen var betalt, og eiendomsretten var dermed overført uavhengig om gata ble opparbeidet umiddelbart eller først på et senere tidspunkt.

Dødsboet hadde trukket inn flere forhold som førstvoterende stort sett avviste med henvisning til at det var snakk om forhold som falt inn under erstatningsfastsettelsen,

og «paa skjønsmæssige Ansættelser af Erstatningen har selvfølgelig Domstolene ingen Indflydelse». Boet hadde imidlertid også

gjort gjældende, at der vil opstaa store Vanskeligheder, ved Fordelingen i sin Tid paa de interesserede Grundeiere af Omkostningerne ved Gadens Anlæg i dens fulde Bredde, om man tillader Expropriation kun af den Del af Gaden, der er tilladt oparbeidet.

Bakgrunnen for denne anførselen var sannsynligvis at Høyesterett i mai samme år hadde kommet til at det først kunne kreves refusjon «naar Gade eller Plads overensstemmende med Reguleringen er bleven udlagt til almindelig Færdsel».³⁴⁸ I saken om Thunes vei ble refusjonsproblematikken imidlertid bare avfeid – førstvoterende mente at det var noe retten ikke trengte å ta stilling til i den aktuelle saken, og han mente også at om Lind «ved den Fremgangsmaade, han har valgt, vanskeliggjort eller eventuelt forspildt nogen Del af sin Ret til Refusion, bliver det hans egen Sag».

Andrevoterende, Skattebøl, ville

yderligere fremholde en Betragtning, som § 14, første og andet Passus, giver Anledning til. Det forekommer mig klart, at der ved andet Passus er tilsigtet en Modifikation eller en Lettelse i den strenge Pligt, som første Passus medfører. Men skulde Tilladelsen til at oparbeide Gade i indskrænket Bredde ikke være ledsaget af tilsvarende Lettelse med Erhvervelse af Gadegrund, vilde Lovbestemmelsens Hensigt ofte ikke naaes. Det forekommer mig derfor rimeligt, at det har været Mening, at disse tvende Lettelser skulde følges ad.

Skattebøls poeng var altså at det hadde liten hensikt å gi tillatelse til å opparbeide en veg i redusert bredde dersom den som skulle opparbeide vegen likevel måtte ekspropriere grunn til hele reguleringsbredden, og de fem siste dommerne var «i det Væsentlige og Resultatet enig med de tidligere Voterende».

Om en veg ble opparbeidet i redusert bredde, ble følgen dermed at refusjonskravet ble et 'hvilende' krav. Det ble imidlertid ikke tinglyst noe informasjon om refusjonsforpliktelsen på de berørte eiendommene i forbindelse med den første opparbeidingen. Thunes vei er senere utvidet på den ene siden og forlenget i forbindelse med flere utparselleringer og bebyggelse av de nye enhetene, og det var først i forbindelse med en av disse

³⁴⁸ Rt. 1906 s. 580

det ble tinglyst et refusjonskrav på gnr. 3 bnr. 55. Det ble gjort i 1951, og heftelsen ble avlyst i 1952 fordi kravet var betalt.

Da Samferdselsetaten (SAM, nå del av Bymiljøetaten, BYM) i 2009 mottok en henvendelse fra en beboer i Thunes vei, med spørsmål om hvorfor Thunes vei var sperret for gjennomkjøring, sendte SAM bare henvendelsen videre til Plan- og bygningsetaten «som rette vedkommende, da saken gjelder et veipålegg (i forbindelse med privat veiopparbeidelse i Thunes vei), som ikke er fullført enda».³⁴⁹ Det fremgår ikke av brevet fra SAM hvilket pålegg det var snakk om – om det var en av de gamle vegerklæringene det ble siktet til eller et nyere pålegg – men Thunes vei er uansett tatt opp som kommunal veg. Grunnen er også fradelt som kommunalt eid grunn, nok ikke med bredde i samsvar med verken den opprinnelige eller noen nyere regulering, men i alle fall slik at vegenheten omfatter både kjørearealene og det som finnes av fortau. Mange andre steder i Oslo, men også i Trondheim og en rekke andre byer, blir spørsmålet imidlertid: Hva kan vegmyndigheten kreve å få matrikulert som offentlig vegareal?

4.14.2 'Gatebredde' - hva kan matrikuleres som gategrunn i dag?

Som det fremgår av den omtalen av forskjellen mellom regulert 'gatebredde' og forutsatt 'opparbeidingsbredde' i lovene som ble vedtatt i perioden 1896-1906, var 'gatebredde' i disse lovene ikke nødvendigvis en henvisning til den *faktiske* gatebredden. I 1924-loven ble det derimot skilt mellom 'gatelinjer' og 'byggelinjer'. Det fremgår av § 23 a andre punktum, der det står at «Byggelinjer faller sammen med gatelinjen forsåvidt ikke anderledes bestemmes».

I sentrale bystrøk ble bygget vanligvis plassert med vegglivet i gatelinjen, og bygningslovene hadde klare regler om hvor mye lenger ut i gata sokkelen (grunnmuren) kunne stikke, i bygningslov (1899) for Oslo § 6 var tillatt sokkelutspring eksempelvis maksimalt 15 cm. I villastrøkene trakk man derimot byggelinjen tilbake fra den regulerte gatelinjen, blant annet fordi det var tillatt med trebebyggelse i disse strøkene. I sentrale bystrøk var det heller ikke så vanlig at det ble gitt tillatelse til opparbeidning i redusert bredde – det var i det hele tatt mindre vanlig at de sentrale bygatene ble opparbeidet av private. Dermed er det vanligvis heller ikke så vanskelig å avklare hvor grensen mellom gategrunn og privateid grunn skal trekkes i de sentrale byområdene. Det er vanskeligere

³⁴⁹ Oslo kommune Plan- og bygningsetaten, sak 200901979

i villastrøk der det er gitt dispensasjon fra et krav om opparbeiding i full regulert bredde, men som det fremgår av saken om Thunes vei var grunneierne forpliktet til å sette opp gjerde mot vegområdet, og da slik at arealer som ennå ikke var avstått skulle «forblive hos de gamle Grunneiere». Opprinnelig innebar det at grunneierne kunne være forpliktet til å sette gjerdet slik at en del av det vegregulerte arealet ble liggende på deres side av det. Etter at bygningslov (1924) trådte i kraft, ble gjerdet derimot satt i grensen mot arealet som var avsatt til opparbeiding som offentlig veg, en følge av kravet i bygningslov (1924) § 148:

Mot vei eller utlagt gate skal tomt, som ikke er fullt bebygget til gatelinjen, forsynes med forsvarelig og passende innhegning som godkjennes av bygningsrådet, medmindre dette fritar derfor. Innhegning mot nabotomt skal også godkjennes av bygningsrådet. Som regel skal den ikke være over 2 m. høi.

All grunn på vegsiden av stedet der det opprinnelige gjerdet var plassert, er dermed en del av den opprinnelige 'avtalepakka', men spørsmålet er fortsatt om alle de øvrige delene av 'pakka' er på plass. Der er vilkåret om at vegen må være tatt opp til offentlig vedlikehold det mest sentrale, ettersom dette er den offentlige motytelsen hele opparbeidingsplikt-systemet er basert på.

4.14.3 'Vegerklæringer' - latente opparbeidings- og refusjonsforpliktelser

En ting er spørsmålet om hva den aktuelle vegmyndigheten kan kreve å få matrikulert som offentlig veggrunn dersom vegen ikke er opparbeidet i full regulert bredde. Langt vanskeligere blir det imidlertid om en vegerklæring blir påberopt i forbindelse med en opparbeidings- og refusjonssak i dag.

Plan- og bygningslov (2008) § 18-3 hjemler i utgangspunktet bare privat refusjon for tiltak som «kan pålegges i medhold av § 18-1», noe som gjør at det ifølge pbl § 18-6 bare er «ubebygd areal som blir byggeklart etter §§ 18-1 og 18-2» som kan pålegges refusjonsplikt. I forbindelse med en utbyggingssak på Nordstrand i Oslo, der en utbygger ble pålagt å opparbeide en gammel veg inn til prosjektområdet i full regulert bredde, ble en rekke grunneiere langs vegen imidlertid ansett som refusjonspliktige selv om eiendommene deres var fullt utbygd. Plan- og bygningsetaten begrunnet dette med at

Kommunen, nærmere bestemt Plan- og bygningsetaten, må forholde seg til plan- og bygningsloven, som inneholder detaljerte regler for hvordan slike saker skal behandles. Da fremmer utbygger en refusjonssak, hvor naboer som har fått midlertidig utsatt veiplikt

tilbake i tid, også må være med på spleiselaget. ... Flere eiendommer i Oslo har tinglyste veierklæringer hvor de har fått utsatt plikten til å bygge vei.³⁵⁰

Det fremgår av pbl (2008) § 18-6 tredje ledd at det er anledning til dette, der står det at «Refusjon belastes også bebygd areal som har fått midlertidig utsettelse med å oppfylle forpliktelsene etter § 18-1, dersom forpliktelsene blir oppfylt gjennom tiltaket». Det kan imidlertid spørres om dette innebærer at refusjonskravene nødvendigvis kan beregnes med utgangspunkt utelukkende i dagens situasjon og fordelingsregler i slike tilfeller.

Det har i utgangspunktet ingen betydning om refusjonsforpliktelsen er tinglyst eller ikke. Dette kan ha betenkelige sider, men før jeg beskriver dem går jeg gjennom bakgrunnen for at det ble slått fast at det er ikke er noe krav av refusjonsplikten er tinglyst, uavhengig av når den er oppstått.

Det fulgte av bygningslov (1924) § 46 tredje ledd (som det også hadde gjort av de tidligere bygningslovene) at refusjonskrav knyttet til en ubebygget tomt først forfalt til betaling når tomten ble bebygget. I femte ledd var det forutsatt at slike betingede refusjonskrav skulle tinglyses som heftelse på de aktuelle eiendommene, men i 1959 slo Høyesterett fast at refusjonskrav var krav som hadde legalpant.³⁵¹ 'Legalpant' er lovbestemt pant, i dette tilfellet i fast eiendom, panteloven³⁵² § 6-1, og i dag er utgangspunktet at slike krav verken skal eller kan tinglyses, pantel. § 6-1 fjerde ledd. I den aktuelle saken innebar det imidlertid at retten kom til at det var uten betydning at en refusjonsforpliktelse ikke var tinglyst i forbindelse med at den aktuelle vegen ble opparbeidet, fordi refusjonskravet uansett ikke ble aktualisert før tomten ble bebygget. Førstvoterende mente det var uten betydning at et tilleggspunkt som bygningsvedtektene for Aker av 27. oktober 1928 hadde fått 21. oktober 1931 (vedtektens § 16 punkt 8) sa at kommunen skulle tinglyse «den refusjonsplikt som påhviler en eiendom» -

Når § 16 pkt. 8 sees i sammenheng med paragrafen for øvrig, særlig da dens pkt. 6 og 7, kan jeg ikke legge et slikt innhold i bestemmelsen. Pkt. 6 bestemmer at for eiendommer som bebygges etter vedtektenes ikrafttreden, inntretr refusjonsplikten straks, dvs. ved bebyggelsen. For eiendommer som på det tidspunkt alt var bebygget inntretr forpliktelsen, dvs.

³⁵⁰ Pål Granberg, konstituert avdelingsdirektør i Plan- og bygningsetaten, i nettartikkelen «Utbygger opparbeider vei: Derfor betaler naboene regningen», publisert 16. november 2021 på Oslo kommunes nettside ByplanOslo

³⁵¹ Rt-1959-765

³⁵² LOV-1980-02-08-2

refusjonsplikten, når bygningen blir reparert eller forandret. Før eiendommen er bebygget, ombygget eller reparert, er det således ikke inntrådt noen refusjonsplikt i den betydning hvori vedtektene bruker dette uttrykk. Refusjonsplikt i vedtektenes forstand vil således si aktuell refusjonsplikt. Når da tinglysningsbestemmelsen i pkt. 8 taler om «refusjonsplikt som påhviler en eiendom etter foranstående bestemmelser», må dette etter min mening bety slik refusjonsplikt som etter pkt. 6 er inntrådt, dvs. som er blitt aktuell. Forfallsregelen i pkt. 7 støtter etter mitt skjønn denne forståelse.

Andrevoterende var enig med førstvoterende hva konklusjonen angikk, men på et annet grunnlag, og i dag er dette nok det mest interessante. Grunneieren hadde nemlig gjort gjeldende

at dersom tinglysningslovens § 12 fra sin ikrafttreden 1. januar 1936 og inntil det ved lov av 28. februar 1947 ble gitt tillegg til bygningslovens § 48 utelukket slik tinglysning angående refusjonsplikten som fastsatt i bygningsvedtektene for Aker § 16 pkt. 8, må det føre til at vedtektsbestemmelsen om refusjon for gateopparbeidelse settes til side sin helhet.

Ved den nevnte lovendringen i 1947 fikk § 48 et andreledd som blant annet sa at kommunen «skal la tinglyse en melding om den erstatningsplikt som hviler på en eiendom i henhold til vedtekt som nevnt» (min uth.). Andrevoterende mente, i motsetning til førstvoterende (og de tre siste dommerne, som alle sluttet seg til førstvoterendes begrunnelse), at Akervedtektens § 16 pkt. 8 innebar at kommunen hadde hatt plikt til å tinglyse refusjonsplikten fra det aktuelle punktet kom inn i vedtekten, men at denne plikten falt bort da tinglysningsloven trådte i kraft og ikke ble aktualisert igjen før bygningslovstillegget var på plass i 1947:

Under hensyn bl.a. til tinglysnings karakter av en formalordning samt til den nye lovs alminnelige formål, finner jeg at avgjørende grunner taler for den forståelse at ordet «lov» i § 12 ikke omfatter det i Aker-vedtektene inneholdte påbud om tinglysning. Da dette følgelig på angjeldende tidspunkt må betraktes som satt ut av kraft, kan godtroenhetsserverv ikke være inntrådt, idet jeg finner det klart at endringsloven av 28. februar 1947 ikke kan gis tilbakevirkende kraft.

Uavhengig av om man er enig eller uenig i andrevoterendes vurdering: Det er et faktum at det ikke lenger var anledning til å tinglyse refusjonskrav etter at tinglysningsloven trådte i kraft 1. januar 1936. Nå må det legges til at loven fra 1947 delvis var en kodifisering av lovendringer vedtatt av Arbeidsdepartementet i krigsårene 1940-1945, og den aktuelle bestemmelsen var inntatt i «lov» 20. august 1942 nr. 2 om endring i lov om

byggningsvesenet av 22 februar 1924, men det var altså uansett slik at det i alle fall i deler av perioden 1936-1947 ikke var mulig å tinglyse refusjonskrav.

Førstvoterende tok ikke stilling til om 1947-tillegget innebar at kommunen etter dette skulle tinglyst refusjonsforpliktelser straks de oppsto, men andrevoterende viste til en lagmannsrettsavgjørelse fra 1955 der det var lagt frem et skriv som tyder på at det aldri var tanken.³⁵³ I skrevet opplyste sekretær Einar Byrgin ved Byplankontoret i Oslo

at han som sekretær i det daværende Forsynings- og gjenreisningsdepartement utarbeidet forslaget med motiver til den nye bestemmelse i § 48, nr. 3 annet ledd, i bygningsloven vedtatt ved lov av 28. februar 1947. Hensikten med forslaget og lovendringen var alene å skaffe nødvendig hjemmel for tinglysing, uttaler han, og det var ikke meningen å fastsette noe om «når den i bestemmelsen nevnte erstatningsplikt inntrådte, eller pålegge tinglysing før erstatningsplikten inntrådte, likeså litt som det var meningen å endre rettstilstanden, når det gjaldt dette forhold».

I lagmannsrettsavgjørelsen fra 1955 fikk Oslo kommune ikke medhold i at den hadde refusjonsretten i behold, men etter Høyesteretts avgjørelse i 1959 ble det lagt til grunn at det var snakk om en lovbestemt forpliktelse som hadde rettsvern uten tinglysing.³⁵⁴

Prinsippet om at refusjonsplikten ikke kunne overstige verdistigningen som følge av tiltaket ble opprettholdt i bygningslov (1924), men en plenumssak i 1934³⁵⁵ viste at loven ikke var klar nok på dette punktet. Utgangspunktet var en gateutvidelse i Fredrikstad, der kommunen hadde motregnet sitt antatt rettmessige refusjonskrav i erstatningen en grunneier skulle ha utbetalt etter en grunnavståelse på 179,33 m². Kommunen hadde hjemlet motregningskravet i bygningslov (1924) § 46, som tilsynelatende ikke hadde noen øvre grense for hvor mye kommunen kunne kreve refundert. Grunneieren anket saken til byretten og anførte da at

byggningslovens § 46 sammenholdt med § 47 er saa at forstaa at kommunen kun kan kreve sitt utlegg ved erhvervelsen av grunnen erstattet av de respektive grundeiere forsaavidt og i den utstrekning som der tilføies angjeldende eiendom fordeler ved den foranstaltning hvortil ekspropriasjonen skjer.

³⁵³ RG-1955-552

³⁵⁴ Se RG-1961-756

³⁵⁵ Rt-1934-997

Hun mente det var «helt aapenbart at gateutvidelsen ikke tilfører Storgaten 10 nogen-
somhelst fordel, allerminst saa lenge reguleringen ikke er gjennomført helt frem til Stor-
gaten, men at den tvertom har medført skade». Byretten var enig med henne, og viste til
at selv om begrensningen ikke fremgikk av ordlyden i § 46, måtte man både harmoni-
sere de to paragrafene og ta hensyn til Grl § 105 og prinsippet om 'full erstatning'.

Kommunen anket deretter byrettens avgjørelse inn for Høyesterett, som altså behandlet
den i plenum. Syv av de 21 dommerne mente § 46 måtte forstås slik at det ikke var satt
noen øvre grense for hvor store grunnervervsutlegg som kunne kreves refundert, forut-
satt at gata ble opparbeidet i mindre enn 15 meters bredde. Disse dommerne mente at
selv om de to bestemmelsene i utgangspunktet gjaldt samme type tiltak - forskjellen
var i hovedsak at § 47 hjemlet refusjon for større gatebredde (inntil 20 meter) dersom
det var vedtatt en lokal vedtekt om dette - var § 46 hovedregelen, og der sa førsteleddet
at når en ny gate ble anlagt av kommune, pliktet de tilstøtende grunneierne å erstatte
kommunen

dens hele utlegg ved erhvervelsen av den grunn som er nødvendig til gaten - heri innbefattet
alle utgifter til ulempeerstatning - dog kun til en gatebredde av 15 m., forsåvidt gaten kan
bebygges på begge sider; i motsatt fall 8 m.

Det var ordene 'dens *hele* utlegg' og det at det ikke sto i § 46 (slik det altså gjorde i § 47)
at «Dog må utgiftene hermed ikke stå i misforhold til de fordeler eller den verdiforøkelse
som de til gaten eller plassen støtende eiendommer opnår ved foranstaltningen» mind-
retallet la vekt på. Førstvoterende, dommer Larssen, mente at det måtte være et bevisst
valg av departementet at denne begrensningen ikke var tatt inn også i § 46.³⁵⁶

Flertallet, ved dommer Backer, viste derimot til at det lenge hadde vært ansett som et
grunnleggende prinsipp at grunneiere ikke var forpliktet til å betale refusjonsbeløp som
oversteg verdiøkningen eiendommen fikk som følge av tiltaket. Backer fant ikke noe
som tilsa at det hadde vært meningen å endre dette da 1924-loven ble vedtatt:

Det spørsmål som foreligger til løsning i nærværende sak er utelukkende det rettsspør-
smål om § 46 og § 47 i bygningsloven av 22 februar 1924 har fraveket nevnte prinsipp og
fattet bestemmelser, hvis mening har vært og som maa fortolkes i den retning at grunnei-
ren har plikt til at betale eller taale likvidasjon av et refusjonsbeløp, uansett om gateanlegget

³⁵⁶ Larssen har en utførlig oppsummering av refusjonshistorikken, den starter på side 998 og er svært
lesverdig, selv om han altså kom til en annen konklusjon på basis av den enn det flertallet gjorde.

medfører tilsvarende fordeler for ham, eller tvert imot paafører ham et større eller mindre tap. Jeg finner ikke at §§ 46 og 47 i bygningsloven maa eller bør fortolkes paa denne maate.

Byrettens dom ble følgelig stadfestet, og dermed var det slått fast at verdiøkningen fortsatt var begrensende for refusjonskravets størrelse. I dag følger dette av plan- og bygningslov (2008) § 18-7 andre ledd.

Hva innebærer dette i praksis? Pål Granberg uttalte i den nevnte artikkelen om vegene på Nordstrand at «I Oslo kommune har vi til nå ikke sett at taket for verdiøkning blir nådd», men dette må nødvendigvis være et spørsmål om hva man tar utgangspunkt i. Omsetningsverdiene i et gammelt villaområde øker neppe som en direkte følge av at vegen gjennom området blir opparbeidet til full regulert bredde, så spørsmålet er om andre forhold kan trekkes inn, særlig om bortfall av en tinglyst forpliktelse kan anses som verdiøkende i seg selv.

I 1967 kom Oslo skjønnskommisjon til at «det ikke ved avgjørelsen av spørsmålet om fordeler eller verdiøkning kan tas hensyn til den tinglyste veierklæring».³⁵⁷ Bakgrunnen var at Oslo kommune hadde sendt refusjonskrav til en grunneier etter at kommunen hadde lagt ny avløpsledning i området. Grunneieren kunne ikke koble seg til denne ledningen, eiendommen hans lå lavere enn ledningen og hadde avløp til en ledning på motsatt side, men kommunen mente at det hadde en «verdiøkende effekt» at eiendommen ble fritatt for en tinglyst forpliktelse som følge av kommunens tiltak. I den aktuelle saken var skjønnsretten ikke enig i dette - i andre saker har resultatet noen ganger blitt at den refusjonsberettigete parten har fått medhold i at opparbeidingen hadde verdiøkende effekt selv om den refusjonspliktige eiendommen ikke hadde konkret nytte av tiltaket³⁵⁸, mens konklusjonen i andre tilfeller har blitt den motsatte - at det har en verdiøkende effekt å bli kvitt en tinglyst forpliktelse også når eiendommen ikke har konkret nytte av tiltaket.³⁵⁹ Det er dermed ikke mulig å komme til noen klar konklusjon basert på de nevnte avgjørelsene, noe som er bekymringsfullt nok i seg selv.

Til dette kommer imidlertid et punkt som (etter det jeg har klart å finne ut) aldri har vært nevnt når det har vært snakk om å kreve refusjon med utgangspunkt i gamle

³⁵⁷ RG-1967-613

³⁵⁸ RG-1970-175, RG-1971-535

³⁵⁹ RG-1970-319, RG-1977-361

vegerklæringer. Årsaken til at vegarealet fremdeles er registrert som grunn som tilhører eiendommene langs vegen, kan som nevnt være at det ifølge de eldre bygningslovene skulle skilles mellom grunnerstatningen og refusjonskravet slik at motregningen kunne sikre rettferdig behandling. I en avgjørelse fra 1906 slo Høyesterett fast at dette var så sentralt at en grunneier som hadde beholdt det regulerte gatearealet som del av sin eiendom, ikke hadde krav på å få utbetalt erstatningen for grunnen samtidig som de som hadde kjøpt tomtene som var skilt ut med grense mot det gateregulerte arealet, ble pålagt refusjonsforpliktelsen.³⁶⁰ Det ble vist til dette prinsippet i Rt-1972-1 om vegggrunnen i Strinda, og det er ikke noe som tilsier at man uten videre kan se bort fra det om en eiendom pålegges refusjonplikt i dag. Dette innebærer at man også i dag må legge til grunn at den beregnede tomteverdien av vegarealet skal trekkes fra beløpet som kreves refundert. Gjør man ikke det, forholder man seg heller ikke til det som var tanken da første eier en gang i tiden måtte erverve også den delen av arealet som var regulert til vegformål. Rent prinsipielt vil dagens eier da ha blitt fratatt en erstatningsrettighet uten at dette er lovhjemlet.

Dersom det ikke kreves refusjon, er situasjonen imidlertid en annen. Både i tilfeller der kommunen opparbeider en veg uten å kreve refusjon og i tilfeller der vegen er tatt opp som offentlig veg uten å være opparbeidet i full regulert bredde, vil kommunen ha rett til å overta vegarealet uten å betale erstatning for det. Så overtakelsen ikke er knyttet til noen betalingsplikt for grunneieren, er det heller ikke behov for noen motregning mot verdien av vegarealet. Selv om grunnverdiene i området kan være så høye at verdien av vegarealet ville vært svært høy om det hadde vært snakk om et ordinært grunnverv før anlegging av en helt ny veg, må man i overtakelsestilfellene ta utgangspunkt i det som var tanken den gang enhetene ble opprettet med vegarealet som en del av dem.

‘Vegarealet’ vil i slike tilfeller normalt omfatte all grunn mellom hagegjørdene (om de fortsatt står på sin opprinnelige plass), bygningsloven (1924) sa som nevnt at det skulle settes gjerdet i grensa mot «vei eller utlagt gate» i alle tilfeller der bygget ikke ble plassert der. Arealet mellom gjerdene må dermed antas å være avsatt til vegformål, uavhengig av om vegen er opparbeidet eller ikke.

³⁶⁰ Rt-1906-244

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viste i 2020 til veglova som grunnlag i forbindelse med en avklaring av rettigheter knyttet til sidearealene langs en veg i Oslo³⁶¹, men veglovgivningen er altså mindre relevant dersom avståelsesgrunnlaget er en bygningslov. Da er det den fastsatte vegbredden man må ta utgangspunkt i, men ikke nødvendigvis vegtraséen slik den følger av kartgrunnlaget – en del regulerings- og utparselleringsplaner av eldre dato er temmelig stive i linjeføringen, og på lik linje med det som er tilfellet ellers, er det forholdene i marka som er avgjørende i slike tilfeller. Reguleringsplanen kan også være endret etter at området ble utparsellert, og en grunneier vil selvsagt ikke ha plikt til å avstå mer enn det som opprinnelig var forutsatt uten å ha krav på erstatning for det overskytende. Der er prinsippet fortsatt at en regulering i seg selv ikke er nok til å endre eiendomsforholdet.

4.15 Forholdet mellom amtets og byens (eller bygningskommunens) myndighet i områder omfattet av en bygningslov

Ettersom både byggebeltene og bygningskommunene var områder på 'landets grunn', kunne det bli spørsmål om det var lovene for byområdet eller lovene for landet som regulerte ulike forhold. Forholdet mellom gater og veger var en del av dette, men etter som oppretting av eiendomsenheter på landet i utgangspunktet skulle gjøres ved skylddeling, kunne det også oppstå problemer når landområder ble underlagt oppmålingsplikt hjemlet i en bygningslov. Lov 21. juni 1883 *angaaende tvungen Opmaaling af Tomter og Grunde i Kjøbstæderne og Ladestederne* ble opphevet da den 'almindelige' bygningsloven som ble vedtatt i 1896 trådte i kraft (§ 92), og ble da erstattet av en bestemmelse som sa at kommunestyret («med Kongens Stadfæstelse») kunne vedta oppmålingsplikt og fastsette gebyrregulativ for gjennomføring av delesaken (1896-loven § 15). Dermed kunne man imidlertid ende opp med en situasjon der eiendomssaker måtte behandles av to ulike instanser – både herredets skylddelingsmenn og byområdets oppmålingsetat – og man følgelig fikk to forretninger, dobbelt sett med kostnader, og i verste fall også endte opp med to ulike grenseangivelser. Da et forslag om revisjon av skylddelingsloven var på høring ti år etter at 1896-loven var vedtatt, foreslo derfor formannskapet i Aker herred at det skulle

³⁶¹ Oslo kommune PBE, sak 201616795, dok. 82 s. 10

vedtas pliktig samordning av disse forretningene.³⁶² Finansdepartementet ønsket ikke å foreslå en ordning med obligatorisk samordning, men ville gi partene mulighet til å kreve det, og dette ble vedtatt som § 11 i lov 20. august 1909 nr. 2 om skylddeling m.v.



Figur 5. Delingsforretninger før 1980 - de ulike forretningstypene

En følge av dette – og den som kan ha størst betydning ved avklaring av vegieendomsforhold i dag – er at den enkleste måten å finne ut om et område lå innenfor eller utenfor bygrensa i en gitt periode, kan være å undersøke noen delesaksdokumenter fra området og den aktuelle perioden. Står det bare «Målebrev» på opprettelsesdokumentet, lå området innenfor bygrensa; står det derimot «Kart- og oppmålings- samt skylddelingsforretning», lå det utenfor, men i et område der bygningsloven var gjort gjeldende. Ettersom bygningslov (1924) innførte oppmålingsplikt ved overdragelse i alle områder der loven var gjort gjeldende, betyr dette også at om en eiendom er opprettet ved ren skylddeling (uten oppmålingsforretning) etter at loven trådte i kraft 1. januar 1929, har området ligget fullstendig utenfor bygningslovens virkeområde. I det siste tilfellet har veglovgivningen

³⁶² Ot.prp. nr. 14 (1909) s. 7-8 (departementets merknader til § 10) og 20-23 (Bilag 2, uttalelse fra Aker formannskap datert 6. oktober 1906, vedlagt en uttalelse fra sorenskriveren i Aker datert 11. oktober 1906 med amtmannens påtegning den 20. oktober 1906)

vært det eneste aktuelle avståelsesgrunnlaget frem til området på et senere tidspunkt ble omfattet av en bygningslov. I det første tilfellet er avståelsesgrunnlaget derimot alltid bygningsloven. Avståelsesgrunnlaget har dermed betydning for hvor man skal lete etter dokumentasjon om man trenger det, og det kan også ha hatt betydning for en del av avgjørelsene som ble fattet da vegen ble anlagt, blant annet hvilken bredde grunnen skulle avstås i.

Veilov (1912) § 25 regulerte deler av forholdet mellom byens og amtets myndighet når det gjaldt «hoved- eller bygdevei, som skal føres fra landdistrikt ind i en kjøpstad eller ladested (med eget kommunestyre)». Amtmannen kunne i slike tilfeller kreve at det ble avstått grunn (inkludert hus) og byggematerialer innenfor bygrensa. Var området regulert, måtte amtets vegmyndighet forholde seg til den vedtatte planen hva plassering av vegen angikk, med mindre det ble gitt dispensasjon. Dette var en kodifisering av eksisterende praksis – Arbeidsdepartementet hadde 31. mai 1900 besvart en henvendelse fra amtmannen i Hedmark om et veganlegg gjennom Vang, og skrev da at det måtte antas å være bygningslovens forutsetning at også veger skulle anlegges i samsvar med reguleringsplanen, og at departementet heller ikke kunne innse «andet end, at en modsat Opfatning let vilde kunne lede til Forvirring og Vanskeligheder ved Spørgsmaal om Opførelse af nogen Bygning i vedkommende Strøg». Det var imidlertid ikke noe krav at vegen ble anlagt med en bredde som samsvarte med den regulerte gatebredden.³⁶³

Var området fortsatt ikke regulert, skulle «veiens retning bestemmes efter forhandling mellem amtmanden og de stedlige myndigheder, hvorunder reguleringssaker er henlagt», veilov (1912) § 25 tredje ledd. Så lenge et område var uregulert, måtte byens myndigheter også påse at veglovens gjerdeavstand og byggegrensar ble etterlevd i byggesaker.³⁶⁴ Dette ble avklart allerede i 1890, da Arbeidsdepartementet kom med en uttalelse om forholdet mellom bygningsloven og vegloven i forbindelse med en tvist om plassering av et bygg i byggebeltet i Aker.³⁶⁵

Bygningslov (1924) § 22 ga vegmyndighetene mulighet til å regulere bebyggelsen langs veger i områder der det var i ferd med å danne seg tettsteder:

³⁶³ Skr. 3. mai 1907

³⁶⁴ Skr. 16. november 1931

³⁶⁵ Skr. 23. mai 1890

For steder på landets grunn som ikke er underlagt bygningsloven, kan fylkesveistyre, hvor det anses påkrevet, utferdige nærmere reguleringsbestemmelser for nybygging langs veiene. Før sådan bestemmelse treffes, skal vedkommende herredsstyre gis anledning til å uttale sig. Fylkesveistyrets avgjørelse kan av herredsstyret innankes for vedkommende regjeringsdepartement. Kontrollen med at bestemmelsene overholdes, tilligger fylkesveistyret.

Veger gjennom bygningskommuner var i utgangspunktet også vegvesenets ansvar.³⁶⁶ Ifølge et skriv fra Indredepartementet i 1882 var det imidlertid forutsatt da bygningskommuneloven ble vedtatt, at vegger og gater som ble anlagt av bygningskommunen og var «Herredet eller det almindelige Veivæsen uvedkommende, maa blive at bekoste, saavel hvad Anlæg som Vedligeholdelse angaar, af den særskilte Bygningskommune». Arbeidsdepartementet viste til 1882-skrivet da det besvarte en henvendelse fra amtmannen i Stavanger amt 30. november 1892, og skrev da at Indredepartementet hadde opplyst at «saavidt det har erfaret, har Loven ogsaa paa andre Steder i Praxis været forstaaet saaledes» - altså slik at vegvesenet bare hadde ansvaret for vegger det selv hadde vedtatt å anlegge. Dette kunne imidlertid føre til at *ingen* tok ansvaret for vegger som verken vegvesenet eller bygningskommunen hadde anlagt, selv ikke når de utgjorde en del av gatenettet i bygningskommunen.³⁶⁷ I de fleste tilfeller klarte man likevel å finne gode løsninger, om nødvendig ved å innhente uttalelser fra Arbeidsdepartementet. I mars 1929 uttalte departementet seg f.eks både om hvorvidt en bygningskommune hadde adgang til å ekspropriere og kreve refusjon for grunn til utvidelse til regulert bredde av en veg som ikke skulle vedlikeholdes av bygningskommunen, men av vegvesenet (svaret var ja, forutsatt at den «utlegges til almindelig avbenyttelse i full regulert bredde») og om hvorvidt en bygningskommune hadde adgang til å bevilge bidrag til et veganlegg utenfor bygningskommunens grenser (der var svaret nei).³⁶⁸ I februar hadde departementet også besvart en henvendelse om ansvaret for vegene i byggebeltet rund Egersund, og skrev da at «gatenes oparbeidelse og vedlikehold i byggebeltet antas å være byen uvedkommende». ³⁶⁹ Grunnen til at det kom så mange spørsmål akkurat i denne perioden, var at bygningslov (1924) trådte i kraft 1. januar 1929.

³⁶⁶ Skr. 29. mars 1882

³⁶⁷ Skr. 18. november 1903

³⁶⁸ Skr. 5. og 25. mars 1929

³⁶⁹ Skr. 23. februar 1929

4.16 Gategrunnen – oppsummering av sentrale punkter

Som det fremgår av kapitlene om gategrunn, er det svært lenge siden det ble etablert prinsipp at offentlige gater og plasser skal være 'ikke-privat grunn'. Opprinnelig var arealene 'byens grunn', men som regel uten at dette var knyttet til noe formell registrering av eierskapet. Dagens registreringsform er et utslag av ansvarsfordelingen slik den er fastsatt i veglov (1963) § 52 og samfunnets behov for å vite hvem som er ansvarlig for hvilke arealer mer enn det er en registrering av «eiendomsrett» i privatrettslig forstand. Dette kommer jeg tilbake til i kap. 13.

Det kan skape problemer at det ikke alltid er samsvar mellom det faktiske eierforholdet og det som fremgår av matrikkelen. Avviket kan skyldes ulike forhold, blant dem måten man håndterte opparbeidings- og refusjonskrav på og måten gamle målebrev ble tolket på i forbindelse med digitaliseringen av de kommunale eiendomskartene. Det fragmenterte bygningslovssystemet vi hadde tidligere kan bli en tilleggsutfordring i slike sammenhenger, fordi det betyr at det kan være nødvendig å undersøke hvilke bestemmelser som har vært gjeldende for det aktuelle området, men også se på utviklingen over en lengre periode, i hvert enkelt tilfelle.

At reguleringsplaner er bindende fra de vedtas av byens myndigheter, ble slått fast i dommen om Sandefjord kurbads stakitt, Rt. 1855 s. 603. Det innebærer ikke at regulert gateareal uten videre blir offentlig eid grunn, men kan likevel være en del av det som gjør at den blir det, fordi bygningslovene helt siden 1800-tallet har knyttet vilkår og rettsvirkninger til gatereguleringen.

At grunneiere som må avstå grunn fra bebygde tomter til utvidelse, omlegging eller retting av eldre gater har krav på erstatning (Grl § 105 – 'kompensasjonsprinsippet'), har det strengt tatt aldri vært tvil om, men det ble også slått fast av Torkel H. Aschehoug i artikkelen hans i Rt. 1879 s. 717-763 og i Høyesteretts avgjørelse i saken om grunn til Uranienborgeveien i Oslo, Rt. 1880 s. 278.

Bygningslovenes avståelses- og erstatningssystem er basert på tanken om at de private og offentlige ytelsene skal balansere: Når det opparbeides offentlig gate eller veg *fordi* et område utparselleres og bebygges, vil tomtenes verdistigning som følge av opparbeidingen vanligvis overstige verdien av grunnen som må avstås til vegformål. Da vil eierne heller ikke få noe økonomisk tap som følge av avståelsene, og har dermed heller ikke krav på erstatning for grunnen. Vurderingen må imidlertid alltid være konkret.

Ettersom opparbeiding av offentlig infrastruktur kan føre til at byggetomtenes verdiøkning overstiger verdien av vegarealet som avstås, kom man etter hvert til at det også kunne være rimelig at kommunen fikk refundert en del av anleggskostnadene fra grunneiere som tjente på tiltaket (refusjonsprinsippet). For å sikre at dette ikke slo skjevt ut, også med tanke på at refusjonskravet har en øvre begrensning knyttet til verdiøkningen tiltaket gir de aktuelle eiendommene, ble refusjons- og erstatningsberegningen delt slik at det kunne gjennomføres en motregning basert på konkrete vurderinger. Det antas at det fortsatt kan være nødvendig å ta hensyn til dette.

Når privatpersoner og private utbyggere kan bli pålagt å opparbeide veg 'frem til og langs' en tomt før den deles eller bebygges, er dette en følge av at private utbyggere og eiendomsutviklere ikke skal være de som styrer kommunens (eller andre vegmyndigheters) ressursbruk. Opparbeidingsplikten gjaldt opprinnelig bare veger i Oslo og Trondheim, men er i dag generell.³⁷⁰ Til gjengjeld plikter 'kommunen' (dvs. den aktuelle vegmyndigheten, veglov (1963) § 52) å overta ansvaret for vegen når den er opparbeidet, og overtar samtidig den faktiske eiendomsretten til veggrunnen.³⁷¹ Dette er en plikt, ikke en mulighet den aktuelle vegmyndigheten kan velge bort.³⁷² At vegopptakene ikke alltid har blitt fulgt opp med formalisering av eierskapsendringen er uten betydning for det faktiske eierforholdet, men er en viktig grunn til at det offentlige eierskapet ofte bestrides av private grunneiere i dag.

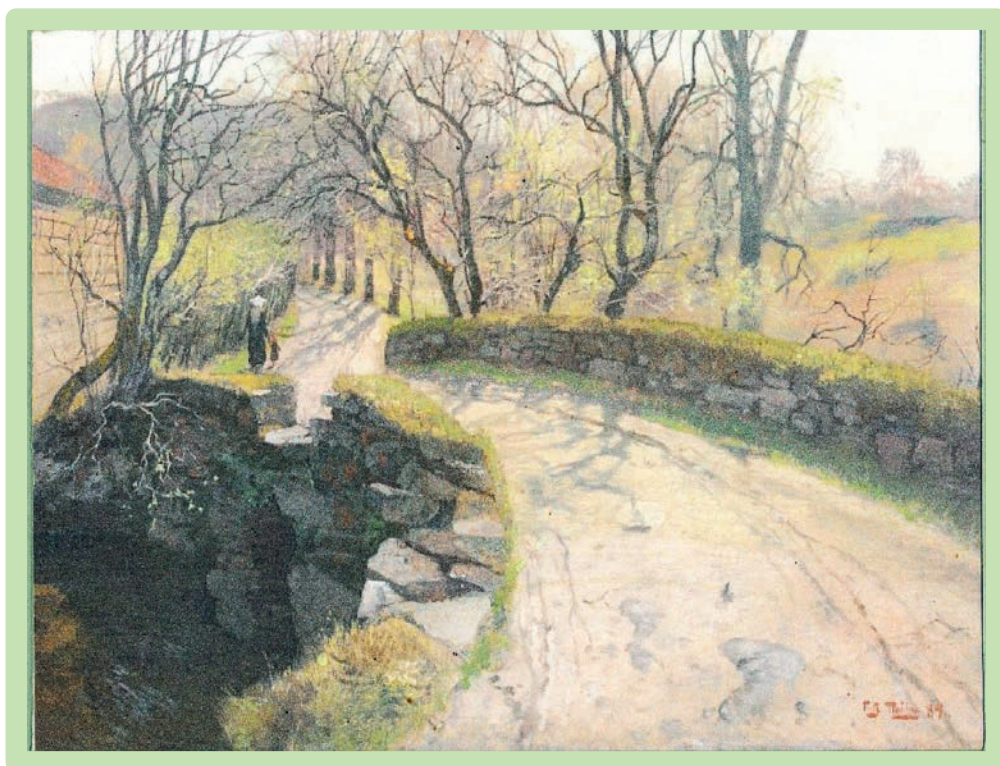
Betydningen dette har fått for dagens matrikkelsystem og syn på eiendomsretten, og spørsmålet om hva som kan gjøres for å redusere de uønskede virkningene av dette, kommer jeg tilbake til i siste del.

³⁷⁰ LOV-2008-06-27-71 § 18-1

³⁷¹ H-2006-1 pkt. 9

³⁷² H-2006-1 pkt. 9, SOM-2012-2705

Del III – Landevegene





Bildet på forrige side heter «En vakker vårdag» og ble malt av Frits Thaulow i 1884. Det er vegen til Wernersholm på Hop ved Bergen som er avbildet, og maleriet hang i bestemors stue til hun døde i 2005; det var en bryllupsgave til foreldrene hennes i 1907. I dag er det ikke lenger åpne jorder langs vegen, men det er fortsatt mulig å finne igjen stedet der Thaulow må ha stått - jeg klarte det i alle fall via en nettbasert «spasertur».

Vegen var umatrikulert grunn til den fikk matrikelnummer i 2012. Bergen kommune er registrert som 'AE' (aktuell eier) i matrikkelen.

5 Landevegene – en innledning

Den første fullstendige vegloven vi fikk i Norge var loven av 28. juli 1824. I *Norsk bygningsrett* skrev Emil Stang at

Vegloven av 28. juli 1824 ga i §§ 25-31 de første regler om ekspropriasjon av grunn til vegger på landet, og disse regler gjaldt etter § 37 også de veger som førte gjennom byene. Den ble etterhånden avløst av bygningslovene, ...³⁷³

Stang skrev om bygningslovgivningen i Norge etter 1814, og det stemmer at bygningslovene etter hvert avløste veglovene som ekspropriasjonsgrunnlag innenfor bygrensene. Dette må bare ikke oppfattes som at det var veilov (1824) som ga oss de første reglene om ekspropriasjon av veggrunn. Deler av 1824-loven var ren strukturering og kodifisering av eldre bestemmelser og etablert praksis, og lovens bestemmelser om grunnerverv og erstatning bygget på prinsipper og bestemmelser vi hadde med oss fra den dansk-norske unionsperioden.

Ludvig Aubert skrev i 1877 at en følge av det lange rettsfellesskapet Norge hadde med Danmark, var at «den norske Privatrets Indhold for største Delen [falder] sammen med den danske».³⁷⁴ Det samme er tilfellet for grunnavståelsesbestemmelsene i veilov (1824). Veglovgivningen har utviklet seg i ulik retning i Danmark og Norge etter 1814, men de delene av 1824-loven som handler om overføring av grunn fra privateide arealer til vegområdet har klare røtter i § 14 i den danske veiforordningen fra 13. desember 1793, som sa at «Enhver tilgrændsende Jordeier og Jordbruger er pligtig at afstaae, til de nye Vejes Anlæg, eller til de gamles udfordrende større Brede, den fornødne Grund; dog imod billig Gotgiørelse ...», altså samme prinsipp som Grl § 105 bygger på. Avståelsesplikten og retten til erstatning er imidlertid eldre enn 1793-forordningen. Dette er ikke er noe man kan lese direkte ut av eldre forordninger, og et av målene med kapittel 6 og beskrivelsen av landevegene før 1814 er derfor å belyse hvordan man så på eierskaps- og erstatningsspørsmålet i denne perioden. Det andre målet er å vise hvorfor utviklingen i tiårene før unionsoppløsningen førte til at matrikkelsystemene ble så ulike i de to landene etter 1814. I de neste kapitlene er virkningene det norske matrikkelsystemet fikk for vegene og grunnavståelsessystemet en «rød tråd» i mye av

³⁷³ Stang (1943) s. 12

³⁷⁴ Aubert (1877) s. 24

det som gjennomgås, fordi en del løsninger ble valgt for å få vegforvaltningssystemet til å fungere sammen med (men ikke skape problemer for) skattematrikkelen.

De eldste norske vegbestemmelsene finner vi i landskapslovene, i kristenretten og i Magnus Lagabøters landslov. Danmark hadde tre landskapslover³⁷⁵ - jyske lov³⁷⁶, sjællandske lov³⁷⁷ og skånske lov³⁷⁸ - som alle hadde regler om forbud mot inngrep i eksisterende veger, utførlige bestemmelser om fremgangsmåten ved gjenoppretting av en sperret eller ødelagt veg og bestemmelser om hvordan man skulle løse uenigheter om eksisterende veger.³⁷⁹ Av disse lovene (både de norske og de danske) var det imidlertid bare jyske lov som hadde bestemmelser om anlegging av nye veger.³⁸⁰ De handlet om veger til og gjennom landsbyer, og jeg kommer tilbake til dem i pkt. 6.2.

Verken de danske eller de norske lovene har noe som tyder på at man var opptatt av hvem som eide veggrunnen. Et spørsmål er dermed om eierskapsspørsmålet overhodet ikke var noe tema, eller om det tvert imot var ansett som uproblematisk fordi man faktisk hadde en oppfatning av hvordan det var. Den norske historikeren Ingrid Smedstad har gått ut fra at Gulatingslovens ordlyd («No ligg ålmannveg yver ein bø, då kann eigarer føra vegen av bøen sin på det vilkår...») viser at de almenne vegene var «definert som enkeltpersoners eiendom».³⁸¹ Abitz har et annet utgangspunkt når han beskriver hvordan man opprinnelig hadde store arealer i Danmark som ikke var dyrket opp og i stor grad var ansett som 'herreløse', der vegene ble plassert hvor det passet best, og der dette utgangspunktet gjorde at det etter hans syn «heller ikke [kan] antages, at deres

³⁷⁵ Danmark hadde ingen 'Magnus Lagabøter', så Christian Vs Danske Lov fra 1683 er Danmarks første riksdekkende lovverk, Tamm og Johansen (1992) s. 78. Danske Lov har like få vegbestemmelser som Chr. Vs Norske Lov, og begrunnelsen for at de er utelatt er også den samme – se pkt. 6.5.3

³⁷⁶ Jyske lov dekket Jylland og Fyn, og ble stadfestet av Valdemar II av Danmark i 1241.

³⁷⁷ Sjællandske lov er en fellesbetegnelse for Eriks og Valdemars sjællandske lover, to «privatarbeider» (samlinger av eksisterende lovbestemmelser) som ble nedtegnet på begynnelsen av 1200-tallet. De dekket Sjælland og omliggende øyer.

³⁷⁸ Skånske lov (svensk: Skånelagen) er også et «privatarbeide». Den regnes som den eldste danske landskapsloven, ble nedtegnet i det 13. århundre, og dekket Skåne, Halland, Blekinge og Bornholm. I en kortere periode ble den også anvendt på Sjælland.

³⁷⁹ Abitz (1950) s. 86

³⁸⁰ Wittendorff (1973), side 82 note 2, Abitz (1950) s. 86. Abitz mener (s. 87) det også er mulig å tolke noen av bestemmelser i de andre landskapslovene som bestemmelser om avklaring i forbindelse med nye veger, men at det da i hovedsak har vært spørsmål om å avklare om en *nyoppstått* veg skulle anses som lovlig.

³⁸¹ Smedstad (1988) s. 156-157

opståen har haft eiendomsretlige konsekvenser». ³⁸² En tredje variant finner vi hos Hugo Matthiessen, som mente at gater og brosteder måtte være kongens eiendom, og begrunnet det med at når kongen hadde rett til å utstede broprivilegier og kreve inn avgift for bruk av torg og gategrunn i kjøpstedene, måtte «denne Rettighed ... være udrunden af Herskerens ældgamle Ejendomsret til Hærstræderne³⁸³ i al Almindelighed». ³⁸⁴ Problemet er at den antatte eiendomsretten samtidig omtales som et utslag av kongens «Højhedsret» og «Overhøjhed», og da blir spørsmålet nødvendigvis: Er det Matthiessen omtaler som 'eiendomsrett' et utslag av det vi vil kalle 'eiendomsrett', eller er det egentlig noe annet?

Smedstads utgangspunkt var altså veg over innmark ('bøen'), Abitz' var veg gjennom utmark. Matthiessens utgangspunkt var kanskje det som også omtales som 'kongens overeieendomsrett'³⁸⁵, men denne retten kan ha vært en kongelig styringsrett som ikke nødvendigvis sprang ut av at kongene eide veggrunnen eller fergestedene. Problemet er at ingen av dem har sagt noe om hvilken eiendomsforståelse de la til grunn, eller om de overhodet har tatt stilling til hva som ble lagt i eiendomsbegrepet i den aktuelle perioden. Tore Iversen har skrevet at det «kan se ut som viktige eldre tids norske historikere har operert med et fastlagt og ahistorisk eiendomsbegrep»³⁸⁶, men det er ikke noe særnorsk fenomen. Følgen blir at vi ofte får et øyeblikksbilde, en beskrivelse uten fortid eller framtid. I vegsammenheng innebærer det eksempelvis at spørsmålet om de eiendomsrettslige følgene av at en veg måtte flyttes eller utvides, vanligvis blir stående ubesvart. Rettshistorikeren Henning Matzen er et unntak her, han har skrevet om hvordan man etablerte nye landsbyer rundt eksisterende vegkryss for å oppfylle jyske lovs krav om at det skulle føre fire veger til alle landsbyer, og som del av det om etablering av fellesarealene og deling av dem dersom landbyen ble nedlagt.³⁸⁷

Veger har oppstått og blitt omlagt i all tid, selv om landslovene tilsynelatende forutsatte at de skulle være uforanderlige. Når det står i Magnus Lagabøters landslov at de skulle

³⁸² Abitz (1950) s. 85

³⁸³ 'Hærstræder' var 'adelveje', tilsvarende våre 'tjodveger' ('alfarveger')

³⁸⁴ Matthiessen (1922) s. 26, henviser til Joh. Steenstrup, *Studier over Kong Valdemars Jordbog* (1874) s. 117 flg

³⁸⁵ Se NOU 2007: 14 s. 105, 181

³⁸⁶ Iversen (2001) s. 80

³⁸⁷ Matzen (1896) s. 12-17

være «saaledes som de har været fra gammel tid»³⁸⁸, betyr dette ikke nødvendigvis at tanken var at de skulle bli liggende på samme sted for all tid, uansett hva som ellers skjedde i området. Det er imidlertid ingen grunn til å tro at vegtraséer kunne endres om en gårdeier motsatte seg å få vegen over sin grunn, i alle fall ikke om det var innmarka hans det var snakk om. En eller annen form for avtale måtte man nødvendigvis inngå i den forbindelse - er man bonde i dag, protesterer man om noen anlegger en veg over gården uten at man har vært involvert i prosessen, og det gjorde middelalderens bønder også. Det kommer eksempler på det i første del.

³⁸⁸ Taranger (1970) s. 139-140

6 Landevegene før 1814

6.1 De eldste norske vegbestemmelsene og håndhevingen av dem

De eldste norske vegbestemmelsene finner vi i lover som er eldre enn den dansk-norske unionsperioden - i landsdelslovene, kristenretten og Magnus Lagabøters landslov (ML) fra 1274. I Magnus Lagabøters landslov er det vegarbeidsbestemmelser mye lik dem som står i Frostatingsloven og Gulatingsloven. Vi har ingen avskrifter av lovene fra Borgarting og Eidsivating (med unntak for kristenretten), og vet derfor ikke om det også ble hentet noe fra disse to, men Yngvar Nielsen mente det var sannsynlig.³⁸⁹ Det som er sikkert er i alle fall at deler av vegbestemmelsene i landsloven ikke stammer fra det vi har av kjente eldre landsdelslover, og i etterskriften³⁹⁰ til landsloven sies det at

Ovenpaa dette lot kong Magnus det sammensætte *av alle landets bøker* [var.: som syntes ham best at stemme med de beste mends raad] og skraasætte denne bok og fôr selv til lagtinget ... og lod den der oplæse og gav tingmændene boken og dermed den rettebot, som ikke er den mindste, at denne bok skal herefter gjælde over hele Norge...³⁹¹ (min uth.)

Det sentrale i bestemmelsene, litt varierende etter hvilken lov det er snakk om, var at alle eksisterende vegfar skulle respekteres og de viktigste vedlikeholdes ved felles innsats. Det var følgelig forbudt å sperre en eksisterende veg, men det var også belagt med straff å bevege seg utenfor vegområdet slik at man skadet andres åker eller eng. Fra 1274 sto bestemmelsene om åker- og engskader i ML kap. 34 *Om nogen spilder folks gjærder* fordi størrelsen på boten var avhengig av om gjerdet var 'spildt' (hadde 'gått tapt') som del av dette.³⁹² Var det bare snakk om jordskade var boten en mark sølv, uansett hvor stor skaden var. Erstatningen for gjerdeskader ble derimot fastsatt med utgangspunkt i antallet åpninger i gjerdet og om det var skadet i mer eller mindre enn ti favners lengde per åpning.

De første hundreårene etter at kristendommen fikk fotfeste var vegarbeidet, i alle fall i deler av Norge, underlagt kirken. Det fremgår av erkebiskop Jons kristenrett og

³⁸⁹ Nielsen (1876) s. 6

³⁹⁰ Paus (1751 b), har kalt den «Magnus Lagabøtes 12. forordning», i Taranger (1970) er den plassert i retterbøtene kap. 3.

³⁹¹ Taranger (1970) s. 194-195

³⁹² Taranger (1970) s. 132-133

Frostatingsloven at det var tilfellet i Trøndelagsområdet.³⁹³ I Frostatingsloven er vegarbeidsbestemmelsene plassert som kap. 19 i lovens tredje del, kristendomsbolken, og der står det at «biskopens årmanntemmer folk til møte» og at bøter for forsømmelse skal inndrives av den samme årmannen «for biskopen», men at halvparten skal gå til bøndene som må gjøre jobben.³⁹⁴

At det var kirken som hadde oppsyn med vegene, kan ha sammenheng med at religionsutøvelsen ble flyttet fra den private sfæren til den offentlige da kristendommen ble innført.³⁹⁵ Prestene var i jevnlig kontakt med bøndene som skulle vedlikeholde vegene, de hadde behov for å kunne komme seg rundt i sognet uten unødig fare for liv og helse, og var dermed opptatt av at vegene var godt vedlikeholdt. Menigheten skulle komme seg til kirken de hørte til, men måtte også få brakt produktene de var pålagt å utrede som tiende, frem til presten og biskopen. Brubygging og opprusting av vegnettet ble dermed klassifisert som gode gjerninger, og slike lettet etter datidens syn sjelens veg til himmelen.³⁹⁶

Det har eksistert en eldre versjon av Frostatingsloven, men den vet man lite om.³⁹⁷ Den versjonen av Frostatingsloven som er kjent i dag, fikk sin form og inndeling i 1260, og det er i denne vi finner den aller klareste henvisningen til vegarbeid og brubygging som vegen til frelse: «Denne vegbøtinga kjem i staden for frigjevinga av trælur som er omtala i lova vår, og som alle menn hadde teke på seg med Guds hugnad».³⁹⁸ Det fremgår av det som står tidligere i den samme bestemmelsen at «vegbøting» også omfattet plikt til å «gjera bruer» over «alle tverrårer». Plikten til å frigi treller må altså ha fremgått av den tilsvarende bestemmelsen i den eldre Frostatingsloven, men er så avløst av vegarbeidsplikten.

Det var ikke bare Frostatingsloven som hadde bestemmelsen om frigiving av treller, den var også tatt inn i kristendomsbolken i Gulatingsloven³⁹⁹. Der sto det at hvert «fylke» (på denne tiden en mye mindre administrativ enhet enn fylkene ble senere) pliktet å

³⁹³ Smedstad (1988) s. 156 flg, 167 flg, Spørck (2009) s. 141-142, Hagland og Sandnes (1994) s. 46

³⁹⁴ Hagland og Sandnes (1994) s. 46

³⁹⁵ Smedstad (1988) s. 167 flg

³⁹⁶ Liestøl (1972)

³⁹⁷ Hagland og Sandnes (1994), Innledning s IX-X

³⁹⁸ Hagland og Sandnes (1994) s. 46

³⁹⁹ Der det bare er vist til 'Gulatingsloven', er det den yngre Gulatingsloven det er siktet til.

frigi en trell før jul hvert år. Hans Paus skrev i en note til kap. 4 i Gulatingsloven, i sin *Samling av gamle Norske Love* fra 1751, at

Ved dette Capitel maa jeg erindre, at jeg finder udi en gammel Kirke-Lov, eller saa kaldet Christne Rett, paa det gamle Norske Sprog, at Bønderne have lovet i stæden for at give en Træl fri, aarligen at bøde og forbedre Veie og Broer.⁴⁰⁰

Jeg har ikke funnet noe som likner dette i noen av kristenrettene han har med i den todelte samlingen, men i sammenhengen her er det heller ikke så viktig hvilken det kan ha vært. At vegarbeidsplikten etter hvert avløste plikten til å frigi treller skyldes uansett en kombinasjon av to forhold: Det ble stadig færre treller, samtidig som behovet for gode vegger økte.⁴⁰¹

Da de eldre landsdelslovene ble avløst av Magnus Lagabøters landslov i 1274, ble kontrollen med vegarbeidet overført til kongens ombudsmenn. Det kan ha sammenheng med at det hadde vært langvarig strid mellom verdslige og kirkelige myndigheter om hvem som skulle ha lovgivingsmakten, og dermed styringen over folket, men har kanskje også vært for å få en mer enhetlig praksis i alle områder der landsloven var gjeldende.⁴⁰² Men kirkens makt var stor, og det har kanskje hendt at en som kom til presten for å lette sin dårlige samvittighet gjennom skriftemålet, fikk beskjed om å flikke på en lokal bru også etter at vegarbeidet ble underlagt kongens ombudsmenn? Det er kjent fra andre land (blant annet England og Italia) at brubygging og vegarbeid ble pålagt som botshandlinger for å oppnå syndsforlatelse nokså lenge.⁴⁰³ I England, Frankrike, Tyskland, Italia og Spania fantes det til og med egne munkeordener som hadde som sin primære oppgave å bygge bruer.⁴⁰⁴ Brobyggerbrødrene ble stadfestet som egen orden av pave Clemens III i året 1189, og begynte med å bygge bro over Rhone, men «fikk etter hvert så store inntekter av bompenger at, som det heter i kildene: den forfalt såmeget at pave Pius II (1458-64) måtte oppløse den».⁴⁰⁵

⁴⁰⁰ Paus (1751 a) s. 9

⁴⁰¹ Smedstad (1988) s. 168-169

⁴⁰² Helle (1964) s. 101

⁴⁰³ Smedstad (1988) s. 169

⁴⁰⁴ *Broer og færgesteder i Danmark* (1984) s. 42-43

⁴⁰⁵ Helgen (1990) s. 16-17

Både i Norge, Sverige og Danmark finnes det runesteiner som forteller om bruer som er bygget til minne om en avdød slektning eller for egen sjels frelse, så vi vet at brubygging som religiøs handling også forekom i de nordiske landene. Vi har ikke så mange slike 'bru-steiner' i Norge, men på Eiksteinen, som ble funnet på Eik prestegård ved Hauge i Sokndal kommune i Rogaland, står det at «Sakse gjorde denne brua for at Gud som lønn skulle hjelpe hans mor Turid». Teksten på Dynnasteinen fra Hadeland⁴⁰⁶ er ikke fullt så tydelig hva religiøs tilknytning angår - «Gunnvor gjorde bro, Trydriks datter, etter Astrid, sin datter. Hun var hendigste mø på Hadeland» - men bildene på steinen tolkes vanligvis som en framstilling av juleevangeliet, og steinen regnes som en viktig kilde i religionshistorisk sammenheng - «et av de viktigste norske minnesmerker fra tidlig kristen tid».⁴⁰⁷ I de andre nordiske landene er det nokså mange slike 'bru-steiner'. Noen av de mest kjente er Fjenneslev-stenen som antakelig har stått ved den (nå forsvundne) Sasser bru i Danmark, og Assursteinen, Frösösteinen og ikke minst steinene ved Jarlabankes bru i Sverige. Mange av disse er i likhet med de norske satt opp av gjenlevende og navngir en avdød slektning, men ikke alle: På den ene steinen ved Jarlabankes bru står det (i oversettelsen Stockholms Läns museum bruker) at «Jarlabanke lät resa dessa stenar efter sig, medan han levde, och han gjorde denna bro för sin själ och ensam ägde han hela Täby. Gud hjälpe hans själ.» Asser gjorde kanskje det samme - «reiste sten og gjorde bro» for sin egen sjel.⁴⁰⁸ Landsloven la imidlertid ansvaret for å få bygget bruer på landevegene (eventuelt etablere fergeløsninger der det ikke var mulig å bygge bru) på grunneierne på hver side av den bekken eller elven man måtte krysse for å komme videre. Det var ulike bestemmelser avhengig av om det var snakk om et mindre strekk der det var mulig å bygge bru eller klare seg med prammer eller trekkferger, eller om det var kryssingspunkter der man måtte ansette egne fergemenn. De første sto i kap. 45 *Om brohold paa landevei*, de siste i kap. 47 *Om folks flytning over tjodelver*.⁴⁰⁹

Vi har en del middelalderskriv som handler om vegarbeidsplikt. Det har åpenbart vært uenighet om hvordan arbeidet skulle gjennomføres på Voss, for 9. juni 1342 bekreftet sytten menn i et skriv til lagmannen i Bergen at bøndene på Voss alltid hadde deltatt i

⁴⁰⁶ Dynnasteinen er i dag utstilt i middelaldersalen ved Historisk Museum i Oslo, men det er kopier både på Hadeland folkemuseum og på Norsk vegmuseum.

⁴⁰⁷ www.snl.no, «Dynnasteinen» (lest 19.08.2020)

⁴⁰⁸ *Broer og færgesteder i Danmark* (1984) s. 40

⁴⁰⁹ Taranger (1970) s. 140-142

vegarbeidet på skift.⁴¹⁰ 14. mars 1343 sendte så seks godt voksne menn fra Voss en oversikt til lagmann Holte Thorgrimssøn over hvordan vegarbeidet hadde vært fordelt mellom bøndene «fra gammel tid».⁴¹¹ Vi har et skriv fra rundt år 1400 som forteller hvilke gårder i Lom som pliktet å vedholde vegene og bruene over fjellet mod Sogn og Fjordene og mot nabobygdene,⁴¹² og bøndene i Oppdal fikk med jamne mellomrom (ofte i forbindelse med at nye konger inntok tronen, og dermed også passerte området på veg til Trondheim) «Frihed for alle Nævnder og Udfareleding, paa Grund af den store Bekostning Almuen havde med Skyds over Dovrefjeld, Veiarbeide, Gjestning og andre Byrder».⁴¹³ I forbindelse med uenighet om eiendomsretten til en skog ved Isebro nord for dagens Sarpsborg, ble det 30. juni 1446 enighet om at skogen «burde følge Isethorp til Broens Istandsættelse».⁴¹⁴ Høsten 1451⁴¹⁵ ble det avsagt en dom om plikten til å bidra med tømmer til vedlikehold av Fåbro over Lysakerelven (som nå er grensa mellom Oslo og Bærum), og 12. mars 1465 bekjentgjorde to menn fra Vågå

at de med hele Bygdens Samtykke have overdraget Sigurd Dagfinssøn og Ogmund Alfssøn Omsorgen for Almenningen samt angiver den Udstrækning, i hvilken Bygden er forpligtet til Veiarbeide og Broers Vedligeholdelse.⁴¹⁶

Det finnes også skriv om uenigheter av mer privatrettslig karakter.⁴¹⁷ I 1466 var sognepresten i Nes 'vitnebekrefter' i en tvist mellom gårdene Sandaker og O i Aker om eiendomsretten til noen skogstykker og engområder og plikten til å vedlikeholde flere veger, både gårdsveger, vegen til kirken og vegen inn til Oslo, og de tilhørende bruene.⁴¹⁸ I en sak fra 1491 er det også vedlikeholdsplikten for en gårdsveg det strides om, saken endte med at bonden på Graneberg i Romedal på Hedemarken ble dømt til å

⁴¹⁰ DN 1 nr. 281

⁴¹¹ DN 6 nr. 167

⁴¹² DN 5 nr. 403

⁴¹³ Sitatet er fra sammendraget ved DN 3 nr. 760 (3. september 1440), men de fikk tilsvarende lettelser ved kongebrev av 23. juli 1483 (DN 1 nr. 935), 23. juli 1514 (DN 1 nr. 1041) og 17. juli 1548 (DN 1 nr. 1110)

⁴¹⁴ DN 8 nr. 329 – sitatet er fra sammendraget

⁴¹⁵ Henvisning ved/i DN 16 nr. 170

⁴¹⁶ DN 8 nr. 381 – sitatet er fra sammendraget

⁴¹⁷ Her er bare noen slike nevnt, det finnes langt flere

⁴¹⁸ DN 4 nr. 961

vedlikeholde den ene delen av vegen og halve brua på strekningen mellom sin gård og nabogården Vold.⁴¹⁹

Det var også nødvendig å fordele vedlikeholdsansvaret i forbindelse med eiendomsdelinger og -endringer, og et eksempel på det har vi i et vitnebrev om odelskifte som ikke er datert, men er tidsfestet til perioden 1390-1400.⁴²⁰ Det var brødrene Olav og Eirik Dagssønner som delte gården Rindal i Fåberg mellom seg, og de var enige om at Eirik skulle ta vegvedlikeholdet østover, mens Olav skulle ha vedlikeholdsansvaret vest for gården etter at den var delt.

6.2 De eldste vegbestemmelsene og eiendomsspørsmålet

Ingrid Smedstad mente at Gulatingslovens ordlyd («No ligg ålmannveg yver ein bø, då kann eigaren føra vegen av bøen sin på det vilkår...») viser at de almenne vegene var «definert som enkeltpersoners eiendom».⁴²¹ Det er jeg ikke enig i, etter mitt syn har ingen av de bevarte lovene noe som tyder på at man så almennvegene som noe noen 'eide'.

Det er heller ingen av lovene som har bestemmelser om avståelse av grunn til veganlegg slik 'grunnavståelse' oppfattes i dag. Det er forståelig: Vegbestemmelsene i de gamle lovene handler stort sett om å opprettholde eksisterende samferdselsårer og holde dem i farbar stand. Det var ikke før på 1600-tallet det ble aktuelt å anlegge helt nye veger i Norge etter krav fra sentrale myndigheter, derfor har man heller ikke hatt behov for bestemmelser om avståelse av grunn til nye veger i de gamle lovene.

Tross dette utgangspunktet er det ikke vanskelig å finne bestemmelser som viser at den som hadde en veg over sin grunn, måtte forholde seg til at vegområdet var et areal han ikke hadde fri råderett over. Han kunne for eksempel ikke nekte noen å bruke en veg over gårdens grunn, heller ikke om den gikk tvers gjennom tunet, og han kunne bøtelegges for «veiran»⁴²² om han 'stjal' noens rett til å bruke en veg ved å stenge eller fjerne den. Men det fantes grenser for hva han måtte finne seg i, og ferdsløse utenfor vegområdet var ikke greit. Det forutsatte nødvendigvis at vegområdet hadde en relativt fast avgrensning, også i tilfeller der grensen ikke var markert med gjerder, og i ML kap. 43 *Om*

⁴¹⁹ DN 4 nr. 1010

⁴²⁰ RN 8 nr. 899, DN IX nr. 194 («goutunnæ auster fra gardeno skal Eiriker vppe haldæ en Olafer vester fra»)

⁴²¹ Smedstad (1988) s. 156-157

⁴²² Landslova kap. 43 i Absalon Tarangers oversettelse – hos Paus står det «Veye-Ran»

landeveier og håndran og brohold står det noe interessant: Punkt 3 starter med bestemmelsen om at landevegene skal være åtte alen brede, men etter det står det at «om nogen utover dette maal spilder åker eller eng, da skal han bøte efter 6 skjønssomme mænds takst og landnam utpaa».⁴²³ Ordet 'landnàm' er ikke entydig⁴²⁴, men grunnbetydningen var «å taka seg jord til eige»⁴²⁵. Det ble imidlertid også brukt om bøter som skulle betales for krenking av eiendomsrett, for eksempel om noen hadde gått på jakt etter «jordgravet gods» på annenmanns grunn uten å innhente tillatelse først – da måtte synderen ikke bare levere fra seg alt han hadde funnet til grunneiere, men også «betale landnam og jordspilde til grundeieren», ML kap. 16.⁴²⁶ Om en veg ble 'snikutvidet' måtte den som hadde gjort det altså ikke bare betale for avlingsskaden, men også for å ha krenket grunneierens eiendomsrett, og det tyder jo på at man opererte med et skille mellom den privateide grunnen og den som hørte til vegområdet. I det følgende kommer jeg til å omtale dette vegarealet dels som 'ikke-privat' grunn, dels som 'vegens grunn', uten at det legges noen meningsforskjell i det - formålet er bare å unngå å måtte bruke betegnelser som 'offentlig' eller 'allmenn' grunn, som jeg ikke opplever som nøytrale.

Bestemmelsen om at eksisterende veger ikke kunne sperres eller fjernes kan ikke trekkes så langt som til å hevde at man oppfattet all veggrunn som ikke-privat grunn. For det første var ferdselsretten ikke avhengig av om vegen var allfarveg ('tjodveg') eller sæter-/drifteveg.⁴²⁷ De siste er vegtyper som i dag vanligvis er klassifisert som private veger og ofte også er privateide, men som andre kan ha hevdvunnet eller avtalt bruksrett til.⁴²⁸ Slik var det også i middelalderen, det viser en rekke skriv i kildekriftsamlingene. For det andre kan konklusjonene som nevnt bli feil om middelalderens eiendomsforhold vurderes uten at man tar hensyn til at dagens begrepsbruk og oppfatninger kan stemme dårlig med eiendomsoppfatningene og begrepsbruken man hadde da, selv om det altså ikke er tvil om at man var opptatt av 'mitt' og 'ditt' også den gangen. Det er

⁴²³ Taranger (1970) s. 140

⁴²⁴ KLNLM, bind 10 spalte 208-214

⁴²⁵ KLNLM, bind 10 spalte 210

⁴²⁶ Taranger (1970) s. 107-108

⁴²⁷ De ulike oversettelsene bruker ulike betegnelser, dette er Hans Paus' versjon fra 1751. I Taranger (1970) står det «landevei (bjoðgata) og sætervei (sætrgata) og alle fæveier (rekstrar)».

⁴²⁸ Veglovkomitéen (1957) var innom skillet mellom 'privat' og 'privateid' da de drøftet hva begrepet «veg» i den kommende loven skulle omfatte (*Til § 1*, s. 24 i komitéens utkast – jeg kommer tilbake til denne).

imidlertid skilt mellom de ulike vegtypene flere steder i landsloven, og selv om det blir like feil å omtale allfarvegene som 'offentlige veger' i dagens forstand som det er å bruke dagens målestokk i eiendomssaker, er det i alle fall ikke galt å anse allfarvegene som veger underlagt offentlig oppsyn, i motsetning til sæter- og driftevegene. Dette fremgår av vedlikeholdsbestemmelsene. Bøndene kunne selv avgjøre hvilke veger i lokalområdet de ønsket å utbedre i løpet av de tre årlige vegarbeidsperiodene, men det var bare allfarvegene det var fastsatt breddekrav for i loven, de skulle være åtte (gamle) alen brede, og det var også bare disse som ble kontrollert ved 'baugreid'. Da red en av bøndene midt etter vegen med et åtte alen langt spyd på tvers over hesteryggen. Ytterst på hver ende hang det en vidjering, og den aktuelle grunneieren eller leilendingen måtte så betale «en ørtug sølv ... til kongen for hvert trær, som river hank av skaftet». ⁴²⁹ Gikk vegen gjennom almenning, hadde samtlige almenningsberettigete plikt til å delta i vedlikeholdet av den, og i slike tilfeller var de også kollektivt ansvarlige for eventuelle bøter.

Som nevnt i innledningen var jyske lov den eneste av de gamle danske og norske lovene som hadde bestemmelser som kunne lede til at man måtte anlegge nye veger. Utgangspunktet var jyske lovs første bok kap. 56, der det sto at «til hver By bør rettelig føre fire Veje, de, som fra Arilds Tid har ført dertil» og dem «må ingen spærre eller ødelægge, men den, som spærre eller ødelægger dem, skal bøde tre Mark til Kongen, og dog gøre Vejen farbar». ⁴³⁰ Henning Matzen skrev at nye «Byer» (som er landsbyer, ikke 'kjøpstads-byer') derfor ofte «anlagdes i Skjæringspunktet af to Adelveje, hvis Brede hver for sig ifølge J. L. [jyske lov] I-56 var fjorten Alen». ⁴³¹ Var det ikke to kryssende veger på stedet der man ønsket å plassere landsbyen, måtte man dermed anlegge dem som manglet. Akkurat det sier ikke loven noe om, men Matzen så det som en selvfølge:

Ved at lade Byen gjennemskjæres af to Veje tværs paa hinanden fik man Vej ligeud til alle fire Sider, hvorved alle Ejere af Agre i Marken forsaavidt behandledes ens uden Hensyn til Agrenes forskjellige Beliggenhed; og en saadan ensartet Behandling er jo netop den bærende Grundsætning for hele Anlæggets Ordning. ⁴³²

⁴²⁹ Taranger (1970) s. 142

⁴³⁰ Gjengitt etter *Den danske vej i 200 år*, utgitt 1993 av Vejdirektoratet i Danmark

⁴³¹ Matzen (1896) s. 14

⁴³² Matzen (1896) s. 14

I kap. 51 står det så at det foran hver 'toft'⁴³³ (vårt 'tomt' eller 'tuft') i landsbyen skulle legges ut grunn til en 'forte' som «tilhører alle», og i kap. 56 står det at denne fortens skulle være 15 alen bred.⁴³⁴ Matzen skrev at «Derved fremkommer saa en stor aaben Plads som Byens samlende Midtpunkt», og at «Denne Lovens Forte gjenfinde vi ogsaa senere under Navn af Gadeforte», et begrep som «kommer til at staa i en mere abstrakt Betydning af fri Adgang til et vist Jordstykke».⁴³⁵

Eiendomsforholdene knyttet til 'forten' var av en annen karakter enn den som knyttet seg til vegene gjennom landsbyen; fortens

var Bymændenes fælles Eje; «fortæ ær allæmænz»; ... hvorfor det, naar Adelbyen nedlagdes, skiftedes som anden Jord til By og Bol; men saalænge Byen stod, var det en locus publicus; ... i Betydning af en res publico usui destinata. Ingen maatte derfor huse dvs. bygge ud eller op paa Fortovet.⁴³⁶

'Locus publicus' betyr 'offentlig sted' (eller 'arena' – det trenger ikke være et konkret, geografisk sted) mens 'res publico usui destinata' kanskje best kan oversettes ved å ta en tur innom de engelske ordene 'public', 'use' og 'destined' – 'offentlig', 'bruk' og 'bestemt til'. Forten var altså (med et moderne uttrykk) 'regulert til offentlig formål', men som eiendom var dette landsbyens felleseide areal, og båndlagt bare så lenge fellesbruksformålet eksisterte - følgelig skulle det fordeles mellom dem som del av skiftet dersom landsbyen ble nedlagt. Vegarealet var derimot en del av det Matzen omtalte som de «offentlige eller svorne Veje».⁴³⁷ Om en landsby ble nedlagt, påvirket ikke dette vegene, jyske lovs kap. 56 hadde omtrent samme formulering hva de fire vegene til landsbyen angikk som den norske landsloven hadde i kap. 43: Vegene «som fra Arilds tid har ført derhen, ... må ingen spærre eller ødelægge; men den, som spærres eller ødelægger dem, skal bøde tre mark til kongen og dog gøre vejen godt farbar».⁴³⁸ De måtte følgelig opprettholdes i sin opprinnelige bredde.

⁴³³ I Thomas Riis' oversettelse av *Codex Holmiensis* på www.kb.dk (det kongelige biblioteks nettside) brukes både 'loft' og 'toft' - det kan virke som det er snakk om samme type areal, men i forskjellige rettslige sammenhenger. Matzen brukte derimot konsekvent 'toft', og jeg har forholdt meg til det.

⁴³⁴ Matzen (1896) s. 14-15

⁴³⁵ Matzen (1896) s. 17 og 20

⁴³⁶ Matzen (1896) s. 20

⁴³⁷ Matzen (1896) s. 13

⁴³⁸ Thomas Riis' oversettelse av *Codex Holmiensis* på www.kb.dk (det kongelige biblioteks nettside)

Det er for øvrig interessant å merke seg at Matzen skrev at fordi fortene var felleseid, var det forbudt å «bygge ud eller op paa Fortovet». Fortene omfattet altså også annet enn dagens 'fortau', men det virker jo sannsynlig at det er en sammenheng der.

Vegene var inndelt i flere grupper, og det kan virke som inndelingen dels var knyttet til hvem som hadde vedlikeholdsansvaret og dels til jurisdiksjonen. Det ble blant annet skilt mellom 'geistlige' og 'verdslige' veger, der den første gruppen omfattet kirkevegene, og tvister om disse skulle avgjøres «af Nævn i Kirkesogn, som Biskoppen udnævnte».⁴³⁹ Abitz antok for øvrig at uttrykket 'svorne veje' viste til nyanlagte veger som motsetning til de vegene som hadde vært der 'fra Arilds tid', og han begrunnet dette med at nyopprettede 'tofter' ble kalt 'svorne tofter' i jyske lov kap. 51.⁴⁴⁰ Han mente følgelig at blant de svorne vegene var vegene som måtte anlegges for å få på plass de fire vegene jyske lov sa man skulle ha. Matzens omtale av 'svorne' grenser⁴⁴¹ tyder imidlertid på at begrepet ble brukt om forhold som var fastsatt ved 'tylvtered', altså en ed som enten ble avlagt av én person og bekreftet av elleve 'mededsmenn', eller avlagt av en særskilt oppnevnt tolvmannsgruppe.⁴⁴² Det kan derfor være at de 'svorne' vegene også omfattet gamle veger som hadde vært gjenstand for en form for 'rettsfastsettende vedtak', men uansett var de altså 'offentlige' veger som det var forbudt å sperre eller ødelegge.

De norske lovenes bestemmelser⁴⁴³ om rett til å flytte vegen fra egen innmark til området «utenfor gården», altså til utmarka, viser at man skilte mellom allfarvegene og andre grupper av veger også her til lands. Det er bare allfarvegene som er omtalt i forbindelse med omleggingsmuligheten, og dette er også noe som trekker i retning av at drifte- og sætervegene bare har vært 'bruksrettsveger' der det sentrale var å sikre ferdselsretten, ikke vegen i seg selv.

Paus har brukt «ud af sin Gaard» i sin oversettelse⁴⁴⁴, i Robberstads versjon av Gulatingsloven står det «kann eigaren føra vegen av bøen sin på det vilkår at han legg

⁴³⁹ Matzen (1893) s. 40

⁴⁴⁰ Abitz (1950) s. 87

⁴⁴¹ Matzen (1896) s. 31

⁴⁴² KLN, bind 3 spalte 492-494

⁴⁴³ Yngre Gulatingslovs kap. 90, ML kap. 43/63 (Taranger (1970)/Paus (1751 a))

⁴⁴⁴ Paus (1751 a), der er bestemmelsen plassert som kap. 63

ein ny veg utangards»⁴⁴⁵ men i Chr. IVs Norske Lov kap. XL er «utan gards» blitt til «vden giærdit». Det siste uttrykket er nok lettere å sette i sammenheng med bestemmelsens bruksområde og dagens språkbruk enn 'utenfor gården' eller 'av bøen', for det var gjerdet som markerte skillet mellom 'gården' (innmarka, 'bøen') og utmarka⁴⁴⁶. Bestemmelsen skulle følgelig gi gårdbrukeren mulighet til å få flyttet vegen bort fra innmarka og over i utmarka.

I landsloven lød bestemmelsen i sin helhet «Nu ligger landevei over en mands bø, da kan han flytte den fra sin bø paa det vilkaar, at han anlægger den like god utengards til at fare paa i tørt og vaatt veir; da skal den brukes, seiv om den er længre».⁴⁴⁷ Muligheten til å flytte allfarvegen var dermed i utgangspunktet en rettighet gårdbrukeren hadde. I 1401 ble bestemmelsen imidlertid brukt i en rettssak mot presten i Eidsberg, sira Øystein Thordsson, og da til å pålegge ham en plikt til å legge om vegen.⁴⁴⁸ Sira Øystein hadde stengt vegen gjennom prestegården, og 24. mars 1401 ble det avsagt en dom som gikk ut på at siden han ikke ville gjenåpne den, var han pliktig til å anlegge en ny og like god veg utenom gården. Dette hjemlet lagmann Harald Kolbjørnsson i landslovens bestemmelser om omlegging:

Nå, sidan lovboka vitnar sjølv for seg, at dersom tjodvegen går over garden til ein mann, kan han på det viset gjere det at han ryddar ein annan like god veg utangjerdes til å fare på/bruke i tørrver og væte. Av di dømde eg med lovheimel at før nemnde sira Øystein skal leggje førnemnde veg utanfor gjerdet og gjere den så god som lovboka seier.⁴⁴⁹

Sira Øystein rettet seg etter dette, og 20. august samme år ble det gjennomført en befaringsmåling som må ha vært datidens utgave av det som flere hundre år senere ble en 'overtakelsesforretning'. Der deltok sju navngitte menn som undersøkte den nye vegen og deretter godkjente den: «Det var vår semje/einigheit etter lovheimel at denne vegen

⁴⁴⁵ Robberstad (1964) s. 23

⁴⁴⁶ Robberstad (1952) s. 12-13

⁴⁴⁷ Taranger (1970) s. 140

⁴⁴⁸ DN 3 nr. 557. Det fremgår av dette skrevet at det er usikker dato («24 Marts?»), og ifølge RN 8 nr. 335 er domsbrevet fra 7. juli 1401. Jeg har ikke undersøkt hva som er bakgrunnen for at datoen er endret, og har valgt å bruke den første fordi datoen uansett ikke har så betydning.

⁴⁴⁹ Oversettelse ved Tormod Areson Stauri. Originalteksten: «Nu af þui at loghbokæn vattar swa siolf vm sægh at ef þiodh gatha liggær ifvir bø mans þa ma han mæd þæim hætte af føræ bøø sinom at han giærer annan vægh iam godan vttan gards at fara j þyrro ok vatho, þy dømde ek mæd lagarorskurdæ at fyrnæmfær siræ Øystæin skall læggia ædærnæfdan vægh vttan gards ok giære han sua føræn sæm loghbok vattar.»

er grei å fare både til hest og med slede, nedover kleivene og fram til Eidsberg».⁴⁵⁰ Man brukte altså lovteksten aktivt både i forbindelse med dommen og da den omlagte vegen skulle kontrolleres, men saken viser også hvordan man gjennomførte en slik kontroll.

Ved en grensegangssak i Rygge 7. november 1412 ble det nedtegnet et vitneprov som tyder på at i alle fall vitnene mente at ingen av gårdene eide grunnen i en veg som lå mellom dem. Det var snakk om en grensegang mellom gårdene Dilling og Krogstad, og der svor Helge og Tjostolv Andressønner på at faren deres hadde fortalt dem hvor Dilling-grensene gikk da de var barn, og at han hadde sagt at grensa mot Krogstad gikk slik «at þi(o)dgatan war j milom gardænæ».



Figur 6. Larkollveien nord for Dilling jernbaneovergang i 1899. © Kartverket

Vegen i Rygge var altså også en 'tjodveg', og Helge og Tjostolv mente den lå mellom gårdene, ikke på noen av dem. Sannsynligvis lå vegen på samme sted til den ble lagt om litt ut på 1900-tallet, og deler av den er fortsatt i bruk som gårdsveg og turveg.

⁴⁵⁰ Oversettelse ved Tormod Areson Stauri. Originalteksten: «var þet vaar samþykt eftir lagar orskurde sem þeer firir ligher at þen vegher er sua føør at fara bæde rida ok aka sem nidher vm kleuæna ok fram vm Æidzbergh.»

Jeg har ikke funnet skriv som tyder på at det var tilsvarende kontroller som den som ble gjennomført i Eidsberg dersom noen ønsket å flytte en sæterveg, drifteveg eller annen 'bruksrettsveg', eller i forbindelse med uenighet om bruken av slike vegger. Der finnes det tvert om flere eksempler som viser at slike tvister måtte løses i former vi i dag vil anse som 'privatrettslige', ved at brukeren gikk til sak mot grunneieren eller (om grunneieren mente det var snakk om uhjemlet bruk) grunneieren mot brukeren. I en langvarig tvist mellom kirken og lokalbefolkningen i Sandeherred (Sandar, i dag en del av Sandefjord) der skriv om rettmessig eller urettmessig bruk av gamle og nye vegger utgjør en stor del av dokumentasjonen⁴⁵¹, var riktignok samtlige offentlige myndigheter i lokalområdet involvert i saken på ett eller annet tidspunkt, og i biskopens domsbrev fra 1404 fikk bøndene beskjed om å bistå presten med vedlikehold av blant annet grindene når presten «bad dem vennlig om det».⁴⁵² Det er likevel ikke noe som tyder på at det var snakk om annet enn private vegger – en 'tungtransportveg' vest for kirken, en veg fra Virrikgrenda over kirkens eiendom



Figur 7. Vegene i området ved Sandar kirke rundt 1810. © Kartverket

⁴⁵¹ Det er snakk om (minst) 12 skriv om man bare tar med første del av konflikten, som startet vinteren 1395/96 (DN 2 nr. 546, RN 8 nr. 434) og ble bilagt ved et domsbrev utstedt av biskop Øystein i Oslo 21. august 1404 (DN 1 nr. 595, RN 8 nr. 1326)

⁴⁵² «þa han þeim bider vinligha», DN 1 nr. 595 – det er ting som tyder på at konflikten delvis hadde sitt utspring i at sira Eirik Herlofsson ikke hadde hatt for vane å gjøre akkurat det.

Kjelberg, en veg over prestegårdens grunn og en kavleveg⁴⁵³ mellom kirken og prestegården.

Kan man finne 'eierskapsrelevante elementer' i retten til å flytte veger ut fra innmarka? Det er lite sannsynlig at man har hatt noe forhold til veggrunnen som selvstendig 'eiendom' i en tid da det var bruksverdi som var det vesentlige, men noen hundre år senere ble hovedregelen at en nedlagt veg skulle tilbakeføres som del av erstatningen for grunn til ny veg over samme eiendom, og kanskje er det litt av det samme vi aner konturene av i Eidsbergsaken fra 1401. Systemet har fått en slags avlegger i dagens tiltaksjordskifter - når det gjennomføres tiltaksjordskifter i dag, er hensikten jo nettopp å unngå (eller i alle fall redusere) arealtapet og ulempene et samferdselsprosjekt fører med seg for de eiendommene som blir berørt av prosjektet.⁴⁵⁴ At det bare er omlegging på egen grunn som er omtalt i Gulatingsloven og Magnus Lagabøters landslov, betyr sånn sett ikke så mye - bedre arealutnyttelse og arrondering av de mest produktive arealene er en del av målet i begge tilfeller. Det var ikke noe problem for gårdbrukeren at omlagte veger kunne bli lengre (og dermed beslaglegge mer areal) som følge av en flytting så lenge bruksverdien av det han satt igjen med i innmarka oversteg bruksverdien av utmarksarealet vegen ble flyttet over på, og fordelene for gårdbrukeren veide ifølge loven tyngre enn hensynet til brukere som fikk lengre veg. Tanken om at veger burde være kortest mulig var noe som først kom da man begynte å anlegge veger rett fram etter 'det franske prinsipp' på 1700-tallet. Vegbrukere før dette måtte finne seg i å bruke en ny veg selv om den var lengre, den måtte altså bare være like «grei å fare både til hest og med slede» etter omleggingen som den hadde vært før den ble lagt om.

Vegene gikk ofte fra gård til gård, men gamle gårder grenser også ofte mot hverandre i eller langs en veg. Kanskje er bakgrunnen da situasjoner tilsvarende en vi kan lese om i et forlik fra 1319.⁴⁵⁵ Utgangspunktet var en tvist mellom eierne av gårdene Berger og Trombøl (i det daværende Bergs sogn i Solør) om veger, bruer og bruk av vann, og som del av forliket ble det inngått avtale om at det blant annet skulle anlegges felles veg i eiendomsgrensa, og at hver av gårdene skulle legge ut grunn til 2 ½ alen av vegen slik

⁴⁵³ DN 1 nr. 577, RN 8 nr. 1048

⁴⁵⁴ Udnes (2021) s. 248

⁴⁵⁵ DN 14 nr. 2. Ifølge Regesta Norvegica 3 nr. 1125 kan dette skrivet være et falsum fra 1600-tallet, men det gir uansett et bilde av hvordan man kunne gå fram i et tilfelle som det som er omtalt.

at full bredde ble fem alen. Deretter skulle hver av partene sette opp gjerde på sin side av vegen, og de skulle eie det som var innenfor deres eget gjerde.

Hvordan oppfatter vi eierforholdet til slike veger i dag? Det avhenger nok ofte av hvor grensene er markert i dagens matrikkelkart. Om de går midt i vegen eller langs en eller begge ytterkanter, vil imidlertid være avhengig av utviklingen i området i ettertid. Har det vært jordskiftesaker der som har ført til at det er registrert grenser langs vegen, har vegen senere gått over til å bli offentlig veg, hvilke valg gjorde kommunen da eiendomskartene skulle legges over på digitale kartsystemer på 1990-tallet? I registreringsinstruksen for DEK (digitalt eiendomskartverk) sto det at

Private veger danner sjelden egne eiendommer, men ofte blir hele eller deler av en privat veg registrert fordi en grense følger vegen. Vi registrerer privat veg så langt den har funksjon som grense. ... Dersom det ikke fremgår av registreringsgrunnlaget om grensa går midt i vegen eller i vegkanten legger vi til grunn at grensa følger midtlinja.⁴⁵⁶

Når det står i Solør-skrivet fra 1319 at «huarer schullu læggiæ j Guttuna aff sin lut halff tredie allen saa at gattum se femb allen bred» er en nærliggende tolkning imidlertid at hver part skulle legge 2 ½ alen 'av sin lut' ut til en veg *ingen* av dem skulle anse som del av sin grunn. Gamle avtaler ble imidlertid bare en del av registreringsgrunnlaget i DEK-sammenheng dersom de også fremgikk av nyere dokumentasjon - det økonomiske kartverket, skylddelinger, jordskiftekart eller målebrev. I dag kan slike gamle 'midtvegsgrenser' i veger på landet derfor bli et problem. Det er ikke uvanlig at en konflikt oppstår fordi en eller flere parter går ut fra at det de ser i matrikkelkartet er grenser med rettslig troverdighet.

6.3 Tjodvegene og breddekravet

Det hevdes iblant at de gamle tjodvegene skulle være fem meter brede. Utgangspunktet er at bestemmelsen om baugreid i ML kap. XLVI sier at spydet man skulle bruke som målestokk, skulle være åtte alen langt – her er den aktuelle delen i Hans Paus' oversettelse fra 1751:

Man skal tage Spyd-Stage 8 Alne lang, og gjøre der til to Hanker af Vidie, hænge den eene paa Odden og den andre paa Skaftet. Dernæst maa Herretsmændene udnævne en Bonde, hvilken de ville, han skal stige paa Heste-Ryggen, og legge Spydstagen frem for sig tvers over

⁴⁵⁶ DEK-instruksen (1998) pkt. 3.8.7

Heste-Ryggen, og ride midt ad den alfare Vey, og bødes da til Kongen en Øretug Sølv for hvert Træ, som river Hanken af Skaftet. Det haver hedt Baugrid fra gammel Tid af.

Problemet her er at en alen var kortere i 1274 enn den hadde blitt da bestemmelsen ble en del av Chr. IVs Norske Lov kap. XLII i 1604:

Det heder bougrid, naar konningens ombudsmand vil fare i herrit, oc forfare om alminde veye ere oppryddit. Naar hand vil lade ride: da skal hand lade steffne ting, oc tilsige naar ridis skal. Oc *da skal de tage en spiudsstage otte alne lang*, og der til to vidie hancker, den ene skal hengis paa den ene ende aff stagen, oc den anden, paa den anden ende. Herritzmend skal tilnæffne en bonde, som ride skal: hand skal legge stagen paa hesten for sig, oc ride saa mit paa almindelig veye. (min uth.)

I 1604 var en normert alen litt over 63 cm, det hadde den vært siden den sjællandsk alenen ble påbudt som lengdeenhet i Danmark og Norge i 1541.⁴⁵⁷ I middelalderen opererte man derimot med flere ulike alenmål, Asgaut Steinnes har regnet seg fram til at 'tommelalenen' var 47,4 cm, mens den lange alenen var 55,3 cm.

Nå hadde man spyd i ulike lengder i middelalderen, og de lengste kastespydene kan ha vært opp mot fem meter lange,⁴⁵⁸ men det virker lite meningsfullt å bruke energi på å rydde ride- og kløvveger i så stor bredde.⁴⁵⁹ Går vi imidlertid til Gulatingsloven, blir både spydlengde og vegbredde mer begripelig:

Ålmannveg skal vera so breid at ein mann skal sitja på sala hest og setja eit spjotskaft ned pa jordi og nå med tumen upp til falen, og spjotet skal vera ei spann [«So langt ein kan mæla med tumen og langfingen utspila.»] langt derifrå og upp, det skal dei leggja ned tvert over vegen, breidare skal vegen ikkje vera. Um nokon spiller åker eller eng i større breidd, skal han bøta skaden.⁴⁶⁰

Hvis Magnus Lagabøters «åtte alen» var 8 alen à 47 cm, havner vi rett under 3,8 meter. En middelaldersk hest var omtrent så stor som dagens islandshest, 'falen' var festedelen under selve spydeggen, og fale + egg skulle altså være «ei spann» lenger enn dit rytteren

⁴⁵⁷ KLNMBind 1, spalte 74-75 (også det etterfølgende om middelalderens alenversjoner er derfra)

⁴⁵⁸ Petersen (1919) s. 22-36, Stigum, 'Spjut' (KLNMBind 16)

⁴⁵⁹ Vegene ble ikke vedlikeholdt for å være fremkommelige med kjøretøyer, selv om det fantes vogner i Norge lenge før vi fikk kjerreveger. I 2003 ble det funnet et ca 2200 år gammel hjul i Sarpsborg (<https://www.khm.uio.no/samlinger/gjenstandskalender-og-funn/2009/norges-hittil-eldste-hjul.html>), og ved utgravningene i den fremtidige togtraséen ved Dilling ble det funnet en veg som sannsynligvis har vært en kjerreveg, og fra omtrent samme periode som hjulet fra Sarpsborg. (Johansen (2017) s. 25)

⁴⁶⁰ Robberstad (1952) s. 117, «spann»-merknaden på s. 336

rakk med tommelen. Fredrik Brandt skrev i 1880 at «Bredden av de almindelige Landeveje sattes [i landsloven] til 8 Alen (= 6 Alen i vort nuværende Maal)», mens han mente Gulatingslovens anvisning tilsa en vegbredde på «omtrent 6 gamle eller 4 ½ Alen i vort nuværende Maal», dvs. under tre meter.⁴⁶¹ Noe helt nøyaktig breddekrav får man jo ikke ved å basere seg på hestestørrelser og uklare spydlengder⁴⁶², men det er i alle fall ingen uforklarlig motstrid mellom Gulatingslovens og landslovens breddekrav, og et faktum at alenen var kortere da landsloven ble vedtatt enn den var da Christian IVs Norske Lov kom.

6.4 Fram mot 1660 og innføringen av eneveldet

Man kan jo lure på om ingen reagerte på at Chr. IVs Norske Lov tilsynelatende økte kravet til vegbredder, men kanskje var det så enkelt som at man forholdt seg til lokal tradisjon og de kjente vegbreddene når man ryddet. Lovboka var uansett ingen helt ny lov, bare en autorisert og litt oppdatert versjon av eldre oversettelser av Magnus Lagabøters landslov.⁴⁶³

Kanskje er noe av forklaringen også at verken baugreid eller annet vegvedlikehold ble fulgt spesielt godt opp i første del av 1600-tallet. Vi vet i alle fall at det ble sendt ut nokså mange kongelige skriv med krav om at vedlikeholdet måtte bli bedre. I 1635 fikk stattholder Christopher Urne beskjed om

at I tilholder Bønderne allevegne her udi Akershuus Len, at de under Straf, som vedbør, flyer og forbedrer baade Veie og Broer sammesteds, saa og, hvor fornøden og det skee kan, nye Broer henlægger, saa den reisende ei med saa stor Besværing som hidindtil kan fremkomme.⁴⁶⁴

Brevet ble innledet med noen av datidens vanlige høflighetsfraser, «Vi bede eder og naadigst ville...», men var uansett et klart krav om at vedlikeholdet skulle følges bedre opp.

I et åpent brev datert 24. februar 1636 hadde tonen blitt enda strengere:

⁴⁶¹ Brandt (1880) s. 216-217

⁴⁶² Stigum skrev om bruken av spydskaft som lengemål ved baugreid, men også at skaftlengden kunne variere «mykje etter behov eller smak» (KLN 16 spalte 513). Mennene var nødvendigvis av ulik høyde også den gang, og trengte nok spyd av ulik lengde bare av den grunn.

⁴⁶³ Prebensen og Smith (1887) s. VII, Taranger (1898) s. 69-77

⁴⁶⁴ Brev 5. juni 1635

Eftersom vi naadigst forfare, Veiene udi vort Rige Norge, nordenfjelds saa vel som sønden, at behøve ikke ringe Forbedring, og endog somme af vore Undersaatter Bønder villige dertil ere, som det og i sig selv tilbørligt, saa skal dog en Deel af dennem ganske uvillige og fortrødne, dennem selv til daglig Besværing, sig lade befinde, uanseet, de Veienes Reparation med en passelig Umage og bekostning paa en kort Tid kunde rette og forandre: da ville vi saa og hermed alvorligen og strengeligen befale, at Bønderne overalt udi vort Rige Norge alle alfare Veie til, fra, over Fjeldene og andensteds med det første herefter skal forandre og forbedre. Og skulle vore Fogder, Sorenskrivere og Bondelensmænd, hver i sit Fogderi og Len, være med Bønderne til Skifte og dennem foresige og underrette, hvorledes saadant bedst og bekvemmeligst kan blive udrettet, og skal saadant til jevnet skee Bønderne imellem; findes nogen uvillig herudinden, de skulle af vore Befalingsmænd tiltales og straffes, som vedbør.⁴⁶⁵

7. juni 1643 fikk stattholder Hannibal Sehested kongelig missive med beskjed om å få orden på vegarbeidet og arbeidsfordelingen. Rolf Fladby har skrevet at slike ordrer vanligvis gikk direkte fra sentraladministrasjonen i København til lensmennene (lensherrene⁴⁶⁶) i hovedlenene, og at årsaken til at ansvaret ble overlatt til stattholderen i dette tilfellet var at lenherrene lenge hadde vært klar over at vedlikeholdet var mangelfullt, men uten å gjøre noe med det.⁴⁶⁷ I en note til et skriv om dette vegarbeidet (men da et skriv sendt nettopp til lensherrene) i *Norske Rigsregistrarer* står det også at det er feildatert - «Er i l'Forordninger siden Recessen 1643' og hos Paus, Kgl. Forordn. f. Norge, fejlagtig dateret 7 Juni».⁴⁶⁸ Paus har imidlertid gjengitt to ulike skriv til Sehested, det ene datert 1. juni, det andre 7. juni 1643.⁴⁶⁹ Skrivet som er gjengitt i 'Rigsregistantene' er ikke noen av disse, men et *tredje* skriv, og ifølge Oscar Albert Johnsen var lensmennene så avgjort delaktige i prosessen som ledet fram til disse tre skrivene og til den etterfølgende skyssforordningen, som først kom i 1648.⁴⁷⁰

Bakgrunnen for skrivene og skyssforordningen er beskrevet i boka O. A. Johnsen skrev om Sehested. Johnsen skrev at Sehesteds første oppgave etter at han tiltrådte som

⁴⁶⁵ Norske Rigsregistrarer, bd. 7 s. 150-151

⁴⁶⁶ Jeg bruker 'lensherrene' i de neste avsnittene for å unngå forveksling med (bonde)lensmennene, jf. ord- og begrepsforklaringen.

⁴⁶⁷ Fladby (1986) s. 230-231

⁴⁶⁸ Norske Rigsregistrarer, bd. 8, note på side 283 til skriv om vegarbeid datert 1. juni 1643

⁴⁶⁹ Paus (1751 b) s. 793 og 794

⁴⁷⁰ Johnsen (1909) s. 30-34

stattholder i Norge sommeren 1642 var å sette seg inn i de gjeldende kongelige forordningene om landets forsvar og få oversikt over en del andre sentrale spørsmål. Etter dette utarbeidet Sehested en redegjørelse som ble forelagt Christian IV da Sehested returnerte til København samme høst. En av grunnene til at han reiste til København, var at han skulle inngå ekteskap med frøken Kristiane, en av Christian IVs døtre med Kirsten Munk. Det var Christian IV selv som hadde valgt ut Sehested som ektefelle for datteren, så Sehested hadde et nærere forhold til kongemakten enn de fleste, i alle fall så lenge Christian IV satt på tronen.

Da Sehested returnerte til Akershus slott i januar 1643, hadde han med seg en rekke kongebrev som dels bemyndiget ham til å ordne en del forhold på egen hånd, dels til å komme med forslag til endringer som skulle oversendes Christian IV for vurdering før de eventuelt ble iverksatt. Sehested gjennomførte de etterfølgende månedene en rekke forhandlinger med fogdene, lensherrene og biskopene, og 26. april 1643 oppfordret han stendene⁴⁷¹ til å bevilge midler til forsvaret, men også til å avgi betenkning om avskaffelse eller «forlindring» av den eksisterende skyssplikten. Tilbakemeldingen var at det ville bli vanskelig å avskaffe skyssplikten fullstendig, men at den kunne lettes og uansett burde ordnes på en måte som hindret misbruk. Sehested oppga etter dette tanken på å avskaffe skyssplikten, men utarbeidet i stedet et forslag til skyssforordning sammen med Jens Bjelke, og skrevet som er datert 1. juni hos Paus er en kongelig befaling til Sehested og Bjelke om å gjennomføre endringene de har foreslått:

Eftersom Vi eders underdanigste Betænkende og Forslag, hvorledes Skydsfærd udi vort Rige Norge til Lands og Vands den gemeene Mand til Beste, kunde forlindres, naadigst have igiennemseet, saa er Vi naadigst tilfreds, at I samme Betænkende og Forslag med forderligst lader i Verk sette.

Skrivet som er inntatt i Rigsregistrantene og datert 1. juni, samme dag som det første missivet til Sehested og Bjelke, er derimot stilet til lensherrene:

Vider, eftersom vi komme i naadigst Forfaring, Veienes Forbedrelse udi vort Rige Norge en god Middel at være til Fordringskabs Forskaansel, da bede vi eder og naadigst ville, at I alle alfare Veie udi eders Len, som den veifarendes Mand haver meest fornøden at reise, lader med forderligste jævne og i andre Maader forbedre med Udskjærelse af Steen, Sand, Grus,

⁴⁷¹ Oscar Albert Johnsen har skrevet om stendene i *De norske stænder. Bidrag til oplysning om folkets deltagelse i statsanliggender fra reformationen til enevældet (1537-1661)*, utgitt i 1906. Jeg går ikke nærmere inn på det her.

Bark eller Brolæggelse og siden dele Gaardene udi for^{ne} eders Len imellem, saa at hver Bonde eller Gaardsiddere kan vide, hvor meget han deraf siden skal vedligeholde. Saafremt nogen herudi findes forsømmelig, at hans Andeel inden St. Michaels Dag om Høsten og inden Korsmisse om Vaaren ikke findes fuldkommelig klargjort, skal han derfor tiltales og straffes, som vedbør, og efter Stedernes Beskaffenhed.

Skrivet Paus har gjengitt med datering 7. juni, er missive nr. 2 til Sehested. Innholdsmessig er det nokså likt skrevet til lensherrene, men det er ingen tvil om at det er snakk om to separate skriv. I sammenhengen her betyr det egentlig lite om det siste er skrevet allerede den 1. eller først den 7. juni 1643, men at det var snakk om tre skriv til flere mottakere er viktig når hele bildet skal på plass, fordi disse skrivene inngår i den administrative utviklingsprosessen som førte til at det ble opprettet egne generalvegmesterembeder i Norge etter at eneveldet var innført i 1660.

Johnsen har skrevet at selv om Bjelkes og Sehesteds forslag til ny skyssforordning ble godkjent av Christian IV, ble det «vistnok som en følge av krigen, ikke publiceret før i juli 1645». ⁴⁷² Sannsynligvis kom den først i 1648, etter at Christian IV var død og Frederik III valgt som konge. Både Paus og 'Rigsregistrantene' har datert den 24. desember 1648, og med en innledning der Frederik (etter de vanlige innledningsfrasene) skriver:

Gjøre alle Vitterligt, at eftersom vores Elskelige kiære Hr. fader Høylovlige Ihukommelse, Konning Christian den Fjerde, udi sin Kongelige Regierings Tid, haver ladet adskillige høyfornødne Kongelige Messiver og Forordninger udgaae, belangende Skydsfærds Misbrugelse udi Norge, fornemmelig in Annis 1622, 1623, 1632 og 1633, med særdeles Commission derefter Anno 1643. til Statholderen der udi Riget, Os Elskelige Hr. Hannibal Seehsted, at skulle punctvis forfatte en ret udførlig Ordinantz, hvorledes udi alle Tilfald, med Skydsfærd, Fordringskab og Gastgiverier, best og beleyligst kunde forholdes over det heele Rige, efter derpaa Høystbemældte Statholderens underdanigste Erklæring samme Aar den 1. Junii, hvilket dog formedelst den uformodelige sidste Krig ikke er fuldkommelig stillet udi Verk, og siden ved Adelens Privilegier udi mange Maader limitered, sa at dermed ingen vis Skik og Ordre hidindtil haver kundet bleven holden.

Hvorfore og efterdi Vi nu selv naadigst monne eragte den store Misbrug hidindtil med Skydsfærd udi vort Rige Norge, at være en med de største Aarsager til den gemeene Mands Betyngsel, hvorover de og billigen haver Aarsag sig at besvære.

⁴⁷² Johnsen (1909) s. 34

Vedlikeholdsplikten og arbeidsfordelingen som var omtalt i skrivet til lensmennene i 1643 var nå tatt inn i i pkt. 21 i den nye forordningen, som hadde fått navnet *Forordning om Skydsfærd til Lands og Vands, samt Gastgiverier i Norge*. Med skyssbehovet som ramme for forordningen er det naturlig at behovet for godt vedlikeholdte vegger var begrunnet med at det var

et af de fornemste Midler til Fordringskabs Forskaansel, idet man da paa en Slæde, Vogn eller Kjærre om Sommeren kan føre meget mere Gods, end ellers paa 3 eller 4 Slæder eller Heste til Kløvs.

Pkt. 21 har ellers en utførlig beskrivelse av hva som skal gjøres, og hvordan, og det fremholdes at «hver Befalingsmand udi sit Len og Gebeet hermed alvorligen [skal] være anbefalet at rette sig efter hvis Loven udi saa Maader melder». Punktet avsluttes imidlertid med en passus som dokumenterer en del av ansvarsproblemet: Det er den «Bonde eller Gaards Besiddere ... som nu derpaa bor eller herefter paaboendes vorder» som har ansvaret for veggen over egen grunn og må «stande den reisende til Rette for hans Reises Forsømmelse og for hvis Skade Mand, Hest eller Gods kan tilføies af Veiens Mangel paa tilbørlig Reparation». Det fantes ingen egen enhet eller gruppe av embedsmenn som hadde det overordnede ansvaret bare for vegene, dermed ble løsningen å holde hver enkelt gårdbruker direkte ansvarlig for skader som kunne ha sammenheng med at han ikke hadde vedlikeholdt sitt vegstykke.

Krigen mellom Danmark-Norge og Sverige i denne perioden førte til at Sehested (som også fikk på plass et nytt militærsystem) var svært opptatt av fremkommeligheten for de norske styrkene og tiltak som kunne stanse svenske tropper på veg inn i Norge. 27. september 1644 fikk «Vejmæsteren Obriste [oberst] Gunde Lange⁴⁷³» derfor instruks om å «tilsee det alle almindelige Landeveje samt Broer ere udj fuldkommen Stand saa de haver den fuldkomne Bredde, naar der skulde marcheres i paakommende Tiider», en instruks som også omfattet anvisninger for situasjoner der det kunne bli behov for «Forskansning eller Forhugning» eller retrett til «Fæstning, som de agter at Bloquere». ⁴⁷⁴ Som del av dette arbeidet ble det holdt oppsyn med bøndene som bodde

⁴⁷³ Gunde Lange var av jysk adelslekt og opprinnelig lensherre og eier av flere store gods, men ingen stor økonom. Han hadde derfor vært nødt til å gi opp forleningene og selge mye av godset sitt, og posten som militær vegmester var hans siste offentlige verv, som han for øvrig (ifølge Øystein Rian i Norsk biografisk leksikon) stort sett overlot til andre å utøve.

⁴⁷⁴ Hele instruksjonen er gjengitt på s. 652-653 i Norsk militært tidsskrift 11/1910,

nær grensa, og i februar 1650 ble seks bønder fra Solør tiltalt fordi de «udimod øffri-gheds forbud» hadde brøytet vinterveg inn mot grensa for å kjøre hjem høy de hadde slått om sommeren.⁴⁷⁵

Med unntak for instruksen til Gunde Lange avviker instruksene i de norske skrivenes ikke stort fra innholdet i vedlikeholdsinstruksjoner gitt for Danmark i samme periode. Det som er av forskjeller skyldes stort sett ulik samfunns- og myndighetsstruktur, ikke at man behandlet vedlikeholdet av norske veger på annen måte enn man gjorde i Danmark. Det er heller ikke store innholdsmessige endringer fra bestemmelsene om vedlikehold av «Broere oc adelfare Weye» i punkt 40 i Christian 3. Københavnske reces (1547)⁴⁷⁶ via den Koldingske reces' punkt 58 «Om broer at gjøre och adelfarveje» (13. desember 1558)⁴⁷⁷ til «Forordning om broers og alfarvejes vedligeholdelse» (26. august 1622)⁴⁷⁸. Det var i hele perioden fogdene, lensherrene og andre lokale embedsmenn (i Norge blant annet sorenskriverne) som hadde ansvaret for å følge opp vegarbeidet i begge land, og bestemmelsene om danske veger sier også at veg- og bruvedlikeholdet skal fordeles mellom bøndene i et område, og at manglende oppfølging av vegarbeidsplikten vil få følger i en eller annen form. I Danmark ble det skilt mellom 'herreds bønder' og bønder under en adelig herregårds jurisdiksjon ('birk') både ved fordelingen av arbeidsplikt og i straffebestemmelsene, og recessene fra 1547 og 1558 går mer i detalj enn forordningen fra 1622, men i det store og hele skiller de danske skrivenes seg altså lite fra skrivenes om vegarbeid i Norge. Slik var det helt til eneveldet ble innført i 1660 og de norske generalvegmesterembedene ble opprettet kort tid etter.⁴⁷⁹

6.5 Eneveldet – vegforvaltningen inn fastere former

6.5.1 Eneveldet som utgangspunkt for generalvegmesterperioden

Christian IV døde i 1648, og sønnen Frederik III overtok tronen. Frederik var nr. to i arverekka frem til den eldre broren Christian døde i 1647, og han fikk en lærd og teologisk utdannelse og ble erkebiskop i Bremen som 25-åring i 1634. Han måtte imidlertid

⁴⁷⁵ Statholderskabets Extraktprotokol, bd. 2 s. 271

⁴⁷⁶ Kolderup-Rosenvinge, bd. 4 s. 234

⁴⁷⁷ Kolderup-Rosenvinge, bd. 4 s. 278-279

⁴⁷⁸ Secher, CCD 4 nr. 29.

⁴⁷⁹ Paus (1966) s. 14

forlate Tyskland i 1643 på grunn av Danmarks tap av landområder der som følge av 30-års-krigen, og Christian IV utnevnte ham da til president for det danske krigsrådet. Der la han seg ut med store deler av adelen. Det var fortsatt valgkongedømme i Danmark⁴⁸⁰, og som følge av konflikten med riksrådet måtte Frederik i 1648 bøye seg for en rekke krav fra rådet før han ble akseptert som Danmarks nye konge. Det gjorde at kongemakten ble sterkt begrenset, noe Frederik var lite fornøyd med.⁴⁸¹

Frederik ble hyllet som dansk konge i juli 1648, som norsk konge i Oslo i august, og ble kronet i København 23. november 1648. Han brukte mye av tiden sin på vitenskapelige studier og lærde samtaler, filosofiske og teologiske disputaser, var svært historieinteressert og satte islendingen Tormod Torfæus til å oversette de norrøne sagaene. Han ønsket imidlertid revansj for fredsavtalen faren måtte inngå i Brømsebro i 1645, og presset derfor riksrådet til å gå med på ny krig mot Sverige. Det gikk dårlig, og i 1658 fikk svenskene Skåne, Halland, Blekinge, Bornholm, Trondheims len og Båhuslen ved fredsavtalen i Roskilde. I mai 1660 ble Bornholm og Trondheims len tilbakeført som følge av fredsavtalen i København, men den økonomiske situasjonen i det dansk-norske riket var nå særdeles anstrengt.

Høsten 1660 innførte Frederik III en regjeringsform med kongelig enevelde (i realiteten et statskupp, der riksrådet og stenderforsamlingen ble avskaffet), arvekongedømme og store administrative endringer.⁴⁸² Lensvesenet ble avskaffet, og rikene ble delt i amt som ble styrt av embedsmenn på fast lønn og uten militær makt. Det ble opprettet faste domstoler, forsvaret ble styrket og skattetrykket økte, blant annet måtte også adelen nå betale skatt. Som følge av den økte aktiviteten og sentralstyringen på flere områder økte antallet tjenestereiser, og dermed også behovet for et fungerende skyssvesen, og det ble mer offentlig post som skulle fraktes mellom Danmark og de ulike landsdelene i Norge. Den vanskelige økonomiske situasjonen økte også betydningen av eiendom som skattegrunnlag og mulig inntektskilde for kronen på andre måter, blant annet gjennom salg av krongods - den økte aktiviteten på alle områder gjorde kort sagt at det ble enda viktigere å ha gode veier enn det hadde vært tidligere. Da Ulrik Fredrik Gyldenløve kom til Norge som stattholder i 1664, var en av hans første embedshandlinger derfor å utnevne to

⁴⁸⁰ Det var ikke enighet om hvorvidt Norge derimot var et arverike - men det går jeg ikke inn på her.

⁴⁸¹ Fridericia (1894) s. 12-29

⁴⁸² Løgstrup (2014) s. 3 flg.

veginspektører (vegmeistre).⁴⁸³ Fogd Peter Steffensen i Stavanger stift og Bratsberg amt fikk sitt bestallingsbrev 25. august 1664, og 23. september samme år ble kapteinløytnant Jens Søfrensen Hauritz tilsatt som veginspektør i Akershus, Tønsberg og underliggende amter.⁴⁸⁴ Dette var starten for den egne norske vegadministrasjonen.⁴⁸⁵

6.5.2 Generalvegmeisterperioden – nye vegger, og med det også grunnavståelser

Det ble anlagt noen få vegstrekninger i første del av 1600-tallet. Vegen fra Kongsberg mot Drammen ('Sølvveien') fra 1624 er den mest kjente og anses som den første norske vegen som er anlagt som kjøreveg, men det ble også anlagt vegger til andre gruver og verk, blant annet fra Orkdal til kobberverket på Kvikne.⁴⁸⁶ Bestallingsbrevet for Jens Hauritz er imidlertid det første skrevet vi har som helt utvetydig sier at vegene ikke bare skal vedlikeholdes, men at man også skal flytte eksisterende vegger hvis de ikke er hensiktsmessig plassert. Bestallingsbrevet er fra da han ble tilsatt som veginspektør (altså før han ble generalvegmeister) og datert 23. september 1664, og der står det at Hauritz skulle sørge for at

Lande Veyene, som ere effter Landssloven tuende, Nemlig, Dend Aldmindelige Vey, som løber Land langs igiennem, och Saa dend der ligger fra fields till kiøbstederne eller hafner, blifuer Strax ferdiggjort, och huor dend ligger Afsides, at legges nermere det meeste mueligt er, og gjort bequemme for dend Reigsende, at kunde fremkomme Saa Vell ydj Vogne Som til hest.⁴⁸⁷ (min uth.)

Flytter man en veg, må man nødvendigvis ta i bruk nye arealer. Det har vært hevdet at det først var etter 1801 man begynte å erverve veggrunn i Norge.⁴⁸⁸ Vi har imidlertid mye dokumentasjon som viser at det ikke stemmer. Jeg kommer tilbake til dette, men viser i første omgang til Knut Robberstads syn på rettsforholdene i enevoldsperioden:

Då kongen hadde teke seg einevelde ... var hans vilje lov. Men han kunde ikkje bruka sin rett på slik måte at han tok eignedom utan å yte vederlag. Anten Kongelovi og læremeiningane

⁴⁸³ Paus (1966) s. 16

⁴⁸⁴ Paus (1966) s. 16

⁴⁸⁵ Paus (1966) s. 14

⁴⁸⁶ Brev datert 28. juni 1635

⁴⁸⁷ Paus (1966) s. 85

⁴⁸⁸ Melleby (2005) s. 31-33, Arnulf (2006) s. 121

var so eller so, laut einevaldskongen stella seg som at han var på god fot med folket. ... Serleg viktig var dette i Noreg, sidan svenskekongen til dels var ute etter det. Det var eit landsfaderleg styre, ikke eit despoti. Eineveldet var i nokon mun opinionsstyrt.⁴⁸⁹

I første omgang ble generalvegmesterembetet av kort varighet. 9. februar 1670 døde Frederik III, og sønnen inntok tronen som Christian V, 24 år gammel. Allerede 31. mars sendte kong Christian brev til stattholder Gyldenløve der han (i noe oppdatert språkform) skrev at han

intet annet ønsker enn det som kan bli til forlettelse og velstand for Våre kjære og trofaste undersåtter, og derfor allernådigst vil oppheve og avskaffe generalveimesterembedene for godt.⁴⁹⁰

Embetet ble imidlertid gjenopprettet i 1674, etter at Gyldenløve hadde skrevet en anbefaling i forbindelse med at Edvard de Placa, som hadde vært generalvegmester sønnenfjelds fra 1668 til 1670, søkte om å få tre inn i stillingen igjen.⁴⁹¹ Gyldenløve beskrev et vegnett i fullstendig forfall, og la til at almuen på et par steder selv hadde bedt om at ansvaret for vegene igjen måtte bli betrodd en bestemt person.⁴⁹² Begge de to opprinnelige generalvegmesterembetene ble dermed gjenopprettet, og 27. mars 1674 ble de Placa tilsatt i sør og Hauritz i 'det nordenfjeldske'.

Generalvegmesterembetet var ikke videre populært blant de andre embetsmennene, og vanligvis heller ikke blant bøndene.⁴⁹³ Bøndene måtte betale 'vegmesterskatt' for å finansiere stillingene, fogdene måtte kreve den inn, og det var ofte konflikt mellom amtmennene og generalvegmestrene fordi de var relativt likestilt rent rangsmessig, men til dels hadde overlappende ansvarsområder. I 1773 endte en konflikt mellom generalvegmester Nicolai Frederik Krogh og amtmann Magnus Theiste i Nordre Bergenhus amt om gjenoppbygging av en bru med at det ble sendt brev til amtmannen, der kongen

herved alvorlig have ham [Theiste] advaret og befalet, at han herefter viser Gen.-Veimesteren ... al behøwendes Hjælp og Haandrækning, forsaavidt det denne anbetroede Embede vedkommer; og, saafremt han herefter, som hidindtil skeet er, i Stedet for deri, som

⁴⁸⁹ Robberstad (1968) s. 19

⁴⁹⁰ Paus (1966), s. 92-93 (bilag 3)

⁴⁹¹ Paus (1966) s. 52

⁴⁹² Paus (1966) s. 94-95 (bilag 4)

⁴⁹³ Paulsrud (1996) s. 197

Øvrigheds-Person, at opfylde sin Pligt, befindes tvertimod at lægge Hinder i Veien, maa han vente derfor vedbørlig at vorde anseet.⁴⁹⁴

En annen generalvegmester, Christopher Hammer, måtte forflyttes fra Kristiansands til Bergens stift fordi han fikk almuen mot seg etter at han hadde vært aktiv i arbeidet for å få tak i Kristian Lofthus og få ham dømt.⁴⁹⁵ Hammer hadde blitt tilsatt som generalvegmester i Kristiansand stift i 1786, Lofthus ble tatt til fange i Lillesand 15. mars 1787, og allerede 1. juni 1787 ble Hammer forflyttet til Bergen – ifølge bestallingsbrevet fordi «General-Veimesteren Nordenfjelds, Oberst-Lieut. Nic. Fr. Krogh, formedelst den Besværlighed det foraarsager ham at befare baade Throndhjem og Bergens Stifter, ønsker at afstaae Bergens Stift»⁴⁹⁶, men reelt sett fordi «hans Udførelse af den over Chr. I. Lofthuus befalede Arrest bevirkede, at han ikke kunde have med Almuen i Nedenes Amt».⁴⁹⁷

Den nevnte 'Nic. Fr. Krogh', Nicolai Frederik, var en av de få generalvegmestrene som var godt likt. Da han døde skrev *Trondhjemske Tidender* at likfølget var et av de største som var sett der i byen, og at hans liv «var også helliget dyden og det almene beste», og i 1847 ble han omtalt i *Tidsskrift for norsk Personalhistorie* som en av «Norges afdøde Hædersmænd, hvis Minde længe vil blive bevaret af en skjønnsom Efterslægt».⁴⁹⁸

Generalvegmesterembetet besto, med noen avbrudd, til det ble opphevet da veilov (1824) ble vedtatt. Perioden 1665-1824 omtales derfor ofte som 'generalvegmesterperioden' i vegsammenheng. Den omfatter også det første tiåret etter 1814, selv om styringsformen naturlig nok ble endret da Norge gikk fra å være underlagt det eneveldige styresettet i den dansk-norske unionen til å bli et relativt selvstyrt rike i personalunion med Sverige. Det første tiåret etter 1814 var vegbestemmelsene fortsatt 'danske', en ren videreføring av lovverket vi hadde med oss fra unionen med Danmark, på samme måte som det var for byenes del. I de neste delene tar jeg for meg noen av disse vegbestemmelsene, med hovedvekt på skriv som belyser eierskapsspørsmålet.

⁴⁹⁴ Rescr. 25. november 1773

⁴⁹⁵ Paus (1966) s. 73; Stalleland (1935) s. 77, 118, 124-164

⁴⁹⁶ Bestallingsbrev 1. juni 1787

⁴⁹⁷ Wessel-Bergs merknad ved rescriptet om deling av generalvegmesterembetet i Kristiansands stift datert 17. mars 1786, i bind 3 s. 245

⁴⁹⁸ Paus (1966) s. 69-70

6.5.3 Lovgrunnlaget i generalvegmesterperioden

Fra 1604 hadde det vært «Chr. IV-utgaven» av Magnus Lagabøters landslov som var rettsgrunnlaget i vegsammenheng, og slik fortsatte det i realiteten å være også etter at Christian Vs Norske Lov var kunngjort 14. april 1688. I denne loven står det nemlig svært lite om vegene. Loven har bare tre artikler i *Tredie Bog, 16 Capitel – Om Veje*, og de er korte:

- 1 Art. Til hver Bye bør med Rette at være saa mange Veje, som fornøden gjør is.
2. Hvo som almindelig Vej, som en hver er tilladt formener, eller aflukker, eller forandrer, eller spilder, med Grøft, eller Pløjning, som til Bye, Kirke, Ting, Strande, Vanding, Mølle, eller Skov, er lagt, lægge Vejen ud igien, og gjøre den saa færdig igien, som den var tilforn, og desforuden bøde sine tre Lod Sølv.
3. Ellers skal med Veje i alle Maader forholdis efter Politi-Ordningen.

I 1876 skrev Yngvar Nielsen at

Vej-lovgivningen vedblev ... at støtte sig til de gamle bestemmelser, idet Kristian V's norske lov så godt som ikke berørte denne genstand, og selv en under denne konge udarbejdet, (men aldrig endelig udfærdiget) forordning om skyds- og vejvæsen⁴⁹⁹ gik i den henseende ikke videre end til at gentage de ældre lovbud.⁵⁰⁰

Mangelen på vegbestemmelser i loven kan nok ha blitt oppfattet som at Christian V interesserte seg lite for vegene, og Yngvar Nielsens omtale av loven har nok også preget ettertidens syn på forholdet. Årsaken til at det sto lite om vegene i Christian Vs Norske Lov var imidlertid ikke manglende omtanke for vegforvaltningen. I lovforslaget fra «Den norske Kommision» var det hele 16 bestemmelser om veger og bruer som bar tydelig preg av å være inspirert av vegbestemmelsene i Magnus Lagabøters landslov,⁵⁰¹ men etter to runder med revisjon var det meste av dette fjernet fra lovteksten. I fortalen til lovboken står det hvorfor det ble gjort:

... For det Tredie er ogsaa af denne Lovbog *udelat alt hvis Politien egentlig vedkommer, hvorom ingen saa stadige Love, eller Anordninger, kand gjør is*, som jo efter Tidernis Lejlighed een, eller anden Forandring kunde behøve; Hvorfore Vi slige foranderlige Love og

⁴⁹⁹ Det står ikke hvilken forordning Nielsen viser til her, men i Christian Vs regjeringstid kom den svært kortfattede «Forordning om Skyds-Færd udi Norge» (6. april 1672), så det er mulig det var den han siktet til.

⁵⁰⁰ Nielsen (1876) s. 32

⁵⁰¹ Prebensen og Smith (1887) s. 307-310

Anordninger, som ubrødeligen dog alligevel skal holdis, indtil anderledis allernaadigst vorder anordnet, i en sær Bog, Politi-Ordning kaldet, ville lade forfatte, og ikke ville have dennem indførte, eller beblandede, med denne Lov, som i Vort Rige Norge udi stædsvarende Brug herefter skal forblive. (min uth.)

«Politien» omfattet slikt som ordenslovgivning, lover om sikkerhet, sunnhet, brannsikring, bygningslovene og luksuslovgivningen; næringslovgivningen (handel og håndverk, skog og bergverk, medisinallovgivningen og delvis lov om tjenestefolk) og lovene om mynt, mål og vekt, vegvesenet, havnevesenet, skyssvesenet og postvesenet. Det var altså bare det hensiktsmessige i å skille mellom «stadige Love» og «foranderlige Love og Anordninger» (bestemmelser vi i dag plasserer i forskrifter og rundskriv) som var årsaken til at Christian Vs Norske Lov ikke hadde flere bestemmelser om veger og vegadministrasjon, og heller ikke har mye om andre områder med betydning for samferdselsutviklingen i Norge, som havne-, skyss- og postvesen.

Christian Vs Norske Lov er følgelig ingen fullstendig lovbok, og den avskaffet ikke den tidligere lovgivingen fullt ut, selv om det står i forordet at alle lover, ordnanser, resesser og forordninger som ikke var innført i lovboka, skulle oppheves. Ifølge Taranger må dette fortolkes innskrenkende etter følgende regler:

1. Lovboka opphevet alle eldre lover som var i strid med det som var tatt inn i boka.
2. Lovboka opphevet alle eldre lover om rettsforhold som var uttømmende regulert i den nye lovboka.
3. Eldre lover som angikk rettsforhold som den nye lovboka enten ikke regulerte i det hele tatt eller bare hadde få regler om, må derimot anses som bestående også etter at loven kom.
4. I tvilstilfeller må man presumere at de eldre lovene er opphevet.⁵⁰²

«Politi-Ordningen» som var forutsatt i NL 3-16-3, kom imidlertid aldri.⁵⁰³ Det kom i stedet en strøm av forordninger, 'Placater', 'Rescripter', 'åpne' og 'lukkede' brev og andre former for skriv de neste hundreårene.⁵⁰⁴ Svært mange av skrivene er publisert i samlinger som er digitalisert av Nasjonalbiblioteket og dermed er lett tilgjengelige. Problemet er derfor ikke å få tak i informasjon om vegforvaltningen i perioden – det

⁵⁰² Taranger (1898) s. 94 (men språklig oppdatert)

⁵⁰³ Taranger (1898) s. 95

⁵⁰⁴ Taranger (1898) s. 96, 98 flg

er å få oversikt over mengden av skriv og innholdet i dem, og ikke minst sammenhengen mellom dem.

En av utfordringene i så måte er at det ikke alltid går klart frem av et skriv om det gjelder et konkret forhold eller gir uttrykk for et generelt prinsipp, og heller ikke om det er gitt for hele riket eller bare for Norge, Danmark eller hertugdømmene i dagens Tyskland. Ofte fremgår det riktignok av skrivet at det er snakk om anvisninger til en konkret embetsmann i et bestemt område, men om sentrale punkter i denne anvisningen dukker opp i flere skriv til en rekke ulike embetsmenn på flere steder i samme periode, er det jo grunn til å tro at skrivene gir uttrykk for generelle prinsipper som har vært retningsgivende også utenfor tilfellene skrivene gjelder. På den annen side må man passe seg for å strekke antakelsen om at det er snakk om generelle prinsipper så langt at man går ut fra at en anvisning gitt til en dansk embetsmann er anvendelig også når det er norske forhold som vurderes, for på en del områder var samfunnsforholdene i Danmark og Norge svært ulike. Jeg kommer tilbake til disse ulikhetene og betydningen de fikk for utviklingen av vegforvaltningssystemet i Danmark, og ikke minst til hva vi fikk og ikke fikk med oss ut av den dansk-norske unionen, men tar først med litt om bakgrunnen for at lovskriv gitt for Danmark kan ha blitt lagt til grunn ved behandling av saker i Norge også uten at de (rent formelt) var gitt for Norge.

Som det fremgår av pkt. 3.6 *Bygatene i eneveldets tid* kunne det iblant fremgå av en forordning at den kunne legges til grunn også utenfor området den var gitt for. Allerede på Herredagen i 1631 ba de norske lagmennene imidlertid om å få avklart om det var anledning til å rette seg etter danske recesser hvis de skulle dømme i saker der Chr. IVs norske lovbok manglet bestemmelser som kunne brukes.⁵⁰⁵ Da den første lovrevisjonskomitéen ble satt ned i 1632, foreslo komitéen at det skulle slås fast at om den norske lovbooka ikke hadde «fuldkommen underretning», kunne man dømme med grunnlag i den danske lovbooka og kongelige recesser og forordninger gitt for Danmark så langt de passet også for norske forhold.⁵⁰⁶ Det kom også et kongelig brev til Christopher Urne og Jens Bjelke om «Forandring på nogle Poster i den Norske Lov» i 1639 – blant forslagene var endring av post 63 i Landsleiebolken, der forslaget lød «Ingen maa lægge nye Veie, Jorddrotten

⁵⁰⁵ Taranger (1898) s. 79

⁵⁰⁶ Taranger (1898) s. 79

til Skade, uden med Jorddrottens Minde». ⁵⁰⁷ Det kom aldri noen generell lovbestemmelse om muligheten til å bruke danske bestemmelser der man manglet norske, men i mange tilfeller ble det altså bare henvist til bestemte punkter i en dansk forordning når det ble gitt en forordning for en norsk by, uten at bestemmelsen ble gjengitt i sin helhet i den norske forordningen.

Det hadde uansett ikke vært i samsvar med datidens lovgivningssystem å gå ut fra at prinsipper man anså som sentrale i Danmark nødvendigvis måtte inntas i en norsk forordning for å bli et gjeldende prinsipp her i landet, og noen prinsipper var så grunnleggende at det at vi vet lite om dem nettopp kan tyde på at de ble tatt for gitt. På samme måte må man gå ut fra at skriv sendt til generalvegmeisteren i en del av landet har blitt brukt ved gjennomføring av vegtiltak i en annen del av landet hvis generalvegmeisteren der var i beit for anvisninger for sitt eget område. Det kom få helhetlige og landsdekkende lover i eneveldets tid, og det var (i teorien) bare kongen personlig som kunne vedta nye bestemmelser, så analogisk anvendelse av det som allerede fantes har nok ofte vært den enkleste løsningen.

6.6 Danmark og Norge – felles grunnprinsipper, ulike samfunnsforhold

6.6.1 Felles prinsipper, samfunnsrelaterte forskjeller

Et viktig skille går som nevnt mellom skriv som må antas å gi uttrykk for generelle, grunnleggende prinsipper og skriv som skulle avklare lokale problemer eller gi svar på konkrete spørsmål. Om skrevet gjelder danske eller norske forhold er ofte mindre viktig. På noen områder var forskjellene mellom danske og norske samfunnsforhold imidlertid så store at skrivene må leses i lys av at de er gitt for helt ulike forvaltnings- og samfunnssystemer. En del av de danske vegskrivene gjelder forhold som var helt ukjente i Norge, og der står skrivene om de lukkede, danske kongevegene i en særstilling. Andre har sitt utspring i en samfunnsordning vi hadde lite av i Norge, med jord som for en stor del var eid av kronen og adelige hovedgårder og bønder som hadde langt mindre frihet enn de norske. Dette påvirket utviklingen i Danmark og førte til at

⁵⁰⁷ Norske Rigsregistrarer, bd. 7 s. 582-588 – post 63 på side 587

landet fra slutten av 1700-tallet fikk satt i gang en del prosesser vi ikke fikk gjennomført i Norge før langt senere, som del av de danske 'landboreformene'.

Arbeidet med å etablere et landsdekkende eiendomskartverk ble påbegynt som del av jordreformatarbeidet i Danmark. Det ble startet opp også i Norge, det skjedde i 1805 som del av arbeidet med ny skattematrikkel, men arbeidet ble avsluttet da den dansk-norske unionen ble oppløst i 1814. Rentekammeret mente det også ville være nyttig å utvide utskiftningsarbeidet til å omfatte Norge, men tanken var å begynne etter at man var kommet godt i gang i Danmark, og dermed ble også utskiftningslovverket noe av det Stortinget måtte ta stilling til etter 1814. Det første forslaget til en norsk utskiftningslov ble behandlet i august 1815, men ble da sendt videre til «den paa Eidsvold nedsatte Committee til at forfatte Rigets private Love».⁵⁰⁸ Noe lovvedtak ble det dermed ikke før i 1821⁵⁰⁹, etter at man hadde forlatt tanken om en samlet «almindelig civil og criminal Lovbog», slik Eidsvollsmennene så for seg da de vedtok Grl § 94 våren 1814.

Den første danske vegloven, *Forordning om Vei-Væsenet i Danmark af 13. desember 1793*, var delvis en følge av 'landboreformene'. Det kom ikke noen tilsvarende forordning for Norge før unionen ble oppløst, men også der var det 1814 som satte en stopper for arbeidet: I Reventlows *Plan til en forbedred Indretning af Veivæsenet i Kongeriget Danmark* står det at han i første omgang innskrenket seg til å behandle vegene i Danmark, selv om «Veyene i Norge ... ikke mindre fortiene Opmerksomhed».⁵¹⁰ Den delen av arbeidet ville han imidlertid komme tilbake til «Til en anden Tid». Det rakk han altså ikke, men han skrev mye om de norske vegene i en reisedagbok han førte da han var i Norge i 1811. Reventlow var på reise i Norge flere ganger, i 1811 var det offisielle formålet med turen å se på mulighetene for å forbedre landbruket i Norge.⁵¹¹ En annen grunn til at han dro til Norge akkurat da var imidlertid at forholdet hans til kronprins Frederik var blitt nokså anstrengt, samtidig som «all hans higen og tragten [nu] gaar ut paa ennu at utrette noget til [Norges] beste», som hustruen skrev i et brev nokså kort tid før han reiste.⁵¹² I tillegg til å studere landbruket skulle han besiktige en del av

⁵⁰⁸ Stortingsforhandlinger 1815-1816, del 1 (juli/august), O. 28.08., side 448-451

⁵⁰⁹ Lov 17. august 1821

⁵¹⁰ Reventlow (1791/1993) s. 16

⁵¹¹ Reventlow (1811/1955), Elgvins innledning

⁵¹² Reventlow (1811/1955), Elgvins innledning

jernverkene, men underveis møtte han også flere vegansvarlige, blant annet vegmester Broder Lysholm Krogh i Sør-Trøndelag og vegmester «Klau» (Peder Klow) i Rogaland.⁵¹³ I dagboka hans er det mange notater om vegene han reiste på - om tilstanden, om tiltak som allerede var gjennomført, og om mulige forbedringstiltak, som da han skrev om elven Gaula i Trøndelag at den ved sine

skjønne Bugter forskjønne end meere Vejen, men den anretter ogsaa ved disse og ved sin Voldsomhed store Ødelæggelser, og gjør Vejen meget usikker, da den ofte borttager den, og Bjergene ovenfra skride ned, saaledes at man fra aatte til aatte Dage ikke kan være sikker at kunne passere den. Den har nu paa et Sted gandske forladt sit gamle Løb, og nærmer sig saaledes Vejen, at man nødes til at omlægge den over til højeste Bakker og at give en Kirke og nogle Gaarde Priis til samme, om man ikke kan eller vil finde Midler til at nøde den til at gaae tilbage i sit forrige Løb. Ødelæggelserne, man med Vished seer i møde, og Bekostningerne, som man anvender til en ny Vej, blive, saavidt ieg formaaer at skjønne, langt større, end Udgivten kan blive i den bedste Aarets Tid at pilotere og dæmme for Elven, og Staten conserverer da frugtbare Jorder der, hvor Elven ikkuns ellers vil efterlade Sand og Steen. Skaden og Omkostningerne paa Vejen vil vist beløbe over 100.000 rd. og Elvens Retning neppe det halve. Det er, synes mig, Regjeringens Sag, efter Muelighed at holde Elvene under Politie, ... Udførelsen af Arbeidet kunde vel anbetroes Conducteur Børm, om ingen af Dige-Inspecteurerne skulde have Tid at paatage sig det, og Ritmester, Vejmaster von Krogh, vilde paa Stedet blive en virksom Medhjælper.⁵¹⁴

Her var muligheten for at man ville bli nødt til å betale erstatning til «en Kirke og nogle Gaarde» dersom vegen måtte legges om altså noe av det Reventlow tok i betraktning, i tillegg til de mulige skadevirkningene både for vegen og landbruket i dalen om man ikke fikk kontroll på elven.

Noen norsk veiforordning rakk Reventlow aldri å få på plass, men selv om store deler av 1793-forordningen fremstår som 'entydig dansk' var det ikke til hinder for at det få år senere ble henvist til erstatningsbestemmelsen i veiforordningens § 14 i flere forordninger gitt for Norge, men da om avståelser til annet enn vegformål. Det fremgår

⁵¹³ Reventlow (1811/1955) s. 32 (Krogh) og 64 (Klow). Reventlow beskrev for øvrig Krogh som «en meget virksom Mand, der fortjener at nyde et saadant Tillæg i Diæter eller Gage, at han herefter ikke behøver at have Udgivt i stedet for Indtægt af sin Betjening, og ikke derved skal nødes at søge om sin Afskeed.» (s. 28)

⁵¹⁴ Reventlow (1811/1955) s. 25-26

da også av Reventlows 'Plan' at retten til erstatning for avstått grunn ikke var noe man innførte med den danske veiforordningen i 1793, han viste tvert imot til at

Hidtil har Kongen alt for ofte været nød til at godtgjøre, efter edelige Mænds urimelige Taxationer, langt meere til Grund Ejeren, end efter Jordenes Beskaffenhed billigen burde godtgjøres...⁵¹⁵

Paragraf 14 i veiforordningen var følgelig bare en (klargjørende) lovfesting av et eksisterende prinsipp. Dette prinsippet finner vi igjen, mer eller mindre klart uttrykt, i flere norske skriv fra generalvegmesterperioden, også skriv som er eldre enn den danske veiforordningen. Dette viser at retten til erstatning for avstått grunn var et av de gjeldende fellesprinsippene, uten at det nødvendigvis betyr at det ble praktisert på samme måte i begge landene.

Et annet (felles)prinsipp kom til uttrykk i utskiftnings- og matrikkelforordningene i Danmark: Veggrunnen skulle trekkes ut av beregningsgrunnlaget før bonitering og omfordeling av jorda.⁵¹⁶ I Danmark skulle dette markeres i de nye «Ejerlavskortene» – de første matrikkelkartene. I forbindelse med arbeidet med ny skattematrikkel og den første norske utskiftningsloven ble det forutsatt at det samme skulle gjøres her, men i de norske lovene ble dette ikke beskrevet like tydelig som det ble i Danmark, og det fikk heller ikke noe tydelig utslag før vi fikk vår utskiftningslov nr. 2 i 1857. Likevel er det ingen tvil om at vi også i Norge gikk ut fra at vegene ikke var en del av den privateide grunnen, og det at de skulle holdes utenfor beregnings- og fordelingsgrunnlagene innebærer også at de var 'umatrikulert grunn' i begrepets opprinnelige norske betydning: Grunn som ikke skulle inngå i beregningsgrunnlaget i skattematrikkelen. Både i Danmark og i Norge startet arbeidet med ny skattematrikkel med et krav om utarbeiding av matrikkelkart ('økonomisk oppmåling'), og før 1814 var målet det samme i begge land – en kartlegging som skulle sikre korrekt skatteberegning – så det var først etter 1814 det danske og det norske matrikkelsystemet utviklet seg i ulik retning.

Så var det altså også noen områder der forholdene i Danmark og i Norge var så ulike at skrivene må leses med det aktuelle landets samfunnsforhold som ramme for tolkningen. De neste delene handler om dette, og årsaken til at det er ulikhetene det er lagt vekt på

⁵¹⁵ Reventlow (1791) s. 35

⁵¹⁶ Se pkt. 6.6.5

først, er at de forklarer hvorfor en del av endringene ikke var like nødvendige i Norge som i Danmark. Dermed forklarer det også hvorfor noen prosesser ikke ble igangsatt i Norge før den dansk-norske unionen ble oppløst i 1814, selv om det i tiårene før ble gitt uttrykk for at det var behov for dem også i Norge.

6.6.2 Norske og danske 'Kongeveier' var ikke det samme

Kongevegssystemet i Danmark er et godt utgangspunkt når ulikhetene mellom Danmark og Norge skal belyses, for vegene som ble omtalt som 'Kongeveier' i Norge hadde lite til felles med det opprinnelige danske kongeveg-systemet.

Utgangspunktet for Danmarks kongeveger var forholdene i en tid da kongene ikke hadde fast residens i København, men forflyttet seg mellom de kongelige godsene rundt om i Danmark. For å gjøre transporten mest mulig problemfri ble det anlagt vegger mellom de ulike residensene, i første omgang på Sjælland.⁵¹⁷ Den første gikk fra København til Frederiksborg og ble anlagt rett etter 1580.

Disse vegene skulle utelukkende brukes av kongen og hans hoff. Alle tilkomstene var derfor stengt med bommer som skulle være låst, slik at ingen skulle falle for fristelsen til å bruke «Kongens egen Vey» uten å ha fått tillatelse til det, og ulovlig bruk ble straffet hardt. I det første 'åpne brev' om bruksforbudet sto det at straffen for overtredelse skulle være at «da skal hand hafve forbrut heste och vogn med hves gods, som der findis, och der til sin halfve boslod».⁵¹⁸ Dette gjentas i de neste⁵¹⁹, og i et missive til hoffmester Just Høeg på Sorø akademi 19. november 1639 fikk hoffmesteren sågar beskjed om å «skiude [skyte] deris heste, som sig fordriste til den vei at bruge imod voris villie ... och med retten forfølge dennom». I et missive til Oluf Brockenhus i København ti år senere (20. februar 1649) står det bare at overtredere skal straffes «som vedbør», men etter at lokalbefolkningen langs kongevegen mellom Kolding og Haderslev på Jylland hadde brutt opp bommene og brukt vegen, med den følge at «bemelte voris vei blifver ved saadan almindelig kiøren verre och slemmere end den gemene alfare vei», sendte kongen 24. mars 1655 ut et åpent brev om «straf for dem, som færdes på kongens vej, mellem Haderslev og Kolding». I brevet står det at alle som ble påtruffet kjørende på

⁵¹⁷ Topsøe-Jensen (1945) s. 2

⁵¹⁸ Åpent brev datert 25. mars 1585

⁵¹⁹ Åpent brev datert 9. oktober 1587; åpent brev datert 15. oktober 1596

vegen skulle føres til enten Koldinghus eller slottet i Haderslev, og der skulle de settes under tiltale for overtredelse av ferdselsforbudet og bøtelegges ved at hest og vogn ble inndratt. Verdien av det som var inndratt skulle så deles mellom kongens kasse og vedkommende som hadde meldt fra om overtredelsen.



Figur 8. Kolding slik byen ble fremstilt i *Civitates orbis terrarum* (1598)

Kolding var en av byene som ble avbildet i Braun og Hogenbergs *Civitates orbis terrarum* (Verdens byer), et seksbindsverk som ble utgitt mellom 1572 og 1618. Det fremgår av informasjonen i rammen at det er «des Konigs zugbrugk» (Kongens vindebro) og kongevegen opp til slottet man ser til høyre.

Kongevegene ble delvis åpnet for offentligheten på Christian IVs tid. Da kom det en forordning der det sto at almuen kunne bruke vegene «om Vinteren naar det er frøssen, og ved Sommerens Begyndelse, naar Weyene ere gandske udtørrede, eftersom de da behøves at vorde banet og jevnet», så det var altså behovet for å få kjørt vegdekket fastere som lå bak den delvise åpningen, ikke hensynet til lokalbefolkningen.⁵²⁰ Kjøring

⁵²⁰ Topsøe-Jensen (1945) s. 7

utenfor den tillatte perioden ble fortsatt straffet med inndraging av hest og vogn, ved eventuell gjentakelse også med bøter og i verste fall tvangsarbeid og fysisk avstraffelse. I 1737 begynte man så smått å åpne for vanlig ferdsel hele året på disse vegene.⁵²¹ Siste rest av systemet med lukkede kongeveger forsvant i den danske reformprosessen som landboreformene og veiforordningen fra 1793 var en del av. Noen av dem ble da lagt inn i hovedlandevegsnett, resten ble lagt ned.⁵²² Navnet lever til en viss grad videre som betegnelse på brede, gamle landeveger, særlig de store chausséene som ble anlagt i siste del av det 18. og begynnelsen av det 19. århundre⁵²³, men de 'egentlige' kongevegene eksisterte altså ikke lenger enn til 1790-tallet.

I Norge hadde vi ikke denne formen for kongeveger. Her ble 'Kongevei' heller ikke tatt i bruk som offisiell vegbetegnelse før nokså sent i unionsperioden. I 1739-1740 ble «Kongs-vej» brukt i to innberetninger som ble sendt Kanselliet som svar på en kongelig befaling om at det skulle redegjøres for «Vejvæsenets Tilstand i Norge», men der virker det som begrepet brukes nærmest som en uformell betegnelse på de største vegene.⁵²⁴ I 1764 ble imidlertid en gård som skulle auksjoneres bort, omtalt som «beliggende paa et fornøjeligt Stæd, omtrænt midt imellem Christiania og Bragernæs, ikke langt fra den almindelige Konge-Vej og Søen»⁵²⁵, noe som tyder på at betegnelsen da var allment brukt, og etter dette dukket den opp i mange sammenhenger. 28. april 1790 ble det kunngjort i *Norske Intelligenz-Sedler* «at den Tronhiemske Konge-Vey igiennem Gulbrandsdahlen er ved Vand Floden gjort ufremkommelig». I Peder Ankers instruks fra 15. april 1791 sto det at «Alle saavel Konge- som Fæstningsveie i Aggershuus Stift skulle af ham ene og aleene anordnes og anlægges». Betegnelsen er også brukt i et 'Cancelli-Pro-memoria' sendt til Anker og amtmennene i Akershus stift⁵²⁶ 2. juli 1791. Det fremgår av dette skrivet at Anker mente alle hovedveger som ledet fram til en kjøpstad burde anses som «Kongeveie», og Kanselliet ba amtmennene (som ble antatt å ha større lokalkunnskap enn Anker) «oppgive en detailleret Liste paa alle saadanne Veie, og derefter nærmere

⁵²¹ Topsøe-Jensen (1945) s. 10-11

⁵²² Schovsbo (2001) s. 6

⁵²³ Topsøe-Jensen (1945) s. 2

⁵²⁴ *Norske samlinger* 1 (1850-1852) s. 566 og 574

⁵²⁵ *Norske Intelligenz-Sedler* 26. september 1764

⁵²⁶ Akershus stift omfattet amtene på Østlandet, med unntak for øvre Telemark.

sammentræde med [Anker], og overlægge, om nogle Forandringer skulde findes nødvendige». Etter dette ble betegnelsen brukt i både kart og skriv frem til det ble bestemt at vegene skulle inndeles i hoved- og bygdeveger da veilov (1824) ble vedtatt, som når det i et reskript datert 13. april 1798 står at «Veiene fra Korsegaarden og fra Skydsjordet, begge til Drøbak, skulle ansees som almindelige Kongeveie» og at «Den allerede begyndte Krogsoug-Vei, over Steenskoven forbi Haslum Kirke til Lysager, skal ansees som Kongevei, og oparbeides af Askers med Østre og Vestre Bærums Almue». I Justisdepartementets 'veglengdekart' (se pkt. 11.2) er vegene kalt enten 'Kongevei' eller 'Postvei' helt til vegen fra Bergen til Filefjell blir 'Landevei' i Reichborns kartserie fra 1825, antakelig fordi det fortsatt ikke var vedtatt hvilke veger som skulle klassifiseres som hovedveger – klassifiseringsvedtakene for Søndre og Nordre Bergenhus kom 16. juni og 18. april 1826. I Reichborns kartserie over veger i Østfold og Akershus fra 1828 er vegene imidlertid blitt 'Hovedveier'.

Det er mulig at kongeveg-betegnelsen har sammenheng med at det sto milesteiner med kongens monogram på langs de store vegene. Da Jens Hauritz ble tilsatt som veginspektør i 1664 sto det i bestallingsbrevet at en av oppgavene hans skulle være å

Lade Landevyene Rigtig effter Tydsche mile afsticke, och paa huer Miel Almuen at lade forferdige Kaars, huorpaa brendis eller Vdgrafues Cronen med Hans Kongl: May: Nafn och Mielenes Lengde, Stederne imellom, som Siden effter Stedsse schal Ved Lige holdis

- altså måle veglengdene og sette opp et kors med kongens monogram på for hver mil.⁵²⁷ Ettersom tekst og monogram enten skulle brennes eller skjæres inn var det nok trekors som var tanken, men om det faktisk ble satt opp noen slike, er de i alle fall ikke bevart.⁵²⁸ De eldste bevarte milesteinene vi har er fra 1687, det er ni forseggjorte steiner som ble

⁵²⁷ Paus (1966) s. 87

⁵²⁸ Thorstensen (2010) s. 101



Figur 9. To av milesteinene fra 1687 står nå på Norsk folkemuseum

satt opp (og etter hans eget utsagn også bekostet) av Andreas Boysen.⁵²⁹ Christian Vs monogram er hogd inn i samtlige.⁵³⁰

Etter hvert ble mange milepæler produsert i støpejern, men kongemonogrammet var en del av utformingen helt til det ble erstattet av riksløven i 1814. Det kan altså ha vært dette som gjorde at en del av de norske vegene også ble 'Kongeveier'.

Det er en del veger i Norge som har navn som 'Kongeveien' og 'Gamle Kongevei' i dag – noen med rette, andre kanskje ikke fullt så rettmessig. I eierskapssammenheng har det liten betydning om vegen har vært 'Kongevei' eller ikke, men skillet mellom danske og norske kongeveger er altså viktig av andre årsaker. Derfor er det litt uheldig at det i en av Statens vegvesens historiske vegrapporter står at «Noen hevder at Peder Anker først tok i bruk betegnelsen Kongevei, men det er ikke riktig. Betegnelsen er mye eldre og ble benyttet av Christian IV, første halvdel av 1600-tallet» - illustrert med en transkribert utgave av Christian IVs *Forordning om Konge-Weyene* fra 1673, som altså er lite relevant for spørsmålet om når kongeveg-betegnelsen ble tatt i bruk i Norge.⁵³¹

⁵²⁹ Schulerud (1974) s. 95-96. Ifølge Paus (1966) s. 54-55 ble Boysen utnevnt til generalvegmeister sønnenfjelds nettopp i 1687, men hadde i realiteten hatt ansvaret for vegene fra 1684, samtidig som han hadde overoppsynet med postvesenet i Norge, fordi forgjengeren hans, de Placa, var syk.

⁵³⁰ Thorstensen (2010) s. 101 flg.

⁵³¹ Tveit (1997) s. 3. I rapporten starter transkripsjonen for øvrig med en tekst som hører til forrige skriv i kilden, og derfor (tilsynelatende) angir at dette er skrevet 10. juli 1673. Rett dato er 1. oktober 1673, det fremgår av siste del av teksten.

6.6.3 Bøndernes stilling var ikke den samme i Danmark og i Norge

Skrivene om danske kongeveger gir innblikk i noe av det som i størst grad skilte forholdene i Danmark fra de norske. Det er selvsagt et poeng at det aldri var aktuelt å anlegge lukkede kongeveger i Norge fordi kongene ikke bodde her, men skrivene om danske kongeveger viser også et Danmark der det var mye større forskjell mellom samfunnslagene enn det var i Norge. Det var derfor ikke tilfeldig at siste rest av systemet med lukkede kongeveger ble avvirket samtidig med at landboreformene ble gjennomført i siste del av 1700-tallet.

Selv om det var standsforskjeller også i Norge, hadde overgangen til eneveldig kongemakt i 1660 ført til at adelsstanden gikk kraftig tilbake her til lands.⁵³² Adelens storgods ble splittet, og byborgere, embedsmenn og bønder rykket inn som eiere av de tidligere setegårdene. Mot slutten av 1700-tallet eide nesten halvparten av de norske bønderne sine egne bruk.⁵³³ Flertallet var fortsatt leilendinger, men brukseieren var ikke nødvendigvis den som bebodde nærmeste storgård, han kunne like gjerne være bosatt et godt stykke unna – rundt år 1700 eide byborgere og embedsmenn rundt halvparten av Norges eiendommer, målt i andel av skyldverdien.⁵³⁴

Norske leilendinger disponerte stort sett brukene sine som de ville, de hadde dem gjerne på arvefesteskjøter og kunne dermed også regne med at etterkommerne fikk tre inn i festeforholdet etter dem.⁵³⁵ De måtte betale ulike avgifter knyttet til festeforholdet og pliktet å holde hus og jord i hevd som del av avtalen, og avtalen kunne også ha bestemmelser om arbeidsplikt på eierens bruk, men da var det vanligvis snakk om lønnet arbeid. Ut over det var de sjelden pålagt andre plikter enn dem også selveiende bønder hadde, som plikt til å delta i skyss- og vegarbeidsordningene.⁵³⁶

⁵³² Johnsen (1936) s. 287 flg

⁵³³ Sevatdal (2017) s. 33

⁵³⁴ Sevatdal (2017) s. 70

⁵³⁵ Sevatdal (2017) s. 61

⁵³⁶ Skyss- og vegarbeidsplikten var pålagt brukeren, ikke eieren, noe som fremgår (forutsetningsvis) av *Forordning om Skyssfærd til Lands og Vands, samt Gjæstgiverier i Norge* fra 24. desember 1648, men også av skriv fra 17- og 1800-tallet.

Slik var ikke situasjonen i Danmark.⁵³⁷ Bare 2 % av danske bønder var selveiere i århundret etter at eneveldet var innført, eiendomsstrukturen besto ellers av et tett nett av store gods. Godseierne rådet over til sammen 800 hovedgårder og så godt som all jord i Danmark, som så ble drevet av de rundt 60 000 festebøndene. Det var normalt ikke snakk om arvefester, og avtalene var ofte lite fordelaktige for festerne. De kunne ha arbeidsplikt («hoveripligt») på hovedgårdens jord 3-4 dager i uken, i noen tilfeller mer, og om arbeidet ikke ble utført, eller godsets ridefogd (som hadde oppsynet med arbeidet) ikke var fornøyd med måten det ble utført på, hadde han rett til å straffe arbeiderne fysisk.

Hvert gods pliktet å stille et visst antall soldater, og det førte til at 'stavnsbåndet' ble innført i 1733.⁵³⁸ Dette var en bestemmelse som gjorde det straffbart å reise fra godset man var født på, og i første omgang omfattet det menn i aldersgruppen som var mest aktuell for soldattjeneste (mellom 14 og 36). I 1774 ble det imidlertid utvidet til å omfatte alle gutter og menn mellom 4 og 40. Den offisielle begrunnelsen var behovet for å sikre at godset klarte å stille det fastsatte antallet soldater, men det fremgår av Hans Jensens omtale av Landbokommisjonens arbeid at godseierens behov for å sikre seg arbeidskraft og drivere på alle festegårdene var en medvirkende årsak til at stavnsbåndet ble innført.⁵³⁹

Festebøndene måtte også stille på vegarbeid på vegne av godset. I 1753 ble det vurdert å reise tiltale mot en sognefogd etter at han hadde slått en vegarbeider med en ridepisk, og i 1760 ble det vurdert å tiltale en vegoppsynsmann som hadde slått en arbeider med en høygaffel.⁵⁴⁰ Bakgrunnen for at det ble vurdert å tiltale dem var imidlertid ikke at de hadde slått arbeiderne, men at begge arbeiderne døde. Det ble likevel ikke reist tiltale mot noen av dem fordi det ikke ble ansett som sannsynlig at det var slagene som forårsaket de to dødsfallene. I det siste tilfellet ble det riktignok vurdert

om Peter Eylitz ikke i det mindste burde tiltales og lide nogen Straf for Uforsigtighed ved at slaae en gammel drukken og skrøbelig Mand med et saadant Redskab, som en Høetyv, deraf han let kunde have Skade,

⁵³⁷ Der ikke annet er opplyst, er de følgende avsnittene basert på Jensen (1938) s. 50-56, Bonderup (2014) og Løgstrup (2014)

⁵³⁸ Forordning 4. februar 1733

⁵³⁹ Jensen (1938) s. 128 flg.

⁵⁴⁰ Stampe, bd. 1 s. 46-49, bd. 3 s. 258-260

men saken endte med at det ble sendt en «Ordre til Amtmanden, at det uden videre Action forbliver ved det allerede Passerede». Det var ganske enkelt ikke straffbart å slå egne barn eller ansatte – i vurderingen fra 1753 står det at

da Jens Jørgensen som Sognefoged og den, der skulde have Indseende med Arbeidet ved Veiens Istandsettelse, paa den Tid var nærværende, saa var han for saavidt at ansee, som Albreth Jensens og de andre Arbeideres Husbonde

og at Jørgensen «ikke haver revset ham anderledes, end Lovens 6te Bogs 5te Cap. 5te Art. tillader en Husbonde at revse sine Børn eller Tyende». Norske Lov 6-5-5 hadde akkurat samme ordlyd som Danske Lov 6-5-5, men de norske bøndene var altså friere enn de danske, og ble kanskje også striere av den grunn. 'Strilekrigen' i Bergen utspilte seg til sammenlikning i 1765, bare noen år etter de to danske vegarbeider-sakene.⁵⁴¹ Dette oppløpet var utløst av raseri over urimelig skatteinnkreving, og fire av dem som ble holdt ansvarlige for oppløpet fikk dødsstraff, men det skremte ikke resten av bøndene – i alle fall ikke i den grad at det hindret dem i å bruke striden som et «ris bak speilet»:

Ved enkelte anledningar, når embetsmennene påla dei vegarbeid og ila dei skattar, eller når det oppstod matmangel eller kornprisane var urimeleg høge, kunne bøndene slå seg saman og nekta å gjera det dei vart pålagt. Ikkje så sjeldan minna dei då embetsmennene om det som hadde hendt i strilekrigen. Viss embetsmennene ville driva sitt igjennom, kunne det henda at det ville bli eit opprør på linje med det som skjedde i 1765.⁵⁴²

Mens en del danske godseiere mente ordningen med festebønder og stavnsbånd var det eneste som kunne sikre godsene tilstrekkelig arbeidskraft, var det andre som så at både de eksisterende driftsformene og feste- og stavnsbåndsordningen var uheldige og til hinder for en videre utvikling av landbruket.⁵⁴³ I oktober 1767 var det derfor satt ned en landvesenskommissjon under ledelse av generalprokurør⁵⁴⁴ Henrik Stampe, «især for at lette så vidt muligt bondestandens vilkår». Dette resulterte i flere forordninger, 'de Stampeske landbolove' av 1769. Det tok imidlertid noen år før reformarbeidet skjøt fart for alvor, noe som hadde sammenheng med de skiftende maktforholdene fra Christian VII ble

⁵⁴¹ Se Bergensposten nr. 2/2015 - temanummer om strilekrigen

⁵⁴² Eide (2015) s. 22

⁵⁴³ Atlas over Danmark (1992), Jensen (1938) s. 57 flg.

⁵⁴⁴ Generalprokurørembetet var opprinnelig en kontrollinstans under Rentekammeret, men utviklet seg over tid til å bli en slags juridisk rådgiverfunksjon for kongemakten

konge i 1766 til sønnen, kronprins Frederik⁵⁴⁵, tok makten i 1784. Med Frederik kom grev Reventlow inn i gruppen som styrte utviklingen, og han ble en sentral skikkelse i arbeidet med landboreformene, og var også mannen bak veiforordningen fra 1793.

6.6.4 Arbeidet med landboreformene i Danmark

14. januar 1766 hadde Christian VII overtatt tronen etter faren, Frederik V. Christian VII var imidlertid mentalt forstyrret, og fra 1770 til 1772 var det livlegen hans, tyskfødte Johann Friedrich Struensee, som de facto styrte rikene. Han fikk satt kongens råd, 'Kabinettet', fullstendig ut av spill, og i løpet av de to årene han kontrollerte kongen, ble det sendt ut nesten to tusen forordninger og gjennomført en rekke reformer, blant dem mange som innskrenket godseierne råderett over egne bønder. I januar 1772 ble han og hans nærmeste medarbeider, Enevold Brandt, derfor pågrepet etter ordre fra enke-dronning Juliane Marie. Hun fikk kongen til å underskrive en dødsdom over begge, og de ble henrettet i april. Enkedronningen og Christian VII's halvbror, arveprins Frederik, fikk deretter gjeninnført Kabinettet under ledelse av Ove Høegh-Guldberg, en mann Hans Jensen beskrev som en «tørr og pedantisk personlighet ... blind for hvilke samfunnsmessige oppgaver det særlig var Enevoldets historiske kall å få løst».⁵⁴⁶ De aller fleste av Struensees forordninger ble opphevet, og i perioden fra 1772 til april 1784 var det Kabinettet under enkedronningen og arveprinsen som styrte rikene.

Christian VII hadde bare ett barn med dronning Caroline Mathilde, sønnen Frederik. Ifølge Kongeloven⁵⁴⁷ hadde kronprinsene rett til å tre inn i regjeringen når de fylte 13 år, men det var en forutsetning at de var konfirmert før det skjedde. Guldberg-styret fryktet at en del statsmenn som hadde gått ut av regjeringen eller var avskjediget som følge av uenighet om styringsprinsippene Kabinettet fulgte, ville alliere seg med kronprinsen og ta makten. De fikk derfor utsatt konfirmasjonen flere ganger, men kunne ikke lenger hindre den etter at Frederik hadde fylt 16 år i januar 1774. 4. april ble kronprinsen konfirmert, og 14. april møtte han for første gang i statsråd.

Frederik hadde ganske riktig forberedt seg på maktovertakelse i samarbeid med en rekke innflytelsesrike personer. Han leste opp en resolusjon der det fremgikk at

⁵⁴⁵ Frederik ble født 28. januar 1768, død 3. desember 1839, og var fra 1808 Frederik VIII - altså kongen som måtte gi slipp på Norge i 1814.

⁵⁴⁶ Jensen (1938) s. 80 (noe språklig oppdatert)

⁵⁴⁷ Datert 14. november 1665, men ikke kunngjort før 4. september 1709 (Res. Frederik IV)

Kabinettet skulle oppløses og at ingen vedtak som var underskrevet av kongen var gyldige før de var kontrassegnert av ham, og fikk deretter Christian VII til å underskrive resolusjonen. Selv om dette utløste en situasjon der kongens halvbror på et tidspunkt låste seg inne sammen med kongen og deretter havnet i slåsskamp med kronprinsen, innså de tidligere makthaverne ganske raskt at det beste var å resignere. Fra 14. april 1784 var det dermed kronprins Frederik og hans rådgivere som styrte det dansk-norske riket.

Grev Christian Ditlev Frederik Reventlow var en av dem Frederik hadde rådført seg med før maktovertakelsen og tok inn i ledelsen etterpå. Reventlow hadde begynt sin embedskarriere i 1774, men hadde fratrudd i 1783 som følge av uenighet med Ove Høegh-Guldberg, som var overbevist om at det ville «ryste Staten i dens Grundvolde» om bøndene fikk friere kår. Reventlow var uenig, han hadde på dette tidspunktet allerede gjennomført utskiftninger og innført arvefester på sitt eget gods, Pederstrup på Lolland.

Grev Reventlow hadde en rekke ulike verv i perioden fra 1784 til han ble statsminister i 1797, men her er det bare arbeidet med vegene og landbruksreformene som beskrives.

6. august 1784 ble Reventlow førstedeputert i Rentekammeret, som hadde ansvaret for de fleste saker som angikk landbruksvesenet. Festevesenet som sådan lå under Kanselliet (som 'justisdepartement'), men Rentekammeret hadde ansvaret for utskiftninger og utflytting av gårder i forbindelse med utskiftningene, for sammenslåinger og for hoverisystemet. I de følgende årene ble det gjennomført en 'liten' landboreform, der reformprinsippene ble testet på to av kronens egne gods, Frederiksborg og Kronborg, men underveis startet arbeidet med en jordreform som skulle omfatte hele Danmark. 'Den store landbokommission' ble nedsatt 27. juli 1786, etter initiativ av Reventlow, men aktivt støttet av kronprins Frederik. Reventlow var medlem i hele perioden den eksisterte⁵⁴⁸, og den norskfødte juristen Christian Colbjørnsen var også et sentralt og svært aktivt medlem. Colbjørnsen sto bak flere av de sentrale forordningene, og Hans Jensen mente hans norske bakgrunn preget arbeidet hans –

Sett med norske øyne var stavnsbåndets samfunnsordning nokså fremmedartet, og ... det kan i virkeligheten sies å ha vært formålet med de store landboreformene i Danmark å gjennomføre et samfunnsideal, som i prinsippet allerede var virkeliggjort i Norge.⁵⁴⁹

⁵⁴⁸ Kommisjonen var ikke samlet etter 1802, men ble formelt ikke nedlagt før i 1816

⁵⁴⁹ Jensen (1938) s. 116 (lett språklig oppdatert)

Reformene skulle både legge til rette for et mer produktivt landbruk og bedre forholdene for bøndene rent generelt. Utskiftningsarbeidet var viktig som del av begge målsettingene, men der hadde man allerede en forordning fra 1781 som dekket den tekniske siden av arbeidet.⁵⁵⁰ Den ble nå supplert med en forordning av 8. juni 1787 om rettigheter og plikter i forholdet mellom jordeiere og festebønder ved festegårders «Til- og fratrædelse». Stavnsbåndet ble opphevet i 1788, om enn med gradvis avvikling.⁵⁵¹ I 1792 kom det så en forordning som ga jordeierne anledning til å fordele kostnadene ved utskiftningen på festebøndene.⁵⁵² Det, og gode konjunkturer, positive erfaringer med utskiftingene som allerede var gjennomført og at det etter hvert var utdannet et tilstrekkelig antall landmålere som kunne foreta oppmåling, karttegning og fordeling af de nye enhetene, førte til at utskiftingsarbeidet skjød fart fra 1792.⁵⁵³

6.6.5 Vegene i utskiftnings- og matrikkelprosessene i Danmark. Virkningen i dag.

Vegene i et utskiftningsområde påvirker – og påvirkes av – utskiftningsprosessen, og det på flere måter: Det kan bli nødvendig å legge om eksisterende private veger eller anlegge nye, det kan være man må avklare bruksretter og fordele vedlikeholdsforpliktelsene for slike veger, og omfordelingen av jord må gjennomføres på en slik måte at ingen av partene ender opp med uproduktivt vegareal som en del av det han får tildelt dersom det var areal med jordbruksverdi han skulle hatt. Dette er en selvfølge i en norsk jordskiftesak i dag, men det betyr jo ikke at det er en selvfølge at man tenkte på samme måte i Danmark mot slutten av 1700-tallet, og heller ikke at veggrunnen ble vurdert slik i forbindelse med arbeidet med den nye, norske skattematrikkelen etter 1814, så i delen her ser jeg på dette.

Forordningen om «Jord-Fælledskabets Ophævelse» kom som nevnt allerede 23. april 1781. Der sto det at det skulle utarbeides skifteplan og gjennomføres oppmåling og kartlegging i forbindelse med utskiftingene (§ 6), og i § 9 sto det hvordan veger og stier skulle håndteres i utskiftningsprosessen. De eksisterende hovedlandevegene skulle man ikke

⁵⁵⁰ Forordning 23. april 1781

⁵⁵¹ Forordning 20. juni 1788

⁵⁵² Forordning 15. juni 1792

⁵⁵³ Bjørn, Claus: Utskiftning i *Den Store Danske* på lex.dk. <https://denstoredanske.lex.dk/udskiftning> (Lest 10. februar 2021)

flytte, men mindre veger mellom 'byene' og ut til kirker og møller skulle legges utenom eller mellom de nye jordene, likevel slik at de «hvis mueligt» ikke ble forlenget alt for mye. Nødvendige fotstier skulle plasseres på samme måte. Man kunne imidlertid ikke stenge de eksisterende vegene eller stiene før de nye var anlagt og var i forsvarlig stand, «hvortil Amtmanden skal forelægge Byemændene, som heri bør være hinanden behjelpelige, en vis Tid».

Det fremgår av §§ 4 og 7 i forordningen fra 23. april 1781 at det i utgangspunktet bare var jordene som skulle takseres som del av utskiftningsarbeidet. I § 4 står det at

Hensigten ved Udskiftning af Fælledskab ingenlunde er, at tilvende eller fravende nogen Lods-Eier Jord og Eiendom, eller, imod al Billighed, at tilbringe ham Frugten af en andens Flid og Forbedringer.

Om en bruker fikk utlagt jord som ikke «i alle Maader befindes ligesaa god» som den han hadde hatt tidligere, skulle det kompenseres ved at han fikk tildelt mer jord enn han hadde gitt fra seg. På samme måte måtte han akseptere å få tilbake et mindre jordstykke dersom det han fikk tilbake var bedre enn det han hadde hatt tidligere. På den måten ville brukeren «i Størrelsen faae Vederlag for det, han taber i Henseende til Jordens Godhed» (og omvendt). I den norske utskiftningsloven fra 1821⁵⁵⁴ fremgår dette prinsippet av § 11, og i 1857-loven⁵⁵⁵ av § 2. Dagens jordskiftelov⁵⁵⁶ sier at retten skal «verdsetje det som går i byte» (§§ 3-14 og 3-15) og «leggje ut grunn og bruksrettar i jordskifteområdet slik at kvar eigedom får att tilsvarande den verdien som eigedommen misser» (§ 3-19), så her er det lett å se sammenhengen mellom dansk og norsk jordskiftepraksis.

Felles beitemark («overdrev») og heistrekninger («heder») skulle bare være omfattet av utskiftningen dersom det kom særskilt krav om det, fr. 23. april 1781 § 15. I § 16 var det gitt egne regler for utskifting av skogbevokst beitemark. Det fremgår av denne bestemmelsen at man også i Danmark hadde det Knut Robberstad kalte «kløyvd eigedomsrett»⁵⁵⁷ (altså at noen eide trærne og andre eide beiteretten), men at man ønsket å komme bort fra «det i alle Henseender meget skadelige Fælledskab imellem Skov-Eiere

⁵⁵⁴ Lov 17. august 1821

⁵⁵⁵ Utskiftningslov 12. oktober 1857 (det kom en tilleggslov til veilov (1851) samme dag, men dette var før man begynte å gi lovene rekkefølgenummer)

⁵⁵⁶ LOV-2013-06-21-100

⁵⁵⁷ Robberstad (1963)

og Grund-Besiddere» og derfor la til rette for at det «saameget som gjørligt, blive ophævet». I den norske utskiftningsloven fra 1882⁵⁵⁸ ble dette gjort ved at noen av disse eiendomsrettene ble omdefinert til bruksretter:

§ 95. Er Raadigheden over Grund udstykket i forskjelligartede stedsevarende Rettigheder, saasom hvor Græsset tilhører En, Træerne en Anden, uden at det vides, hvem der har Eiendomsret til selve Grunden, bliver i Henseende til Afløsning den at betragte som Eier, hvis Ret skjønnes at have størst Betydning, og den Anden som Brugsberettiget.

Dette var en endring jeg kommer tilbake til i kap. 13 fordi den har sammenheng med hvordan man oppfatter begrepet 'eiendom'.

Takseringsprosedyren i forbindelse med utskiftingene i Danmark er beskrevet i § 7 i den danske utskiftningsforordningen fra 1781. Der står det ingen ting om hvordan vegene skulle håndteres i takseringssammenheng, men det er for så vidt naturlig ettersom det altså var jorda som skulle takseres i forbindelse med omfordeling.

I noen kongelige forordninger som kom 1. oktober 1802 ble det imidlertid gitt klart uttrykk for at det måtte gjøres noe også med den gjeldende skattematrikkelen - den var

i en forfatning, der gør den «mindre bekvem» til at påligne skatter med, og kongen har besluttet, at der skal «forfattes» en ny matrikel for alt hartkorn, både i kongeriget, Hertugdømmerne og Norge.⁵⁵⁹

Forordningene gjaldt i utgangspunktet en endring av skatteordningen ved at det ble innført «en aarlig Afgift af Besiddelse, Nytte og Brug af faste Eiendomme», ikke bare i den dansk-norsk-tyske delen av riket, men også i de danske koloniene i Vest-India.⁵⁶⁰ Hovedproblemet var imidlertid at skattematrikkelen aldri var systematisk vedlikeholdt. Rentekammeret hadde i 1768 satt i gang en prosess med utarbeiding av kart i stor målestokk (1: 4 000) med tilhørende arealberegning og bonitering av en del nyoppdyrkede områder i Danmark, og allerede da var målet å gjennomføre en (dansk) landsdekkende oppmåling, men landmålerne rakk bare å få målt noen få distrikter. Den eksisterende matrikkelen omfattet heller ikke det som ble kalt «privilegeret hartkorn», som

⁵⁵⁸ Lov 13. mars 1882 nr. 2

⁵⁵⁹ Atlas over Danmark (1992) s. 3

⁵⁶⁰ Se Schou bind 3 (årene 1800-1803), der forordningene er gjengitt på side 474-486 (Danmark), 487-498 (Norge) og 498-500 (de danske koloniene). Det var for øvrig fetteren til generalvegintendant Peder Anker som var guvernør i Vest-India da skatteforordningen ble gitt – han het Peter Anker, ble i India til 1807, og var senere blant deltakerne på stormannsmøtet (notabelmøtet) på Eidsvoll 16. februar 1814.

«hovedgårdsjord, embedsjorder mv., der stadig var ubeskattede, hvilket medførte forholdsvis større byrder på de øvrige beskattede ejendomme».⁵⁶¹ Det var dette som var bakgrunnen for beslutningen om at det skulle «forfattes» en helt ny matrikkel, og dette arbeidet skulle altså også omfatte Norge.

Kongen ble forelagt prinsippene for den nye matrikuleringen i en «Forestilling» (betenkning) fra Rentekammeret 8. mai 1804. Der forutsatte Rentekammeret at det ble gjennomført en komplett og detaljeret oppmåling og utarbeidet nye kart som grunnlag for den nye matrikkelen, og 6. juni 1806 kom den første danske matrikelinstruksen.⁵⁶²

Overskriften på den første paragrafen var «Alle Jordeiendomme skulle paany skyldsættes, undtagen de, som ved denne § udtrykkelig fritages». Det som var fritatt, var

- a. Fredede Skove; dog ikke de Enge og Ellemoser i disse, som bruges til Græsning eller Høbjergning;
- b. Gader og Gadejord, som ikke er indtaget til noget særskilt Brug og derhos ikke har den i § 8 ommeldte Størrelse;
- c. Veie, som ere til offentligt og almindeligt Brug, eller til Brug for flere end den, i hvis Jordlod de ligge;
- d. Gruus-, Sand- og Leergrave, som ere til fælleds Brug for en By eller andet Eierlaug;
- e. Søer og Vandinger, som ikke ere indrettede til at lægges tørre, og
- f. Kjøbstædernes Gader og Torve, samt Bygningsgrunde og Haver, hvortil ogsaa henregnes ubebyggede Grunde med deres Havepladse.

Noe «Gadejord» skulle altså skyldsettes, men det var bare i landsbyene, og i ifølge § 8 gjaldt dette ikke de «egentlige Gader, som ere til almindeligt og fælleds Brug». Gater og torg i kjøpstedene skulle ikke skyldsettes, og altså heller ikke veger som ble brukt av flere, uavhengig av om de var ansett som veger «til offentligt og almindeligt Brug» eller bare var mindre veger «til Brug for flere» enn grunneieren.

Veggrunnen måtte dermed trekkes ut av beregningsgrunnlaget for arealene som skulle skyldsettes, så i § 10 står det at vegene skulle måles opp, og «forsaavidt de løbe igjennem en Jordlod, i Slutningen af Beregningen over Lodden specificeres, og deres virkelige Størrelse i Kvadrat-Alen anføres». Deretter skulle de

⁵⁶¹ Atlas over Danmark (1992) s. 3

⁵⁶² Gjengitt i Mørup (1880) s. 12-46

fradrages i Beregningen med den Brede, de nu have, ifald denne ikke er mindre, end Forordningen af 13. December 1793 dens § 8 bestemmer, men hvis Veiene ikke nu have denne Brede, skulle de dog fradrages i Beregningen over den Jordlod, igjennem hvilke de løbe, efter den i bemeldte Forordning omtalte største Brede.

Utgangspunktet var dermed at om oppmålingen viste at en veg var smalere enn veiforordningen sa den skulle være, skulle veiforordningens minstekrav legges til grunn. Var den bredere, skulle den faktiske bredden brukes. Dermed måtte man ha et grunnlag å gå ut fra når bredden skulle fastslås, og det hadde man dels i veiforordningen fra 1793, dels i gjerdeforordningen som kom 29. oktober 1794. Veiforordningen hadde (i tillegg til kravet til vegbredde, som var bredden mellom grøftene) bestemmelser om hvor brede grøftene skulle være langs de to landevegsklassene. Den sa også at på utsiden av hver grøft skulle «i det mindste en Brede af 1 Alen tilhøre Landevejen, og ikke af den tilstødende Grunds Eier benyttes», § 9 andre ledd, og den hadde en bestemmelse i § 78 om straff for pløying inn på 'alenbredden'. I §§ 1 og 4 i gjerdeforordningen var det bestemmelser om gjerdene langs vegene og om at det måtte settes av plass til grøfter mellom vegene og utskiftede jorder, og i § 8 var det en bestemmelse om hvordan man skulle gå fram dersom det var behov for å flytte veger som ledd i utskiftningene, den regulerte også bruken av gjerder langs omlagte veger. I 1795 hadde 'General-Veicommissionen' «begyndt med at foranstalte saavel de Hoved- som Mindre-Landeveie opmaalte og carterede» i samsvar med veiforordningen § 2, og i 1796 sendte kommisjonen ut et rundskriv der amtmennene ble bedt om å sørge for «at Veiene ikke maae kommes for nær ved Lodders Indgrøvtning, og ei heller egenraadigen aflægges» i forbindelse med utskiftningene.⁵⁶³ Man hadde dermed retningslinjene for hva som skulle regnes med til vegområdet på plass da matrikkelinstruksen kom, og kunne ta utgangspunkt i disse når vegene skulle måles inn.

Ettersom det viste seg at arbeidsmengden gjorde det umulig å følge opp alle kravene i 1806-instruksen, kom det imidlertid en tilleggsinstruks til 1806-instruksen allerede 31. mars 1807. I delen om veger i 1807-tillegget står det følgende:

I Øvrigt maae i stedet for efter Instructionens 10de § at søge Vejenes virkelige Breder, eller naar denne befandtes mindre, end den ved Fordn. af 13. Decbr. 1793 dens 8 § er bestemt, da at følge denne Forordnings-Bestemmelse, for Fremtiden antages følgende Breder for alle

⁵⁶³ Cirkulære 19. august 1796

Veje, nemlig: for Hovedlandeveje med deres Grøfter 30 Alen, for mindre Landeveje med deres Grøfter 22 Alen, for Sogne-, By-, Kirke- og Mølleveje 12 Alen, og for andre private Veje, som ikke komme under nogen af foranførte Benævnelser, men ere til Brug for enkelt Mand eller for en By til dens Englodder, Tørvelodder, Overdrev eller deslige, 6 Alen.⁵⁶⁴

Denne forenkledede vegregistreringen førte til at vegene ikke ble formelt skilt ut fra eiendommene de gikk over.

Det var ikke før et stykke ut på 1900-tallet det for alvor ble tatt tak i dette, selv om det ble sendt ut flere skriv med krav om at arbeidet skulle følges opp etter at den nye matrikkelen trådte i kraft 1. januar 1844. I et skriv Rentekammeret sendte til «Comiteen i Anledning af den nye Matriculs Indførelse» 28. februar 1846, listet det opp en del forhold knyttet til taksering av eiendommer det gikk veger over.⁵⁶⁵ Komitéen ble bedt om å komme med synspunkter på dette, særlig hva de mindre landevegene angikk, men Rentekammeret skrev også

at Ingenieurcorpset er tilskrevet det Fornødne i Sagen, samt derhos anmodet om at meddele en fuldstændig Fortegnelse over samtlige nye Hovedlandeveje i Danmark, for at det derefter kan vorde undersøgt, hvilke af disse Veie der allerede maatte være overførte paa Matriculskortene og hvilke ikke.

Veiforordningen hadde delt vegene inn i «Hoved-Landeveje, mindre Landeveje og Biveje», der biveiene «efter deres forskjellige Bestemmelser, have Navn af Sogne- Kirke- Mølleveje, o.s.v.» (§ 1). Per Ole Schovsbo har skrevet at

Da der ikke var den helt store interesse for sognevejene fra myndighedernes side og lokalområderne hadde tradition for et vist selvstyre, blev sognevejene (ligesom bygninger og hegn) indtegnet tilstrækkeligt upræcist på udskiftningskortene og siden flyttet efter behov. Denne smidige administration medførte, at der først sent blev behov for ekspropriationer af arealer til sogneveje (loven af 20. august 1853), samtidigt med at sognevejene kom til at følge markskellene i et sindigt og tidsrøvende mønster.⁵⁶⁶

Noen praktiske fordeler kunne den litt 'løse' plasseringen altså oppfattes å ha. Så lenge vegarealene ikke var formelt utskilt, omfattet eiendommens angitte areal imidlertid

⁵⁶⁴ Mørup (1880) s. 53

⁵⁶⁵ Mørup (1880) s. 148-150

⁵⁶⁶ Schovsbo (2001) s. 5

også vegarealet, men ofte uten at det var opplyst om det.⁵⁶⁷ Det var ikke like fordelaktig, og da Danmark fikk ny tinglysingslov i 1926 ble det helt nødvendig å sørge for at nyervervet offentlig veggrunn ble skilt ut fra avgiverenheten. V. E. Pedersen foreleste om «den matrikulære Behandling af offentlige Veje ... paa Den kgl. Vetr.- og Landbohøjskole», og i 1946 skrev han en artikkel om emnet, der det står at

Rettigheder over fast Ejendom skal lyses til Ting for at faa Gyldighed mod Aftaler om Ejendommen og mod Retsfølgning, og i Medfør heraf maa Arealafstaaelser til offentlig Vej noteres i Tingbogen, hvad enten Arealerne er erhvervet ved almindelig Overenskomst med Lodsejerne eller ved Ekspropriation, men en saadan Notering vil ikke kunne ske, forinden Arealafstaaelsen er blevet noteret i Matriklens Dokumenter, ...⁵⁶⁸

Hva de eldre vegene angikk, hadde det danske Indenrigsministeriet slått fast at såfremt de var markert på matrikkelkortet og lå på sin opprinnelige plass, var tinglysing ikke nødvendig.⁵⁶⁹ Det ble imidlertid anbefalt å få ryddet opp i forholdene, og i 1929 og 1934 hadde Landbrugsministeriet sendt ut rundskriv om matrikulær behandling av offentlige veger.⁵⁷⁰ Det har likevel tatt tid å rydde opp i forholdene, og det danske Vejdirektoratet får fortsatt henvendelser om veggrunn som ikke er utskilt. I et svar på en e-post mottatt 12. juni 2021 står det eksempelvis at

Udgangspunktet er, at vejmyndigheden ejer de arealer, hvorpå de offentlige veje ligger, jf. vejlovens §§ 60 og 61. ... Hvor en kommunevej på matrikelkortet fremtræder som den omhandlede del af Vallestrupvejen, vil der efter Vejdirektoratets opfattelse oftest være tale om en manglende matrikulær berigtigelse af de reelle ejendomsforhold. Det er således ikke en forudsætning for, at en vej er en offentlig vej og kan administreres som sådan, at den ejendom, hvorpå vejen forløber, tilhører vejmyndigheden, eller at vejarealet er udskilt i matriklen.⁵⁷¹

Det finnes altså fortsatt danske veger som ikke er 'utskilt', men legges til grunn at om en veg er markert på 'ejerlavskortet' eller et av de nyere matrikkelkartene, med breddeinformasjon som viser at den var offentlig veg da den ble markert i kartet, er dette

⁵⁶⁷ Pedersen (1948) s. 174-175

⁵⁶⁸ Pedersen (1948) s. 175

⁵⁶⁹ Cirkulære Nr. 315 af 16. desember 1933, se Pedersen (1948) s. 175-176

⁵⁷⁰ «Landbrugsministeriets Cirkulære Nr. 116 af 31. Juli 1929 og Nr. 116 af 18. Juni 1934, jfr. Instruks af 27. Maj 1931», ifølge Pedersen (1948)

⁵⁷¹ Udtalelse vedrørende vejens juridiske status (vd.dk) (Vejdirektoratets afgørelsesportal, sak fra juni 2021. Sist lest 27. februar 2023)

tilstrekkelig dokumentasjon for at veggrunnen ikke er privateid, og matrikkelen kan da rettes med grunnlag i dette.



Figur 10. Utsnitt av matrikkelkart fra 1810 for Ll. Favrbj By, Hylleholt (Fakse ladeplads) i Danmark



Figur 11. Samme område i 2021

Figur 10 og 11 viser samme område i to ulike kartutsnitt. Det første er fra et matrikkelkart fra 1810, det andre et klipp fra Geodatastyrelsens innsynsløsning, bearbeidet ved at tegn-informasjonen er lagt inn i klippet. Vegen som i dag heter Klintevej, er i utsnittet fra 1810 bare markert som 'Vei 12 Alen'. Ifølge matrikelinstruks-tillegget fra 1807 innebar dette at den hørte til gruppen «Sogne-, By-, Kirke- og Mølleveje». Mellom Klintevej og parsellene '4 ad' og '2 g' er vegavgrensingen fortsatt angitt som avgrensing av «optaget vej», ellers har samtlige parseller i dag «matrikelskel» (grense) mot vegen.

Ettersom Norge ikke fikk noe matrikkelkartverk på 1800-tallet, er retting med grunnlag i den gamle matrikkelen en mulighet vi ikke har her i landet. Det er imidlertid ingen forskjell på de danske ejerlavs- og matrikkelkartene og de norske utskiftningskartene hva verdsettingsprinsippene angår, og det bør derfor være mulig å bruke et norsk utskiftningskart på samme måte som et dansk matrikkelkart. Det vil være effektiviserende, blant annet der det er ønskelig å få matrikulert en veg som var offentlig da jordskiftekartet ble tatt opp og fortsatt er offentlig eid, men ikke lenger er klassifisert som offentlig.

6.6.6 'Forordning om Vei-Væsenet i Danmark' og forholdet til eldre erstatningsbestemmelser.

Landboreformene var blant årsakene til at Reventlow var opptatt av å få på plass en forordning for det danske vegvesenet –

En anden Aarsag som ieg har til at haste med denne Plans Udarbeidning er de meere og meere tiltagende Udskiftninger, som hvor de ere fuldførte, gjøre det alt meere og meere vanskeligt til Veyene at velge de fordeelagtigste Linier,

skrev han i 1791.⁵⁷² Det finner man også igjen i forordningens første paragraf, der det står at det første man måtte gjøre, var å få slått fast hvilke veger som skulle klassifiseres som «Landeveje». Dette, skrev Reventlow,

bør foregaae alt andet Arbeide, deels fordi de bestandigen tiltagende Udskiftninger i Fremtiden ville gjøre det mere vanskeligt at vælge de fordelagtigste Veiliner, deels ogsaa fordi Landevejene bør behandles paa en anden Maade, end Bivejene; men i de Provindser, hvor Fælledskab allerede er ophævet, og Vejene ved Udskiftningerne ere blevne indrettede, kan det indtil videre derved have sit Forblivende, saafremt disse Veje, ved de af General-Vej Comissionen foranstaltede Undersøgelser, nu befindes beqvemme; dog at disse Veje, paa de Steder, hvor det ansees nødvendigt, udvides til den, i § 8 foreskrevne, Brede.

1793-forordningen bygger for en stor del på eldre retningslinjer, blant dem skriv sendt ut av 'General-Vej-Commissionen'. Reventlow ble førstedeputert i Rentekammeret i 1784, men han var også medlem av generalveikommisjonen, som var opprettet i 1778 og var underlagt Rentekammeret.⁵⁷³ Ifølge et reskript som ble sendt ut 2. november 1778 skulle denne kommisjonen «have Bestyrelse over det ganske Vei-Væsen i Danmark». Det fremgikk av reskriptet at en av kommisjonens oppgaver var «i sin Tiid at forelægge Kongen

⁵⁷² Reventlow (1791/1993) s. 16

⁵⁷³ Rescr. 2. november 1778

til nærmere Resolution et Udkast til en almindelig Anordning, hvorved Uordener til Veienes Mishandling og Beskadigelse kunne vorde forebyggede», og *Forordning om Vei-Væsenet i Danmark* kom altså 13. desember 1793. Den var gjeldende veglov i Danmark til landet fikk sin neste lov om offentlige veger 21. juni 1867, og da ble den ikke opphevet fullstendig. Paragrafene 12, 14-16, 75-91 og 96 skulle fortsatt være gjeldende⁵⁷⁴ - de fire første var grunnnavståelses- og protokolleringsbestemmelsene, resten sto i kap. V *Om Vej-Politiet* og var ordens- og straffebestemmelser.

De 12 punktene i reskriptet fra 2. november 1778 ble i hovedsak videreført i 1793-forordningen, men i sammenhengen her er det mest interessante at 1778-reskriptet hadde en egen bestemmelse om erstatning for skade og tap som følge av «avgang» (avståelse) i forbindelse med nye veganlegg:

§. 8. Den Skade og Afgang, som Undersaatternes Grunde og Eiendomme saaledes enten ved de nye Veie selv, eller i Anledning af deres Anlæg, saasom ved Jord- og Gruus-Gravning til samme, maatte tilføies, og ikke af de igjen udlæggende gamle Veie kunde tilfulde erstattes, vil Kongen lade dem, i Overeensstemmelse med Resolutionen af 2den Jan. 1771, efter foregaaende Undersøgning og Rentekammerets Forestilling i ethvert enkelt Tilfælde af Sin Casse godtgjøre, saa at denne Udgift bliver Vei-Cassen uvedkommende.

Resolusjonen fra 1771 har jeg ikke funnet. Allerede 12. mai 1764 hadde imidlertid kammerherre Rosencrantz fått tillatelse til å kreve avståelse av det han trengte av grunn og anleggsmaterialer til utbedring av en del veger. Det fremgår av denne resolusjonen at det skulle beregnes og betales erstatning for avståelsene, men at dette ikke var noe Rosencrantz skulle ha ansvaret for; det skulle håndteres «af Amts- og andre Betjente, der ere Stederne og Omstændighederne bekjendte, og kan gjøre saadanne Indretninger, og Godtgjørelsen ikke opskrues for høit».

I 1769 skrev generalprokurør Stampe at selv om det i mange tilfeller var anledning til å hente grus og andre materialer til veganlegg uten at grunneieren hadde krav på erstatning for dette, var det en forutsetning

at Tingen ikke er af nogen Betydenhed, og at Eieren ikke finde noget kiendeligt Tab deraf.

At dette er Aarsagen, kan sluttes deraf, at man ikke paastaaer paa samme Maade at tage Træer til offentlige Broer og Bolverker i de nærmeste Skove.

⁵⁷⁴ Veilov 21. juni 1867 (DK) § 18

I alle slige Tilfælde bør det Tab af Staten godtgjøres, som en privat Eier paastaer og beviser sig at have ved det, at Staten benytter sig af hans Eiendom. Thi da den ene private Person er Staten, *coeteris paribus* [«under ellers like forhold»], ligesaa høit forbunden som den anden, saa er det og billigt i slige Tilfælde, at den Ene bærer Byrden med den Anden, og at den ikke falder paa Een allene, fordi hans Eiendom kan ligge mere beleilig.⁵⁷⁵

Resolusjonen fra 1771 som er nevnt i reskriptet fra 1778 kan ha vært et vedtak som sa at vegrelaterte erstatninger skulle utbetales fra «Kongens Casse», ikke fra «Vei-Cassen», men uansett inneholdt altså verken § 8 i 1778-reskriptet eller erstatningsdelen av § 14 i 1793-veiforordningen noe som ikke allerede var gjeldende rett i vegsammenheng. Forarbeidene til veiforordningen viser da også at det var andre sider ved avståelses- og erstatningssystemet Reventlow var mer opptatt av å få orden på.

Reventlow behandlet erstatningsspørsmålet flere steder i «Vejbetænkningen» han skrev i 1791. Idealet på denne tiden var chaussée anlagt etter det vi i Norge gjerne omtaler som 'det franske prinsipp' fordi det var ingeniører utdannet i Frankrike som brakte det til Danmark. Disse vegene skulle helst være snorrette, så i Danmark ble prinsippet kalt 'den lige linje', altså 'den rettlinjede'. Reventlow viste til at «Jo ligere Veien kan afstikkes, jo kortere bliver den for den Reisende, og jo mindre Arbeide maa man i Almindelighed antage, udfordrer den», men han fulgte opp med å skrive at «mange Betragtninger kan gjøre, at man maa ansee en Afgang fra den lige Linie for tilraadelig». Et av eksemplene hans var «... kostbare indhegnede Eiendomme, som paa en ufordeelagtig Maade vilde igiennemskiæres af Veiene, og hvis Eiere derfor vilde have Adgang til for stor Godtgjørelse, ...».⁵⁷⁶

Reventlow mente grunneierne ofte hadde fått for høy erstatning tidligere, men «haaber at Taxationerne herefter vil blive billigere⁵⁷⁷, naar Godtgjørelsen udredes af Amtet eller Stiftet og ikke af Kongen», og han skrev at om grunneieren var tiendepliktig burde man bruke tienden som beregningsgrunnlag, «hvorefter den billige Godtgjørelse langt billigere vil lade sig bestemme, end efter Synsmændenes Gisning [gjetting]».⁵⁷⁸ Han beskrev også erstatningsprinsippene, som omfattet erstatning både for avståelser, skader,

⁵⁷⁵ Stampe VI s. 31

⁵⁷⁶ Reventlow (1791/1993) s. 20

⁵⁷⁷ - altså mer korrekte ('rimeligere'), ikke nødvendigvis lavere.

⁵⁷⁸ Reventlow (1791/1993) s. 34

midlertidige beslag og arronderingsulemper. Midlertidig beslag kunne for eksempel være aktuelt når

ikke meget brede Veye skal faae een Hoved Reparation, naar Broer skal repareres eller bygges, da kan det ogsaa undertiiden være nødvendigt at der udlegges saalænge en Hielpe Vey, for hvilken vedkommende Grund Eyere bør at nyde Gotgiørelse for Jordens Afsavn.

Om erstatning for arronderingsulemper skrev han at «ikke allene billigen beregnes den Skade, han lider ved Jordens Afsavn, men ogsaa naar Markerne overskiæres i ufordeelagtige Figurer, den Skade, som derved foraarsages».

Ble en tidligere veg lagt ned som del av et vegtiltak, skulle arealet «være at tage i Betragtning til Afdrag i Taxations Summen, og til den Ende, saavel som (i sær) til Hielp for den nye Vej, alle Stene som kunne være til Hinder for dens Oppløyning, opbrydes og bortføres». ⁵⁷⁹ Tilbakeføring av gammel veggrunn var ikke noe nytt, men Reventlows engasjement både for veg- og jordforbedringsarbeidet førte altså til at han ikke bare var opptatt av at man sørget for at steinene ble fjernet fra det gamle vegområdet for at det skulle bli lettere å pløye det opp, men også fordi steinene dermed kunne brukes i den nye vegbanen.

Vegbredden skulle avpasses etter behovet, men Reventlow advarte mot å gjøre vegene bredere enn nødvendig. Begrunnelsen var at en veg som var unødig bred, også ble mye mer arbeidskrevende å vedlikeholde. Vegene skulle ha gode grøfter (tre til fire alen brede) og stikkrenner («Steenkister»), og en alen utenfor grøftene skulle «tilhøre Landveyen og ikke af Grundeyeren benyttes». ⁵⁸⁰ Dette skulle forhindre at det ble pløyd for nær grøftene, men Reventlow tenkte også på fotgjengerne: «Paa disse Grøftrande meener ieg, at beqvem Gangstie næsten allevegne kunde anbringes, paa hvilke Fodgiengerne ubehindret af Kiørende og Ridende kunde fortsette deres Vey».

Reventlow var opptatt av at det måtte føres protokoll over avståelser og utbetalte erstatninger, særlig når det ble betalt erstatning for mer enn en alen utenfor grøftene:

Hvor det har været nødvendigt enten at giennemskiære en Bakke eller at gjøre en betydelig Opfyldning, der behøves til Veyens Conservation endnu en større Bredde, i første Tilfælde paa hiin Side af Grøfterne, og i anden til Veyen selv. Da Vedkommende for saadan meere

⁵⁷⁹ Reventlow (1791/1993) s. 34

⁵⁸⁰ Reventlow (1791/1993) s. 31

Jord, som afgives til Veyen, erholde en forholdsmessig større Gotgiørelse for den tabte Jord, saa er det nødvendigt, at til Efterretning for Fremtiden indrettes Protocoller, i hvilke indføres, hvad Brede af Jord paa ethvert saadant Sted er gotgiort Grundeyerne og nu tilhører Veyene. Thi ieg har allerede paa adskillige Steder seet, at tilstødende Grundeyere have igien begyndt at føre sig disse Strekninger til Nytte, og man maatte da frygte for, at det Almindelige i Tiden af Uvidenhed ved Veyens Reparation kunde (to Gange) komme til at betale Grundeyeren den lidte Skade.⁵⁸¹

Mye av dette ble tatt inn i forordningen om veger i Danmark, som altså kom 13. desember 1793. I sammenhengen her er § 14 den viktigste bestemmelsen:

§ 14. Enhver tilgrændsende Jordeier og Jordbruger er pligtig at afstaae, til de nye Vejes Anlæg, eller til de gamles udfordrende større Brede, den fornødne Grund; dog imod billig Gotgiørelse, med mindre det kunde bevises, at det afgivende Jordstykke tilforn har været frataget den gamle Vejs Brede, og ikke med Rette tilhører Besidderen.

Ved Taxationen af den Jord, som derved tabes for Grundeierne, bliver, i første Tilfælde, den gamle Landevej, som forlades, taget i Betragtning, til Afdrag i Taxations-Summen. I øvrigt bør ikke alleene billigen beregnes det Tab, som Grundeieren lider, ved Jordens Afsavn, men ogsaa, naar Markerne overskiæres i ufordelagtige Figurer, den Skade, som derved foraarsages; ellers forholdes ved denne Taxation efter de, i den følgende §. 16 fastsatte, Regler, og Gotgiørelsen udreedes, for Hoved Landevejene, af den, i §. 34 og 66 omhandlede, almindelige Vejkasse, samt for de mindre Landeveje af Amtet, eller Stiftet, hvori Vejen ligger.

Det som var nytt her, var for det første den uttrykkelige bestemmelsen om avståelsesplikt, for det andre at det, i tillegg til det som står i siste del av § 15, er detaljerte beskrivelser i § 16 av hva takstmennene skulle ta hensyn til ved erstatningsvurderingene. I de eldre skrivene var avståelsesplikten tatt som en selvfølge, og erstatningens størrelse kunne altså avhenge av det Reventlow omtalte som «ederlige Mænds urimelige Taxationer» - uten at det nødvendigvis trenger bety at erstatningen alltid ble utmålt til fordel for den som skulle ha den, men Reventlow mente åpenbart at det var nokså vanlig.

Den klare koblingen mellom avståelsesplikt og erstatningskrav var noe helt nytt, og det førte til at det de neste årene ble vist til veiforordningen § 14 som uttrykk for en «Grundsætning» også i forbindelse med andre skriv om avståelse av grunn. Blant disse var et «Placat» som kom 31. juli 1801. Neste del handler om denne og andre plakater med

⁵⁸¹ Reventlow (1791/1993) s. 32

samme henvisning, om det vi har av informasjon om erstatning for avståelse av vegg-
runn i Norge, og om den økonomiske oppmålingen i Norge fra den startet i 1805 til den
ble stanset i 1814.

6.7 Grunnavståelser og matrikkelforhold i Norge i tiårene før 1814

6.7.1 Plakaten fra 31. juli 1801 og synet på erstatning i Norge før 1801

Paragraf 14 i veiforordningen fra 1793 er sentral ikke bare fordi den slo fast at grunnei-
eren hadde avståelsesplikt og krav på erstatning og ble forbildet for veilov (1824) §§ 25
og 26, men også fordi det var en henvisning til denne forordningen som gjorde at det en
tid ble antatt at det ikke var før i 1801 man begynte å betale erstatning for grunn avstått
til vegformål i Norge.⁵⁸² Det beror imidlertid på en misforståelse, kanskje som følge av
en feiltolkning av en forkortet henvisning til forordningen, enten i eldre lovsamlinger el-
ler i forarbeidene før den ble opphevet da lov 23. oktober 1959 nr. 3 om ekspropriasjon
(ekspropriasjonsloven/oreigningslova, orl) trådte i kraft.

Et viktig formål med ekspropriasjonsloven var å få samlet flest mulig av de eksisterende
ekspropriasjonshjemlene, som så langt hadde vært inntatt i enkelt- og særlover, i én fel-
les lov.⁵⁸³ Øverst på listen over de 52 lovene som ifølge orl § 36 ble «sette ut or kraft eller
brigda» når loven trådte i kraft, sto «Plakat som fastset at dei føresegne som er gjevne
om at det kan oreignast grunn til vegstellet, lenser og losmerke, skal gjelda i alle liknande
tilfelle frå 31. juli 1801».⁵⁸⁴

Plakatens opprinnelige, fullstendige tittel er *Placat hvorved de Bestemmelser, som ere
fastsatte i hensigt til Grundes Afstaaelser for Veivæsenet, Lendser og Lodsmærker, erklæres
at skulle være gjældende i ethvert lignende Tilfælde*. Den viser ganske riktig til veiforord-
ning (1793) § 14, i tillegg til to plakater som hjemlet tvungen avståelse av grunn til hen-
holdsvis lenser og losmerker, men formålet med den var ikke å utvide virkeområdet for
noen av dem til å omfatte avståelser også i Norge. Den kunngjorde bare at ekspropria-
sjonsprinsippene som var beskrevet der skulle legges til grunn rent generelt,

⁵⁸² Utgangspunktet for dette var tre artikler i Norsk vegmuseums årbøker: Arnulf (1993), Melleby (2005)
og Arnulf (2006)

⁵⁸³ NUT 1954: 1 kap. III, NUT 1954: 2

⁵⁸⁴ Norsk Lovtidende, 2den Afdeling 1959. Paragraf 36 er inntatt på s. 444-451

med hensyn til at afværge Tvistigheder og modvillige Nægtelser i lignende Tilfælde, saasom: ved Skandsers Anlæg og Udvidelse, Telegraphers Oprettelse og deslige, ... hvor der, til Landets Forsvar eller offentlige Foranstaltningers Fremme, behøves Afstaaelse af Nogens Grund eller Eiendom.

Prinsippene var altså allerede gjeldende rett i Norge, og plakaten fra 31. juli 1801 utvidet bare formålene det kunne eksproprieres til. At den ble antatt å være det som gjorde at man begynte å betale erstatning for veggrunnen i Norge, skyldes sannsynligvis bare at dette var det eldste skrivet som nevnte både veggrunn, avståelse og erstatning, som de tre jordskifte kandidatene bak hovedoppgaven *Grenser mellom offentlig veg og tilstøtende grunn* klarte å finne i 1968.⁵⁸⁵ Temaet var valgt

etter tilråding fra Vegregisterkomitéen ... med sikte på å finne fram til enkle og praktiske framgangsmåter for å få avgjort i minnelighet hvor eiendomsgrensene går mellom offentlig veg og privat eiendom i de tilfeller der det er uklarhet,⁵⁸⁶

og oppgaven ble trykket som vedlegg til komitéens innstilling da den kom i 1973. Det er en god oppgave, men omfanget av lett tilgjengelige kilder har vokst kraftig siden 1968, og i dag vet vi derfor at det ikke stemmer at «Første kjente påbud om avståelse av eiendomsrett til grunn til veg her i landet er en Forordning om vegvesenet av 13. desember 1793, gjort gjeldende i Norge ved Placat av 31. juli 1801», slik det står i en artikkel i Norsk vegmuseums årbok fra 1993.⁵⁸⁷

Det finnes ingen kunngjøring som sier at veiforordning (1793) § 14 skulle gis virkning også for Norge, men det var heller ikke nødvendig. Det fremgår av en av de andre forordningene det er vist til i 1801-plakaten, forordningen om avståelse av grunn til lenser fra 17. oktober 1794, at det man var opptatt av, var å markere at det var helt grunnleggende prinsipper det var snakk om:

Som en Følge af den Statsklogskabs og Billigheds Grundsætning: at Eiendoms-Retten ikke bør lide Indskrænkelse, undtagen i de Tilfælde, hvor det almindelige Beste fordrer det, og at tilstrækkelig Erstatning da tilkommer Eieren, fastsættes derfor hermed følgende:...

⁵⁸⁵ Haslestad, Kirkhus og Søggaard (1968) s. 11

⁵⁸⁶ Vegregisterkomitéen (1973) s. 7

⁵⁸⁷ Arnulf (1993) s. 65

Ordlyden i veiforordning (1793) § 14 og de tre skrivene om lenser, losmerker⁵⁸⁸ og «lignende Tilfælde» er preget av opplysningstidens syn på eiendomsretten. Verken ekspropriasjonsrett eller rett til erstatning i slike tilfeller var noe nytt i seg selv; det som var nytt, var koblingen mellom eiendomsretten som en fundamental menneskerettighet, muligheten til å gripe inn i den «hvor det almindelige Beste fordrer det» og eierens rett til å få erstatning dersom det skjedde. Veiforordning (1793) § 14 ble ganske enkelt Danmarks versjon av tilsvarende proklamasjoner fra Frankrike og Amerika, som det franske dokumentet om menneskerettighetene fra 1793: «No one can be deprived of the least portion of his property without his consent, unless a legally established public necessity requires it, and upon condition of a just and prior compensation».⁵⁸⁹ Kanskje var det litt tilfeldig at det var i veiforordningen det kom klart til uttrykk første gang, men noen kursendring lå det altså ikke i det.

Plakaten fra 1801 ble brukt som grunnlag også da det skulle eksproprieres grunn til en kanal ved Nestved i 1809.⁵⁹⁰ Da skulle erstatningen beregnes «i Følge det af Rentekammeret bekiendtgiorte Regulativ over de Jorders Taxation, som afgives til Landeveies Anlæg». Det var altså en bestemt kanal det skulle avstås grunn til da, men i punkt 2 i plakaten står det at fremgangsmåten skulle være den samme «i ethvert Tilfælde, hvor en Canals Anlæg, paa Forestilling fra den Kgl. Canal-Direction, bifaldes og tillades». I en forordning om avståelse av grunn til jernbaneanlegg i Danmark, gitt 5. mars 1845, ble det vist til både 1801- og 1809-plakaten:

§ 1. Ligesom den forhen i adskillige særegne Anordninger forudsatte og ved Pl. af 31 Jul. 1801 som almindelig Regel forkyndte Grundsætning, at enhver Eier, hvis Eiendom behøves til Udførelsen af en for det almindelige Bedste nødvendig Foranstaltning, er pligtig at afstaae samme mod billig og fuldstændig Erstatning, skal ifølge Pl. 28 Dec. (Resol. 5 Dec.⁵⁹¹) 1809 være gjeldende med Hensyn til ethvert af Kongen approberet Canalanlæg, saaledes skal den og, under de Bestemmelser, som indeholdes i det Følgende, være gjeldende for alle Jernbane-Anlæg, hvad enten de udføres for Kongens Kasses Regning, eller, efter allerhøieste Concession, af private Entrepreneurer, navnlig af Aktieselskaber. Dette skal være anvendeligt saavel med Hensyn til de Grunde, hvis vedvarende Aftrædelse udfordres til

⁵⁸⁸ Forordning 22. november 1799

⁵⁸⁹ Sitert etter Stenseth (2014) s. 112

⁵⁹⁰ Placat 28. desember 1809

⁵⁹¹ I plakaten fra 1809 er datoen 25. desember, så 5. desember er antakelig feil

Anlæget, som naar saadanne Grunde kun behøves midlertidig overladte til en for Anlæggets Udførelse nødvendig Brug, navnlig ogsaa til Afbenyttelse af fornødent Veimateriale.

Det er ingen tvil om at 1801-plakaten har vært viktig, og den var ekspropriasjonshjemmelen for grunn til norske festnings- og forvarsanlegg til den ble opphevet.⁵⁹² Både plikten til å avstå grunn til norske veger og retten til erstatning i slike tilfeller var imidlertid slått fast før 1801-plakaten kom. I neste del tar jeg for meg skriv om dette.

6.7.2 Avståelsesplikt og erstatning for veggrunn i Norge før 1814

Når er inngrep i eiendomsforhold en 'ekspropriasjon'? En side av dette er avgrensingen mellom offentligrettslige rådighetsbegrensninger og erstatningsberettigende avståelser, en annen er skillet mellom ekspropriasjon og andre former for tvangsavståelse, som inndraging og konfiskasjon.⁵⁹³ Erik A. Abitz vurderte spørsmålet slik det så ut fra hans ståsted som dansk jurist anno 1950, og hans konklusjon var at de grunnleggende vilkårene var at det 1) måtte være snakk om en tvangsmessig avståelse, 2) at den måtte være begrunnet i almenne hensyn, 3) at den ga rett til erstatning, og som fjerde og siste vilkår: At erstatningen «ikke er afhængig af ekspropriantens vilkårlighed».⁵⁹⁴ Det siste vilkåret ekskluderer tilfeller der det er den som krever noe avstått som også fastsetter erstatningen, og det kan virke som et litt rart premiss, men årsaken til at Abitz mente det var nødvendig kan ha vært at han ønsket å avgrense mot de eneveldige kongenes forkjøpsretter.⁵⁹⁵ De innebar i en del tilfeller at kongene hadde en personlig rett til å få kjøpe noe eieren kanskje egentlig ikke ønsket å selge, og at kongen i slike tilfeller også var den som avgjorde hva han skulle betale for varen.

Jeg er enig med Abitz i at dette ikke kan anses som 'ekspropriasjon'. Sett fra mitt ståsted er det likevel kravet om at det må være snakk om avståelser som har tvangsgrunnlag og utløser rett til erstatning for tapet som er det viktigste i forbindelse med vurderingen av grunnavståelser til vegformål i generalvegmesterperioden. Det skyldes at noen av skrivenene fra generalvegmesterperioden kan forstås som at generalvegmestrene ikke hadde

⁵⁹² NUT 1954: 1 s. 18

⁵⁹³ Inndraging er et lovlig virkemiddel i sammenheng med f.eks avdekking av smugling eller bruk av ulovlige fiskeredskaper. 'Konfiskasjon' finner man ikke brukt i noen norsk lov i dag, men det ble praktisert i perioden 1940-1945.

⁵⁹⁴ Abitz (1950) s. 97

⁵⁹⁵ Abitz (1950) s. 6 med henvisninger

anledning til å legge en veg over en gårds grunn dersom brukeren protesterte. Et spørsmål er derfor om dette var tilfellet – manglet de faktisk tvangsgrunnlaget? Det andre spørsmålet blir så hvilke erstatningsprinsipper man opererte med i denne perioden.

At veiforordningen fra 1793 bare kodifiserte og klargjorde en erstatningspraksis som også ble fulgt i Norge, fremgår blant annet av en forordning om vegarbeid i Bergen stift fra 16. november 1792. Det omtales også i korrespondanse fra 1768 og i et reskript datert 17. oktober 1788. I det siste var utgangspunktet uenighet mellom generalvegmester Ingier og stiftsamtmannen i Christianssands stift om ansvar og myndighet i forbindelse med nye veganlegg, og spørsmålet om hvem som hadde myndighet til å vedta vegplasing mot grunneierens ønske, altså ekspropriasjonskompetansen, var en del av det de var uenige om. Dette kommer jeg tilbake til.

Generalvegmestrene måtte forholde seg til rettsystemet på lik linje med andre, og det ble klart nokså tidlig. Den første norske generalvegmesteren var Jens Hauritz, han ble utnevnt til generalvegmester 'søndenfelds' 7. juli 1665 etter å ha vært den ene av to kongelige veginspektører i Norge i et snaut år.⁵⁹⁶ Allerede i oktober 1665 sendte Knud Frandtzen, eier av en gård i Asker, krav om at sorenskriveren i Asker skulle innkalle til rettssak med befaring fordi Hauritz hadde planer om å flytte en veg så den ville komme til å gå «offuer en elf, huor hans beste laxe-fischerj falder, saa och offuer hans egne beste enge och iorder».⁵⁹⁷ 10. oktober sendte sorenskriver Bøyesen brev om at generalvegmesteren måtte møte på stedet fredagen etter, slik at sorenskriveren og en tolvmanns-nemnd kunne behandle Frantzens krav om å få slått fast «endten den gammel eller ny [vei] er den dyctigste, och siden de andre at cassis».

I Fredrikstad hadde man en tilsvarende sak. Der er supplikken datert allerede 20. september 1665, men i denne saken tok det mye lenger tid før innkallingen kom - resolusjonen er datert 28. mai 1666. Det står ikke om uenighet om erstatningen var en del av disse sakene eller hva utfallet ble, men de viser altså uansett at generalvegmesteren måtte forholde seg til både grunneierne og rettsystemet, og at grunneierne ikke uten videre aksepterte krav om å avstå grunn til en ny eller omlagt veg.

⁵⁹⁶ Paus (1966) s. 16

⁵⁹⁷ Supplikk 9. og resolusjon 10. oktober 1665

Også i to saker fra 1768 var det uenighet om omlegging av veger som var utgangspunktet. Den første gjaldt en konflikt i Ringeby, der generalvegmester Georg Anton Krogh hadde «casseret» vegen på vestsiden av Ringeby kirke fordi den lå så lavt at den var utsatt for skade når det var mye vann i Gudbrandsdalslågen.⁵⁹⁸ Han hadde gitt beskjed om at de vegarbeidspliktige i stedet skulle «istandsætte den af mig anordnede Post- og ældgamle sikkre Kongs-Vey ovenfor bemeldt Kirke igienem Præstegaarden og det forrige gl. Giæstgiverie Berg». Det ønsket de ikke, og de sendte derfor en søknad der de ba om å få beholde vegen vest for kirken. Det fremgår av det ene av dokumentene, skrevet av Pram som var fogd i området, at bakgrunnen var at de ønsket at Elstad gård fortsatt være gjestgiveri og skysskaffersted,

foregivende at Elstad kand skaffe de skydsende foder til deres Heste, hvilket de siger skal mangle paa Berg, at Veyen til Berg er længere og besværligere for dem som skal skydse, at samme vey paa visse tider ei kand holdes ved lige, at eendeel gaarder maa derved tage skade paa deres ager, at Solen om foraaet gjør bakkene paa begge sider af Berg bare, saa at Hesten har nok med at drage den tomme Slæde ...

Fogd Gram støttet imidlertid generalvegmester Krogh, og godkjente med det også Kroghs rett til å gjennomføre omleggingen mot lokalbefolkningens ønske. Når det gjaldt punktet om «skade paa deres ager», skrev Gram at «de som ved den øvre vey kommer til at miste af deres agre, er derfor lovet billig erstatning af Veycassen».

Mindre utvidelser kunne imidlertid gjennomføres uten erstatning, retten til erstatning inntrådte først hvis vegen ble betydelig utvidet eller omlagt og dette ga grunneieren eller brukeren et økonomisk tap. Dette fremgår av *Cancellie-Skrivelse (til Vice-Statholderen) angaaende Vei-Væsenet Søndenfjelds* datert 3. september 1768. Bakgrunnen var en av de mange uenighetene mellom amtmenn og generalvegmestre, som her kom til uttrykk ved at amtmann Lachmann i Smaalehnene (Østfold) hadde innvendinger mot en lensmannsinstruks som Georg Anton Krogh hadde sendt ut. Krogh hadde fått instruksjonen godkjent av stiftamtmanden i Akershus stift, men Lachmann henvendte seg til visestatholderen⁵⁹⁹ fordi han mente

⁵⁹⁸ Brev fra Georg Anton Krogh datert 27. juni 1768, udatert promemoria fra Gram.

⁵⁹⁹ Jacob Benzon. Ifølge Dansk Biografisk Lexikon var statholderen (Karl av Hessen) ikke i Norge i perioden han hadde embetet (1766-1770), og Benzon ble statholder i januar 1770, men ble avsatt av Struensee i februar 1771.

at Veimesterens Instrux ikke hjemler ham nogen Jurisdiction, men byder Amtmanden at være ham behjælpelig, 2. at han [altså Krogh] ikke er berettiget paa egen Haand at overfare Folks Eiendele med nye Veies Anlæg, men at Amtmanden i paakommende Tvistigheds-Tilfælde maatte enten mægle vedkommende imellem, eller decidere i Sagen...

Visestattholderen skrev en betenkning og sendte både den og Lachmanns henvendelse til København, der saken ble behandlet i Rentekammeret og Kanselliet før svaret ble sendt tilbake til visestattholderen i Norge for videreformidling til partene.

Hva det første punktet angikk, hadde både visestattholderen og Rentekammeret (nokså diplomatisk) vist til at det ville være lite hensiktsmessig om generalvegmesterens myndighet ble for innskrenket og det

skulde dependere af enhver Amtmand, enten Almuen paa Vei-Arbeidet maatte tilsiges eller ikke; ligesom det og neppe vilde være muligt for en Amtmand i Forveien at kunne fastsætte, hvad Tid det var beleiligt for Sognene i hans Amt at begynne med Vei-Arbeidet.

Kanselliet var enig i dette – det måtte

være bedst, at Lensmændene og Rodemesterne, som selv ere Bønder, beholde Frihed efter Instruxen at opbyde Almuen til Vei-Arbeidet, naar Marken, Veiret og Bondens Leilighed for ethvert Sogn det vil tillade.

Når det gjaldt retten til å «overfare Folks Eiendele med nye Veies Anlæg» fikk amtmann Lachmann derimot mer støtte:

hvad den 2den Post betræffer, da, naar det maatte findes nødigt paa et eller andet Sted at forandre veien, eller lægge ny Vei, som kom til at falde over en Mands Ager eller Eng, maa General-Veimesteren med Amtmanden overlægge, hvorledes Veien kunde lægges til mindre Uleilighed for Eieren, og hvad Erstatning han derfor, i fald Veiens Anlæg var ham til nogen betydelig Skade, af Vei-Cassen kunde tilkomme, hvorved Amtmanden kunde søge at mægle imellem Eieren og General-Veimesteren efter Billighed; men, skulde ingen mindelig Forening om saadan Skadeserstatning være at træffe, maa Skaden af uvillige Mænd taxeres, og af Vei-Kassen erstattes; dog, i Fald Landeveiens Anlæggelse over en Mands Eiendele kunde skjønnes at ville geraade Gaarden til mærkelig Forringelse, bør han ikke tvinges til at lade Veien anlægge derover, ei heller være pligtig for den Sags Skyld at flytte sine Huus-Bygninger; men, hvad de gamle Veie, som gaae imellem Agre og over Enge, angaaer, da ville samme uden nogen Erstatning gjøres saa brede, som Fornødenhed udkræver.

De gamle vegene kunne generalvegmesteren altså fritt utvide, men han kunne ikke anlegge nye uten at han både rådførte seg med amtmannen, tok hensyn til gårdsdriften, og fikk avklart erstatningsspørsmålet.

Innebar formuleringen «bør han ikke tvinges» at det ikke var anledning til gjøre det? Slik oppfattet generalvegmester Ingier det. I et reskript datert 17. oktober 1788 fikk han svar etter at han hadde beklaget seg over at det var vanskelig å få anlagt skikkelige veger i Kristiansands stift. I brevet han hadde sendt, hadde han skrevet at det var så mye fjell i stiftet at vegene ikke kunne legges i den foreskrevne «lige Linie» uten at man brukte så store summer på «Mineren», altså arbeidet med å fjerne deler av fjellet, at det ville overstige vegkasse-inntektene. I tillegg var det et problem at de rette veglinjene medførte at «adskillige Steder af Jordbunden indtages, og naar Saadant af Vei-Cassen skulde erstattes, vilde det overgaae dens Indtægter, og Intet til Minering blive tilbage.» Så mente han altså også at det var et problem at instruksen fra 1768 ikke ga generalvegmesteren noen mulighet til å legge vegen over privat grunn om grunneieren protesterte –

dette skal allerede være nok i dette Stift til at hindre de skiønneste Anlæg, hvorfor det vilde være fornødent, uden Hindring at kunne anlægge Veiene paa det korteste og beqvemmeste Sted mod Godtgjørelse til Grund-Eierne, og uden Godtgjørelse ogsaa at rette Veien, hvor den forhen gaaer i Krumninger paa samme Stykke Ager eller Eng.

Svaret Ingier fikk, gikk i hovedsak ut på at når man støtte på slike utfordringer, fikk man gjennomføre en nytte/kostnads-vurdering:

Da det vel er nødvendigt, at Veiene i Landet ere fremkommelige, men det derhos let kan blive byrdefullt for Landmanden, naar det blev sædvanligt at anlægge brede og zirlige Veie, saa maa der i henseende til Provincial-Veiene heller opoffres Fordelen af en snorlige Vei, end at Bonden skal bebyrdes med Tid og Penge spildende Arbeide...

Amtmannens rolle i slike tilfeller var ifølge reskriptet dels å ta den endelige avgjørelsen («men hvor overordentlige Bekostninger og Godtgjørelse for en ny Veis Anlæg blive efter Amtmandens Decision anseede for uomgængelig nødvendige ...»), dels å fatte ekspropriasjonsvedtak om det ble aktuelt. Det siste fremgår av punkt 4 i svaret:

Det skal forblive ved de om Vei-Væsenets udgangne Anordninger, som udtrykkelig bestemte, at Amtmanden skal decidere i Tvists Tilfælde, hvor der er Qvæstion om at anlægge Vei over en Mands Eiendele.

Det står ikke hvilke tidligere «Anordninger» det ble siktet til, men i amtmannsinstruksen fra 7. februar 1685 er det et punkt 17 om amtmennenes ansvar for å ha «godt Indseende» med veger, bruer og demninger, og i generalvegmester Nicolai Frederik Kroghs bestallingsbrev⁶⁰⁰ fikk (blant annet) amtmennene beskjed om «at de værer hannem behjuelig udi alle de Forretninger, som denne hans General Vejmesters Bestilling vedkommer».

Punktet om at det ikke nødvendigvis skulle betales erstatning for all grunn, er også beskrevet i forordningen om vegarbeid i Bergen stift fra 16. november 1792. Den består av en innledning med 24 etterfølgende punkter, der punkt 21 lyder

Hvor Veiene allerede gaae igiennem nogens Ager eller Eng, bør de, uden noget Vederlag for Grundens Eier, gøres instruxmæssig brede, men, naar Nødvendigheden fordrer, at en nye Vei maatte anlægges igiennem en Mark, hvor tilforn ingen Vei har gaaet, og nogen herved tilføies Skade paa Ager eller Eng, da bør det beviislig lidte Tab Eierens af Vei-Kassen erstattes; og, saafremt ikke General-Veimesteren med Grund-Eieren om Gotgiørelsen kan forenes, bør samme af vedkommende Øvrighed fastsættes.

At det ble operert med en form for tålegrense, slik at bøndene måtte akseptere utvidelser til lovbestemt bredde uten at de fikk noe for grunnen som gikk med til dette, kan ha hatt sammenheng med at Rentekammeret og Kanselliet mente det var urimelig at det skulle ytes erstatning dersom den lokale vegforvaltningen ikke hadde sørget for å følge opp breddekravene i de eldre lovene. Dette var et synspunkt som nok også lå bak en av bestemmelsene som den norske regjeringen hadde lagt inn i proposisjon om norsk veglov i 1824, men som Stortingets lovkomité tok ut før saken ble behandlet av Odelstinget, slik den også gjorde med flere andre bestemmelser - noe jeg kommer tilbake til.

Erstatning var uansett bare aktuelt dersom avståelsen påførte noen et økonomisk tap. Abitz har beskrevet hvordan man (også i Danmark) opprinnelig hadde store arealer som ikke var dyrket opp og i stor grad var ansett som 'herreløse', og der vegene ble plassert hvor det passet best. Dette utgangspunktet gjorde at det etter hans syn «heller ikke [kan] antages, at deres opståen har haft ejendomsretlige konsekvenser».⁶⁰¹ Det var middelalderens danske veganlegg han beskrev, men det kunne like gjerne vært en beskrivelse av

⁶⁰⁰ Bestallingsbrevet er datert 22. januar 1768, men sitatet her er hentet fra kunngjøringen (som også inneholder Kroghs instruks for veiarbeidet i 'det nordenfjeldske') datert 10. mai 1768.

⁶⁰¹ Abitz (1950) s. 85

veganleggene i deler av Norge, både i generalvegmesterperioden og senere. Skal det betales erstatning, må det nødvendigvis eksistere en eier som både kan identifiseres og får et tap som følge av veganlegget. Det må også være snakk om overføring av verdier mellom to ulike parter, og dette har en side mot forholdet mellom dagens statlige organisasjonsenheter: Uavhengig av spørsmålet om hvem som egentlig var eller er eier av områdene som i dag er statsalmenning eller 'statens skoger', er det et faktum at når det ble anlagt veg i slik områder tidligere, ble dette ikke ansett som tiltak med «ejendomsretlige konsekvenser» eller som overføring mellom ulike parter. Det ble det først da statsforvaltningen ble inndelt i etater innenfor eller utenfor statlig forretningsdrift mot slutten av 1900-tallet og ansvarsendringer ikke lenger var et spørsmål om hvem som forvaltet arealene, men ble noe som også måtte håndteres som et eierskapsforhold. Før 1990-tallet var det derimot nokså vanlig at det ikke ble inngått noen avtale som 'overførte' grunnen fra en del av statsforvaltningen til en annen. Det kan gi hodebry i dag, men er en del av det som ikke kan løses ved å lete etter avtaler som ikke finnes.

Om man skal gå så langt som til å si at anlegging av veg gjennom slike områder ikke har hatt «ejendomsretlige konsekvenser», er imidlertid et spørsmål om hva man mener når man bruker ord som 'eiendom' og 'eiendomsrett'. Når vegen først lå der og hørte til datidens 'offentlige vegnett', må det nødvendigvis ha ført til at andre som senere kjøpte grunn inntil eller på begge sider av den, ikke ble eiere også av veggrunnen.⁶⁰² Denne grunnen var et eget objekt, selv om den ikke var 'eiendom' i datidens oppfatning av begrepet. Veggrunnen var 'vegens', ikke *noens*, grunn.

6.8 Det vi fikk med oss fra unionen med Danmark, og det vi ikke fikk med

Da den dansk-norske unionen gikk over i historien i 1814, videreførte vi tanken om veggrunnen som 'vegens grunn'. Vegområdet omfattet antakelig også 'alenbredden', på samme måte som i Danmark – det var like nødvendig å ha kontroll på arealene utenfor grøftene i Norge som det var i Danmark. I 1824 fjernet imidlertid Stortinget bestemmelsen om at arealet utenfor grøften skulle avstås fordi lovkomitéen mente dette var for inngripende, og 'alenbredden' gikk med det over til å bli et klausulert areal. Vi fikk

⁶⁰² RG-1936-309, RG-1961-272

imidlertid aldri det svenske systemet, der veganlegget i sin helhet kan være basert på en offentlig bruksrett, «vägrätten». Dette systemet kommer jeg tilbake til i pkt. 13.2.2.

Vi fikk med oss noen vegbyggingsprinsipper fra Danmark. 'Det franske prinsipp' holdt vi fast ved til 'chaussée-perioden' startet rundt 1850, til tross for at veger som er mest mulig rette ikke nødvendigvis ga like gode vegløsninger i Norge som de gjorde i Danmark - følgen her ble at mange av disse vegene ikke bare gikk rett frem, men også nokså bratt opp- og nedoverbakke. Overgangen til 'chausséer' førte til at vi fikk den første loven om private veger, noe jeg kommer tilbake til i kap. 9.

Det franske ordet 'chaussée' var også noe av det vi tok med videre, selv om det har fått en litt annen betydning i Norge enn det opprinnelig hadde. Her ble det ensbetydende med brede (og gjerne litt staselige) veger med liten stigning, mens det opprinnelig viste til måten vegkroppen og vegdekket i slike veger er bygget opp på.⁶⁰³

Noe sentralt vegregister fikk vi derimot ikke før unionsoppløsningen, og Stortinget satte i 1824 også en stopper for muligheten til å få bygget opp et slikt register med hjemmel i veilov (1824). Vi fikk heller ikke med oss en skattematrikkel med kart. Arbeidet med å etablere et økonomisk kartverk ble som nevnt påbegynt, men ble avsluttet etter unionsoppløsningen. Dermed fikk vi ingen kart som kanskje kunne ha kompensert (i alle fall litt) for at vi ikke fikk noe vegregister.

En av følgene av det vi fikk med oss, det vi ikke fikk med oss *og* noen av valgene som ble tatt etter 1814, ble at vegene ikke uten videre kunne legges inn i det kartbaserte eendomsregistreringssystemet vi fikk etter at delingsloven var vedtatt i 1978. Det var en følge man selvsagt ikke kunne forutse da sentraladministrasjonen og Stortinget foreslo, valgte og vedtok alle de små og store endringene som sammen fikk denne virkningen, men nettopp derfor er det nyttig å se på dem både hver for seg og i sammenheng, i lys av det vi vet i dag. Fremstillingen av vegforholdene etter 1814 er derfor strukturert med mer tematisk tilnærming til stoffet enn de foregående delene har vært.

⁶⁰³ Seland (2022) s. 54

7 1814 - «Ut av eneveldet, inn i embetsmannsveldet»

7.1 Stortinget kommer på banen - men embedsverket styrer det meste

Det var historikeren Jens Arup Seip som introduserte formuleringen «ut av eneveldet, inn i embetsmannsstaten» om endringene i 1814 og forholdene i perioden 1814-1884, som var preget av at Stortinget og regjeringen representerte to ulike 'makter'. Den 'utøvende' makten var det kongen som hadde, Grl § 3⁶⁰⁴, men den ble til daglig forestått av statsråder kongen selv hadde valgt (Grl § 12) og departementene disse statsrådene bestyrte, en ordning hjemlet i Grl § 15 tredje ledd. Den 'lovgivende' makten (inkludert bevilgningsmyndigheten) lå hos Stortinget (Grl § 75), men 'kongens' lovproposisjoner ble utarbeidet av departementene, og alle lover måtte sanksjoneres av kongen etter at de var vedtatt av Stortinget (Grl §§ 77, 78). Det var også kongen som besluttet hvor lenge Stortinget skulle være samlet.

Utgangspunktet var 'maktfordelingsprinsippet', som vi fortsatt anser som et grunnprinsipp, men det var langt tettere skott mellom den utøvende og den lovgivende statsmakten i tiårene etter 1814 enn det er i dag. Følgen av dette ble to 'makter' som støtte sammen i en del maktkamper, helt til striden om statsrådenes rett og/eller plikt til å møte i Stortinget til slutt kulminerte i riksrettssaken mot regjeringen Selmer i 1883-84 og overgangen til parlamentarisk styreform senere samme år.⁶⁰⁵

Flere av kampene fant sted 'på veggrunn'. De første var knyttet til bevilgningene til nye mellomriksveger, og selv om Seip mente forholdet mellom Stortinget og regjeringen var mindre konfliktfylt mellom 1840 og 1870 enn før og etter⁶⁰⁶, var kampen om bevilgningsmyndigheten den viktigste årsaken til at det tok lang tid å få vedtatt vegloven som kom i 1851. Spenningsforholdet mellom Stortinget og regjeringen var nok også en medvirkende årsak til at Stortinget i 1863 nektet å bevilge midler til en ordning Indredepartementet allerede hadde innført (dog bare som en prøveordning), og der en stor del av ansvaret for de statlige veganleggene var overført til «Ingenieur-Brigaden». Stortingets budsjettvedtak i 1863 førte til at Vegdirektoratet ble opprettet i 1864, men dette var bare en av flere

⁶⁰⁴ I denne sammenhengen er det november-grunnloven (grunnloven slik den var etter endringene som ble vedtatt 4. november 1814) det er henvist til.

⁶⁰⁵ Seip (1965) s. 17-20

⁶⁰⁶ Seip (1965) s. 14-15

endringer som var en følge av budsjettbehandlingene fra Stortinget behandlet det første vegbudsjettet som var basert på prinsippene i 1851-loven til budsjettbehandling på 1862/63-sesjonen. Noen av dem førte til prinsippendringer underveis, andre fikk i større grad virkning for utviklingen i ettertid, og blant de siste hører 'grunn og gjerde'-vedtakene og lov 6. juni 1863 om *Revision af Matriculen*, 'matrikkelrevisjonsloven'.

Den generelle samfunnsutviklingen påvirket også Stortingets behandling av vegsakene. Utover på 1800-tallet fikk vi mer industrivirkosomhet og økt varetransport både mellom byene og mellom by- og landområdene. Det førte til nytenking i vegplanleggingen, blant annet forlot vi tanken om at den retteste veglinjen måtte være den beste fordi den var kortest, men det førte også til større lokalt engasjement for å få nye eller bedre veger i 'distriktene'. Det var ikke lenger sentraladministrasjonens vegbehov som ble vektlagt mest når det skulle avgjøres hvilke vegprosjekt som skulle få støtte via ett av de to statlige finansieringsalternativene – statens vegfond og statskassen – men verken den tekniske utviklingen eller samfunnsutviklingen for øvrig var noe det var tatt høyde for da veilov (1851) ble vedtatt. Den første endringsloven til veilov (1851) kom derfor allerede 12. oktober 1857. De to viktigste endrings- og tilleggslovene til 1851-loven ble imidlertid lov 15. juni 1882 nr. 5 ('sogneveisloven') og lov 26. juni 1893 nr. 9, loven om 'sams' vegadministrasjon. Denne loven åpnet for at statens og amtets vegvesen kunne samles under en felles ledelse selv om vegene fortsatt hørte under to ulike administrative myndigheter. Den løste også en annen utfordring Stortinget hadde brukt mye tid på: At amtene hadde ansvaret for å vedlikeholde mange viktige veger, blant dem en god del som var anlagt med betydelig støtte fra staten, men ikke alltid hadde fagfolk som kunne sørge for at de ble vedlikeholdt godt nok, og på rett måte.

Det var ikke alle sider ved vegutviklingen som resulterte i endringer i lovgivningen om offentlige veger. Mye ble håndtert administrativt fordi det lå innenfor 1851-veglovens rammer, men vi fikk også nye lover som følge av utviklingen innenfor vegsektoren, ikke minst lovene om private veger. Den første av privatvegslovene var en direkte følge av overgangen fra 'det franske prinsipp' til 'chausséprinsippet', men i tillegg til at denne tekniske endringen ble avgjørende for privatvegslovgivningen, førte den også til en praksisendring når det gjaldt tilbakeføring av grunn. Det er dette som er grunnen til at privatvegslovene og bestemmelsen om 'utlegging til bruk' behandles sammen med 'chausséperioden' i kap. 9.

Den første norske vegloven kom i 1824. Da var matrikkelkartleggingen stanset for lengst. Løsningen som var valgt for å få på plass en ny skattematrikkel innebar at vegene ble holdt utenfor matrikkelsystemet, men uten at dette fremgikk tydelig av loven om ny matrikkel fra 17. august 1818. Da matrikkelrevisjonsloven ble vedtatt 6. juni 1863, ble matrikkel- og grunnbokssystemene knyttet tettere sammen enn de hadde vært tidligere, noe som førte til at det også ble mindre veginformasjon i grunnbøkene. Skottet mellom grunn i og grunn utenfor de to delene av eiendomsregistreringssystemet, ble svært tett. Følgen ble at det etter hvert bare var i vegadministrativ sammenheng og i forbindelse med utskiftningsarbeidet det var aktuelt å behandle veggrunnen som grunn. Dette er sannsynligvis den viktigste årsaken både til problemene vi fikk da vegene skulle inn i det nye grunneiendomsregisteret etter 1980 og til informasjonsmanglene i dagens matrikkel.

I 1824 lå ansvaret for vegsaker under Justisdepartementet, som også hadde ansvaret for skyssvesenet. Da departementets første offisielle vegkart ble gitt ut i 1830, var kartet derfor like mye en del av oppfølgingen av bestemmelsene i skyssloven som var vedtatt 6. juni 1816 som det var et kart som skulle vise hvilke veger som hadde blitt klassifisert som hovedveger som følge av 1824-loven, men det var uansett et vegkart. Etter at Vegdirektoratet var opprettet i 1864, startet praksisen med å ta kart som viste foreslåtte vegprosjekter inn i budsjettforslaget Stortinget skulle behandle. Første gang det ble gjort, var i budsjettet som ble behandlet på sesjonen i 1868/69. Vegdirektoratet og fylkeskontorene etablerte etter hvert egne vegkartserier, og fra slutten av 1800-tallet begynte man å ta opp 'grunnriss', kartskisser som viste grensene for vegområdet etter at hovedvegsprosjekter var gjennomført. Grunnriss var et krav som kom fra Vegdirektoratet, og direktoratet kunne dermed ikke pålegge vegsjefene å følge det opp i forbindelse med prosjekter som hørte under amtenes ansvarsområde. Det ble imidlertid stadig vanligere å bruke såkalte 'profilark' som del av vegplanleggingen, uavhengig av hvilken vegklasse det var snakk om, og i disse profilarkene registrerte man også informasjon som kan si noe om grensene. I veilov (1912) kom det også en bestemmelse som innebar at gjerdene langs vegen fikk en lovfestet grensemarkeringsfunksjon. Vegkartene, de ulike profil-/riss-typene og grensegjerdene er derfor en del av det som behandles i kapittel 10 og 11.

Jeg har valgt å starte med en del om den økonomiske kartleggingen (1805-1814) og en om løsningen som ble valgt som erstatning for den i arbeidet med å få på plass en ny skattematrikkel. Etter det går jeg over til å behandle stoffet sentrert rundt tre hovedtemaer:

- 1) Grunnervervsansvaret (kap. 8),
- 2) bakgrunnen for praksisen med å legge veger ut 'til bruk for de interesserte' i stedet for å tilbakeføre grunnen i nedlagte veger til enkeltpersoner – her behandles også lovene om private veger (kap. 9),
- 3) registrerings- og grensemarkeringssystemene som vokste frem for å løse problemene som oppsto fordi vi ikke hadde matrikkelkart eller andre offentlige systemer der avståelser til veggrunn kunne registreres (kap. 10).

I de to kapitlene etter er det informasjon om noen former for vegkart og litt om gamle jordskiftekart som del av avklaringsarbeidet (kap. 11), før noen enkelttemaer utdypes i kapittel 12. Blant disse er vegklasseinndelingene, alenbredde spørsmålet og rettspraksis om frigrunnerklæringer og 'stille utvidelser'.

Inndelingen er imidlertid ikke 'tett', og årsaken til at noe blir behandlet i én del og ikke i neste kan iblant være så enkel som at det både tematisk og kronologisk passer best å ta det i den første.

7.2 Den økonomiske kartleggingen i Norge 1805-1814

I siste del av 1700-tallet var den gjeldende skattematrikkelen fortsatt den som ble tatt i bruk som følge av Frederik III's befaling til lagmennene 23. januar 1665 om revisjon av de eksisterende skatteregistrene.⁶⁰⁷ I dag omtales denne matrikkelen som 'den gamle matrikkel' eller 'lagmannsmatrikkelen'.⁶⁰⁸ Grunnlaget var de lokale skatteregistrene slik de var blitt etter at Christian IV i 1647 ga beskjed om at lensmennene skulle sørge for at de omfattet «Gaardenes Navn, deres, som bor derpaa, hvad hver giver til Landskyld, hvem der eier Gaarden og raader Bygselen, samt hvad hver Mand haver givet i Skat»⁶⁰⁹, men det var først etter at disse lokale registrene var blitt revidert i 1665-1670 og protokollene var samlet i København, at 'Matriculen' ble tatt i bruk som navn på det 'nye' riksdekkende skatteregisteret for eiendom på landet.⁶¹⁰

Det var en skattematrikkel med mangler og svakheter. Selv om det nok var lagt vekt på å fordele skatteskylden likt innenfor enkeltdistrikter i Norge, ble det ikke gjort noe for å

⁶⁰⁷ Kristiansen (1931) s. 374, Blom (1826) s. VII, Borgedal (1959) s. 112-113

⁶⁰⁸ Borgedal (1959) s. 113

⁶⁰⁹ Åpent brev 2. juni 1647

⁶¹⁰ Holmsen (1991) s. 7

sikre at skattegrunnet og skattebyrden var harmonisert på landsbasis.⁶¹¹ Det var heller ikke ryddet opp i mengden av ulike 'skyldarter'.⁶¹² Selv om 1665-reskriptet forutsatte at «al Landskyld Søndenfjelds efter Tunge og Nordenfjelds efter Løb og Spand samt Fisk, hvor Fisk falder, rettes og lægges», fortsatte man å bruke blant annet huder, høy, får, kyr, gjess, høns, humle, hamp, vadmél, kull, tjære, never, salt og andre lokale naturalia som mål for brukenes skatteskyld.⁶¹³ Dette gjorde at det var vanskelig å regne om skatten i pengebeløpet den skulle betales i. Skyldartene var heller ikke ansatt til samme verdi i alle deler av landet, og skattene ble dermed fordelt med ulike beløp på samme skyldart avhengig av hvor i landet gården lå.⁶¹⁴ 7. juli 1721 ble det sendt ut to 'åpne brev' om «en nye Matriculs Indrettelse i Norge», der det ene var en ordre til alle «høie og nedrige, verdslige og militaire Betiente» om å bistå den oppnevnte kommisjonen i arbeidet deres; det andre informasjon til befolkningen om at hensikten med arbeidet ikke var å øke skattene, bare å få bedre oversikt og få redusert de mange skyldartene «til Hartkorn paa den Maade, som i Danmark er brugelig». Kontrabeskjeden kom imidlertid allerede i et reskript fra 8. desember 1724, der stattholder C. C. Gabel og tre andre embedsmenn fikk beskjed om at «bemeldte ny Matriculsverk ganske og aldeles skal være ophævet, og at det i Norge herefter skal forblive ved den gamle Matricul og de sædvanlige Skattebreve». Bakgrunnen var en betenkning de fire embetsmennene hadde levert 17. november samme år, der de åpenbart må ha gått inn for at revisjonsarbeidet ble avsluttet. I forbindelse med skatteforordningen som kom 1. oktober 1802 ble det nok en gang gjort forsøk på å utarbeide et nytt skyldsettingssystem for Norge, om enn bare med virkning for en av de mange skattene som ble innkrevet på dette tidspunktet, men det var fortsatt basert på bruksverdivurderinger uten oppmåling av brukenes produktive arealer.⁶¹⁵ Som det fremgår av pkt 6.6.5 var den utdaterte skattematrikkelen noe Rentekammeret ønsket å få gjort noe med, så i 1805 ble arbeidet med en økonomisk oppmåling av Norge startet opp.⁶¹⁶

⁶¹¹ Kristiansen (1931) s. 374

⁶¹² Kristiansen (1931) s. 374

⁶¹³ Vogt (1816). Boken er på 109 sider, i hovedsak oversikter og omregningstabeller.

⁶¹⁴ Vogt (1816), Kristiansen (1931) s. 376

⁶¹⁵ Kristiansen (1931) s. 375

⁶¹⁶ Kristiansen (1931) s. 376

Arbeidet skulle gjennomføres av den norske «Land-Militair-Etat», og det skulle kombineres med den ordinære kartleggingen.⁶¹⁷ Det ble gjort ved at 'detaljørene' (som målte inn kartdetaljene og tegnet kartene etter at 'trigonometristene' først hadde fremstilt «Normal-Cart» i målestokk 1: 72 000 som grunnlag for detaljmålingene) ble pålagt å levere to ulike kartutkast etter detaljeringen: ett for militære formål, og ett som i tillegg var påført eiendomsgrenser og markeringer som anga arealbruk og bonitet, med hovedvekt på markering av åkre og enger.⁶¹⁸ I tillegg skulle det leveres et tabellverk over eiendoms- og arealforholdene som supplement til den militær-topografiske beskrivelsen.⁶¹⁹ Tanken var at disse kartene og tabellene skulle brukes som grunnlag for en samlet vurdering av landets produktive areal, og dermed en ny skattematrikkel, når all produktiv mark var kartlagt.

Den kongelige resolusjonen om 'kombinert oppmåling' kom i mars 1805, den første instruksjonen samme sommer.⁶²⁰ Frem til 1812 kom det i alt 13 mer eller mindre omfattende tillegg, men grunnlaget for samtlige var en instruks gitt av C. A. Stricker 22. januar 1781.⁶²¹ Jeg har ikke funnet de norske instruksene, men det er lite sannsynlig at man la til grunn andre oppmålings- og beregningsprinsipper i Norge enn dem de danske matrikkelinstruksene foreskrev. Matrikkelkartene fra de to landene har også mange likhetstrekk, blant annet har både de danske og de norske matrikkelkartene grensemarkering langs vegene bare i tilfeller der den aktuelle eiendommen hadde en eiendomsgrense som fulgte vegen, slik figur 12 på neste side viser.

Kartleggingen startet i området rundt Kongsvinger og langs grensen mot Sverige, dels fordi landmilitæretaten hadde hovedkvarter på Kongsvinger, men nok også fordi krigssituasjonen gjorde at det var ønskelig å få kartlagt grenseområdene best mulig. Grenseområdene var ferdigmålt til et stykke opp i Trøndelag da den dansk-norske unionen ble oppløst i 1814, og i tillegg var det meste av grevskapet Jarlsberg kartlagt. I 1814 ble spørsmålet imidlertid hva man skulle gjøre i den vanskelige økonomiske situasjonen Norge var kommet i som følge av overgangen fra dansk-norsk til svensk-norsk union.

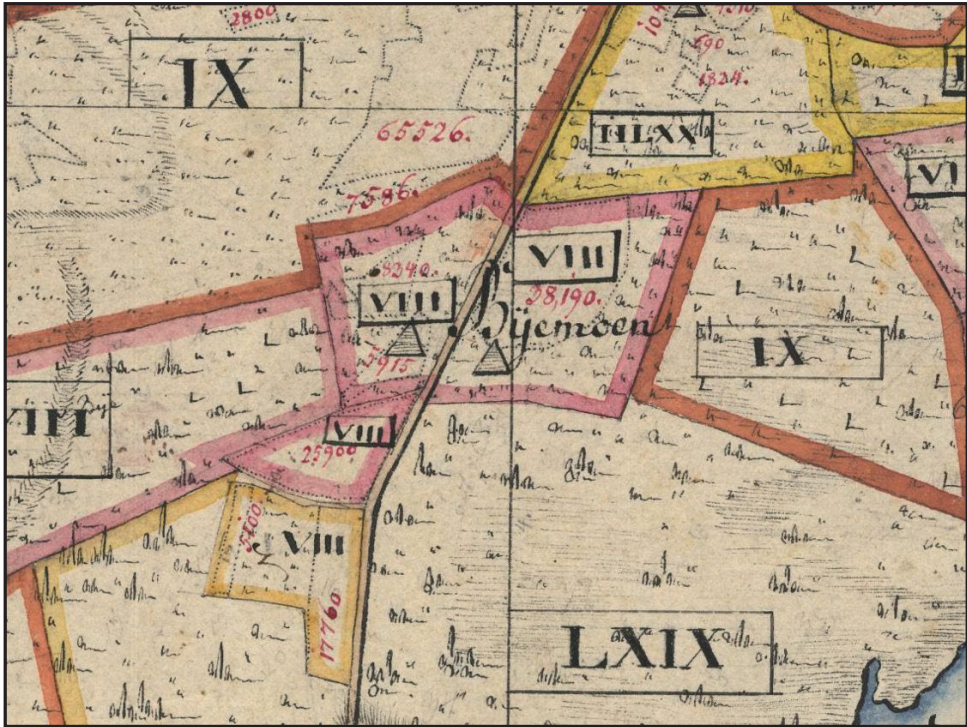
⁶¹⁷ Blom (1826) s. XX

⁶¹⁸ Harsson og Aanrud (2016) s. 269-271

⁶¹⁹ Harsson og Aanrud (2016) s. 270

⁶²⁰ Harsson og Aanrud (2016) s. 270

⁶²¹ Harsson og Aanrud (2016) s. 271



Figur 12. Utsnitt av matrikkelkart fra 1806, Grue i Solør, Norge. © Kartverket

7.3 Lov om ny matrikkel, men taksering uten kartgrunnlag

Allerede riksforsamlingen på Eidsvold i april/mai 1814 tok opp utfordringen med å beregne korrekt skatt med grunnlag i den gamle matrikkelen. Finanskomitéen foreslo (og riksforsamlingen bifalt) da at det skulle henstilles til den neste finanskomitéens «nøieste opmærksomhed at det nøiagtigen bestemmes, hvor stort beløb av direkte skatter der skal udredes av et enkelt nærmere bestemmende skyldspecies, hvortil de øvrige maatte reduceres».⁶²² Man så altså for seg en løsning der man utelukkende «reducere» (regnet om) de eksisterende skyldartene og gikk over til å bruke bare en av dem, i likhet med det man hadde forsøkt å få til i perioden 1721-1724.

Oberstløytnant Benoni Aubert hadde vært direktør for den økonomiske oppmålingen siden 1810. 15. desember 1814 hadde han utarbeidet et forslag om hvordan arbeidet kunne videreføres, og dette sendte han til «Commitéen for det Indre» som var satt ned

⁶²² Riksforsamlingens forhandlinger (1814), femte hefte s. 18.

av Stortinget samme høst.⁶²³ Aubert hadde beregnet at det ville ta 20 år og koste 176 250 spesiedaler å få fullført den økonomiske kartleggingen.⁶²⁴ Allerede i kong Carls⁶²⁵ trontale, *Beretning om Rigets Tilstand og Bestyrelse siden sidste Storthing*, lest opp ved åpningen av det første ordentlige Storting i juli 1815, ble det imidlertid klart at kongen mente den økonomiske oppmålingen burde avsluttes.⁶²⁶ Forslaget om videreføring av det økonomiske oppmålingsarbeidet ble heller ikke støttet av Comitéen for det Indre. I innstillingen *Rapport nr. 7*, datert 15. juli 1815, står det at komitéen ikke anså den økonomiske oppmålingen som et hensiktsmessig grunnlag for skattematrikkelen i et land som Norge, med så ulike forhold i de forskjellige delene av landet, og at komitéen mente en oppmåling som tok så mye som 20 år uansett ville resultere i at forholdene i et område kunne ha forandret seg så mye i løpet av perioden at oppmålingen ikke lenger kunne brukes som grunnlag for skatteberegningen.⁶²⁷ Komitéen mente også at kostnadene ville bli for store - den la inn et høyere beløp enn Aubert, begrunnet med at Auberts beregning bare omfattet kostnadene til den rene økonomiske oppmålingen og at det til dette

bør føies det Halve af Omkostningerne ved de Trigonometriske Bestemmelser, det er 22,500 Specier, samt Halvdelen af Omkostningerne ved Contorhold, Direction o.s.v., det er 27,500 Spec., følgelig i Alt = 212,500 Specier.⁶²⁸

Komitéen gikk etter dette inn for at det økonomiske oppmålingsarbeidet ble innstilt, men mente samtidig at det var viktig at den geografiske oppmålingen ble videreført. Det ble ikke kommentert i rapporten at den geografiske oppmålingen dermed måtte bære hele kostnaden komitéen hadde fordelt og vist til som del av begrunnelsen for at den økonomiske oppmålingen ble for kostbar.

Det ble etter dette utarbeidet en kongelig proposisjon basert på anbefalingene i rapportens punkt nr. 7, og denne ble behandlet av en ny, «combineret» komité, som

⁶²³ Kristiansen (1931) s. 376

⁶²⁴ Rapport (1815) nr. 7 s. 4

⁶²⁵ Carl Johans adoptivfar - Carl XIII i Sverige, i Norge var han Carl II.

⁶²⁶ Stortingsforhandlinger 1815-1816, 1. del, S. 05.07., s. 57-58

⁶²⁷ Rapport (1815) nr. 7 s. 5-6

⁶²⁸ Rapport (1815) nr. 7 s. 4

tiltræder aldeles Committeeen for det Indres, i Kongens naadigste Proposition gjentagne For-
mening, at det for Øieblikket vilde være uhensigtsmæssigt at fortsætte den i Aaret 1805 be-
gyndte oeconomiske Opmaaling.⁶²⁹

En efterfølgende behandling i Stortingets 3. komité ga samme resultat:

Ligesom 3die Committee allerede har erkjendt Statens høie Trang til et simplere og
ligeligere Maal for Landbrugenes Beskatning, end det, den nuværende Matricul afgiver,
saaledes er den og aldeles enig i: at Hensigten ikke vil opnaaes ved den paabegyndte
saakaldte oeconomiske Opmaaling: at det foreslaaede Sammenligningssystem derimod
meget er at foretrække...⁶³⁰

Dermed ble den økonomiske kartleggingen avsluttet. En oppdatert skattematrikkel var
det imidlertid helt nødvendig å få på plass selv om den økonomiske kartleggingen var
innstilt, og Committeeen for det Indre fremla også et «Underdanigst Forslag ... om For-
andring og Forbedring af Kongeriget Norges nuværende Matriculering eller Skyldsæt-
ning».⁶³¹ Det forelå allerede et annet forslag til lov om ny matrikkel, det var utarbeidet
av sorenskriver Weidemann fra Toten i mai 1815, og i august 1815 ble begge ble sendt
først til 6. komité for behandling, deretter til 3. komité for nok en behandling.⁶³²

I Weidemanns lovforslag var det en egen bestemmelse om arealer som skulle unntas fra
matrikulering:

Fra Matriculeringen undtages Finmarkens Fogderie, saavelsom og Kirkegaard, Fortouge,
Tomter, offentlige Veie, Statens Almindinger og enhver anden Statens Eiendom, som for
dens egen Regning bruges.⁶³³

Dette mente 3. komité var en helt unødvendig bestemmelse, og den ble derfor tatt ut.
Komitéens begrunnelse var at «Udtrykkeligen at undtage Kirkernes Begravelsessteder,
Fortouge, Tomter o. s. v. fra Matriculering, synes at være unødvendigt, da naturligviis
kun productiv Jord kan komme i Betragtning».⁶³⁴

⁶²⁹ Stortingsforhandlinger 1815-1816, 4. del, O. 30.03., s. 23

⁶³⁰ Stortingsforhandlinger 1815-1816, 4. del, O. 29.04., s. 406

⁶³¹ Rapport (1815) nr. 8

⁶³² Stortingsforhandlinger 1815-1816, 4. del, O. 29.04., s. 385 og 399

⁶³³ Stortingsforhandlinger 1815-1816, 4. del, O. 29.04., s. 402

⁶³⁴ Stortingsforhandlinger 1815-1816, 4. del, O. 29.04., s. 427

Stortinget fikk ikke ferdigbehandlet loven i løpet av stortingssesjonen 1815-1816, men i neste sesjon ble den vedtatt, og den ble sanksjonert av den nye kongen, Carl XV (i Norge Carl III Johan), som lov 17. august 1818 *angaaende en ny Matrikel*. Loven som gjorde den nye matrikkelen til «Regel for Grundeidendommenes Skatteskyld paa Landet» kom imidlertid ikke før 17. desember 1836, så selv uten kartlegging tok det tid å få den på plass.

Selv om intensjonen var god, ble også dette en matrikel med skjevheter. Skjevheten slo spesielt hardt ut når matrikkelen ble brukt som grunnlag for krav som skulle utliknes på hele landets matrikkelskyld, ikke bare på et enkelt amt eller et enda mindre område. Det viktigste av de landsdekkende kravene ble etter hvert det som gjaldt «Refusion af forskudte Udgivter til Veivæsenet» - beløpet som var blitt utbetalt fra det statlige vegfondets kasse i løpet av det foregående budsjettåret og ble hentet inn igjen fra landets befolkning som en egen 'vegskatt' i ettertid. Derfor var det også i forbindelse med fastsetting av vegrefusjonskravet denne skjevheten ble et problem for Stortinget, men det skjedde først etter at det ble Stortinget som måtte ta stilling til størrelsen på refusjonskravet. Første gang det skjedde var i 1854 og utviklingen etter dette kommer jeg tilbake til i de to delene der det er aktuelt – i forbindelse med ansvaret for 'grunn og gjerde' og i delen om vegregistrering og grensemarkering.

8 Grunnervervet

8.1 Innledning

På 1860-tallet dukker uttrykket 'grunn og gjerde' opp i vegbudsjettene – når Stortinget bevilget midler til en veganlegg, var det ofte «paa Betingelse af, at Distriktet udreder Erstatning for Grund og Gjærde». 'Grunn' og 'gjerde' er jo greie begreper hver for seg, men hvorfor og hvordan ble de 'grunn og gjerde' i bevilgningssammenheng? Hva er årsaken til at vilkåret ble tatt inn i statsbudsjettet, når anleggene det ble bevilget midler til var veger som ifølge veilov (1851) ikke var et statlig ansvar, og hvilken betydning har 'grunn og gjerde'-forholdet for matrikkelavklaringene i dag? Kap. 8 handler blant annet om dette, men det er noen årtier mellom 1814 og den delen av utviklingen som førte til at 'grunn og gjerde' ble det faste uttrykket det etter hvert ble. Denne perioden er også viktig, derfor behandles den først.

Fra 1814 kom det nye aktører inn på den vegadministrative «scenen». Generalvegmeesterens tid var over da amtmennene overtok hovedansvaret for vegene i 1824; amtmennene måtte på sin side overlate en stor del av vedtaksmyndigheten til landkommunenes 'generalforsamling', «Amtsformandskabet», fra 1838. Dette årlige møtet omtales ofte som 'amtstinget', og amtstingsprotokollene er en svært viktig kilde til informasjon om vegene. Amtstingene fikk vi fordi vi også fikk «Formandskabsdistrikter», dagens 'kommuner', og vedtakene som ble fattet av kommunestyrene og amtstingene er to viktige deler av det samlede 'grunn og gjerde'-bildet.

Kongen og regjeringen fattet til stadighet resolusjoner med virkning for ulike vegforhold. Stortinget ble selvsagt også en viktig aktør, i første omgang mest som lovgiver, men etter at veilov (1851) trådte i kraft også i bevilgningssammenheng.

Fra 1814 får vi nye informasjonskilder. Skriv fra departementene ble utgitt i ulike samlinger, og i 1829 kom første utgave av 'Departements-Tidende'. I 1836 startet utgivelsen av Norsk Retstidende, og i 1855 ga Fredrik P. Brandt ut sin *Samling af mærkelige Højesteretsdomme i Tidsrummet 1815-1835*. Selv om Brandts samling bare omfatter de «mærkelige» (bemerkelsesverdige) avgjørelsene fra perioden; Retstidende heller ikke refererte alle saker som ble behandlet, og Høyesteretts voteringer først ble offentliggjort

fra 1863⁶³⁵, gir avgjørelsene et godt innblikk i vegforvaltningssystemet sett fra domstolenes perspektiv. Stortingsforhandlingene blir publisert, i første omgang kronologisk og uten noe egentlig forhandlingsreferat, men det endrer seg etter hvert. Fra 1838 begynner de trykte amtstingsprotokollene å komme, og et stadig voksende antall aviser refererer behandlingen av saker både i kommunene, fylkestingene og Stortinget.

Dermed blir man fort sittende med en mengde «puslespillbrikker» som ikke bare ligger på mange forskjellige steder, men også er blandet sammen med andre brikker fra samme periode. Hvilke har betydning for veghistorien? Man kan finne en 'brikke' som åpenbart er relevant, bare for å oppdage at den inngår i en sammenheng man ikke har tenkt på som noen viktig del av veghistorien før den aktuelle brikken dukket opp.⁶³⁶ Det er ikke alltid lett å avgjøre hvor man skal trekke grensen for hva man tar med i en fremstilling i slike tilfeller, og heller ikke hvordan man skal behandle det man tar med. Viktige brikker må imidlertid med, og gjerdene er en av dem. Det skyldes ikke bare at de er en del av 'grunn og gjerde'-forholdet, men også koblingen mellom gjerdekrav og veggrensemarkering som ble lovfestet i 1912. Derfor behandles sammenhengen mellom veggrunn og gjerder tidlig i denne delen, etter en del om overgangen fra generalvegmeestersystemet til en vegforvaltning underlagt amtmennene.

8.2 1814-1824 - Fra generalvegmeistre til et vegvesen underlagt amtmannen

Som det fremgår av pkt. 6.7, ble det betalt erstatning for grunn avstått til vegformål i Norge også før 1801. I et reskript sendt til generalvegmeister Rummelhoff 27. desember 1799 «I Anledning af hans til det danske Cancellie under 13 Juli d. A. indgivne Forslag til Veienes Forbedring i Christianssands Stift», står det også hvordan skjønnsforretningene skulle gjennomføres:

At de nye Veie skulle anlægges regelmæssig, saavel igjennem Ager og Eng, som igjennem Udmarkerne; og skal det, naar Veien er anlagt, ved Sorenskriveren og upartiske Mænd paaskjønnes, hvad Skade Eierne derved have lidt, hvilken Taxation derpaa skal indsendes

⁶³⁵ Lov 11. april 1863. (Voteringsprotokollene for perioden 1815-1864 er tilgjengelige via Arkivverkets nettside 'Digitalarkivet'. Jeg har lest gjennom protokollinnførslene for noen av sakene jeg har vist til her, men har ikke hatt tid til å gå gjennom dem i detalj, og har derfor valgt å se bort fra protokollene som informasjonskilde.)

⁶³⁶ Dette er grunnen til at det som står i 'grunn og gjerde'-delen her ikke samsvarer helt med det som står i artikkelen jeg skrev til *Eiendom og juss Vol 1* (2020)

til det danske Cancellie til nærmere Approbations Erholdelse, samt for at erholde bestemt, hvorfra de dertil medgaaende Bekostninger skulle tages.

Da det i 1814 ble slått fast i Grl § 105 at den som måtte avgi «sin rørlige eller urørlige Eiendom til offentligt Brug» hadde krav på «fuld Erstatning af Statskassen», var dette følgelig bare en kodifisering av prinsippene i eldre forordninger om avståelse av grunn til offentlige formål, og noen av disse viste altså til den danske veiforordningen fra 1793. Grl § 105 har dermed heller ikke utløst noe behov for å endre erstatningspraksisen i vegsammenheng, bortsett fra at man selvsagt sluttet å sende skjønsmennenes takstforretninger til det danske Kanselliet for godkjenning.

Opprettingen av en egen norsk sentraladministrasjon i 1814 påvirket heller ikke den lokale vegforvaltningen i særlig grad, men Carl Johans ønske om å få anlagt bedre mellomriksveger førte til at det 1. november 1815 ble vedtatt å sette inn en militær styrke for å ta seg av arbeidet med vegen over Ørje.⁶³⁷ Kanskje er dette grunnen til at det fem dager senere kom en kongelig resolusjon

hvorved fastsættes saadan Uniform for Veietaten i Norge: blaa Kjole og Pantalons med gule Kanter, sort Fløiels Krave og Opslag med samme Slags Broderi, som for deres nuhavende daglige Uniform er reglementeret, Løveknapper, Armeens Chacot, samt Sabel med Felttegn og Sporer,⁶³⁸

for det er ikke mye man ellers finner om denne militære 'Veietaten'. Kanskje var dette statsminister Peder Ankers 'svar' på generalveiintendant Peder Ankers forslag fra 1791 om å opprette et eget militært vegkorps - et forslag han ikke fikk gjennomslag for den gangen?⁶³⁹ Det vet vi ikke, men bruken av militære tropper i vegsammenheng var heller ikke noe nytt. Anker hadde blant annet fått aksept for å bruke militære tropper i arbeidet med å reparere vegene i Akershus stift etter flommen 'Stor-Ofsen' i 1789⁶⁴⁰, og da vegen over Filefjell ble utbedret til kjøreveg fra 1780, ble arbeidet utført av utkommanderte soldater under ledelse av offiserer.⁶⁴¹ Det som var nytt i 1815 var mest formen det fikk, i

⁶³⁷ Paus (1964) s. 36

⁶³⁸ Kgl. res. 6. november 1815

⁶³⁹ Paus (1956) s. 34, Rasch-Eng (1974) s. 248-250

⁶⁴⁰ Reskript 14. mai 1790 og 25. mars 1791

⁶⁴¹ Rasch-Eng (1974) s. 246-247

tillegg til Stortingets reaksjoner på at Carl Johan beordret forskuttering av midler til både denne og andre mellomriksveger, som jeg kommer tilbake til i delen om veilov (1851).

«Post- og Kongeveiene» ble forvaltet av generalvegmestre og ordinære vegmestre helt til amtmennene overtok det administrative ansvaret i 1824, mens det daglige tilsynet i hovedsak ble ivaretatt av lensmennene, som hadde hatt en stor del av vegansvaret sammen med fogdene siden før eneveldet ble innført.⁶⁴² Lensmennene og fogdene hadde hele tiden hatt ansvaret for de mindre vegene, som aldri var en del av generalvegmestrenes og vegmestrenes ansvarsområde. At lensmennene nok ikke alltid fulgte opp slik de skulle, er en annen sak – i Peder Ankers instruks fra 15. april 1791 er det retningslinjer for behandling av lensmenn som er «overhørige eller efterladne» i pkt. 3, og 19. april 1793 kom det to reskripter om «Mulct af, eller Belønning for Lensmænd ved Vei-Arbeidet».

Generalvegmesterembetet ble avskaffet i 1824, men vegmesterordningen ble ikke fullstendig opphevet. Dette fremgår av veilov (1824) § 7:

De nuværende med Kongelig Bestalling forsynede Veimestere beholde deres hidtil havde Gage. Dog paaligger det dem, fremdeles for deres Embedstid at forestaae det Videnskabelige ved Vei- og Broebygnings-Arbeidet, enhver i sit hidtil havde District, samt at meddele Overøvrighederne de betænkninger og Oplysninger, som af disse maatte blive dem affordrede.

For øvrigt blive deres Pligter at bestemme ved Instruxer, som af Kongen meddeles dem.

I 1814 var det generalvegmestre i fire av fem stift i Norge. I Trondhjems stift var det ikke tilsatt noen nye generalvegmester etter at Christian Krogh (sønn av den forrige generalvegmesteren, Nicolai Fredrik Krogh) hadde hatt stillingen en kort periode.⁶⁴³ Christian Krogh ble tilsatt i 1801, men døde samme år, og etter at broren Broder Lysholm Krogh hadde vært konstituert i stillingen en kort periode, ble embetet delt i to ordinære vegmesterembeder.⁶⁴⁴ Broder L. Krogh ble da vegmester i søndre del.⁶⁴⁵ I 1809 blev det sydligste distriktet delt slik at Romsdals amt fikk egen vegmester, mens Krogh fortsatte

⁶⁴² Åpent brev 24. februar 1636, Nordstoga (1992) s. 63, Kiærland (1930) s. 701

⁶⁴³ Paus (1966) s. 81

⁶⁴⁴ 6. mars 1802 (to skriv)

⁶⁴⁵ Paus (1966) s. 81 – der er bror nr. 2 bare omtalt som 'Lysholm Krogh', men det fremgår av andre kilder at det første navnet hans var 'Broder'. Blant kildene er også hans *Instrux for Lensmændene, som Veibetjente, i søndre Trondhjems Amt*, som er datert 16. mars 1814.

som vegmester for Søndre Trondhjems amt.⁶⁴⁶ C. J. Hammer var generalvegmester i Bergens stift til han døde i 1823, men der var det ikke så mange veger, så fra 1812 var han i tillegg auksjonsdirektør i Bergen.⁶⁴⁷ Lars Ingier hadde vært generalvegmester i Akershus stift fra 1789 og var det til han døde i 1828, men han drev i tillegg trelasthandel ('Ljansbruket') og Ljansgodset i Østre Aker.⁶⁴⁸ I Kristiansands stift var Bartolomæus Rummelhoff generalvegmester fra 1790 til 1817, han ble etterfulgt av Andreas Borch Taarvig, men Taarvig har antakelig vært i embetet nokså kort tid - han ble tilsatt 1818, men embetet var ubesatt i 1820.⁶⁴⁹ Det ble heller ikke tilsatt noen ny generalvegmester i stiftet etter Taarvig.

Da veilov (1824) skulle vedtas, var det følgelig generalvegmestrene bare i tre av de fem stiftene vi hadde på denne tiden.⁶⁵⁰ I Kristiansands stift hadde man imidlertid hatt en særordning siden 1798, da pliktarbeidet ble avløst av en betalingsplikt i tre av de fire fylkene i stiftet.⁶⁵¹ Ordningen ble opprettholdt etter at 1824-loven hadde trådt i kraft i stiftet⁶⁵², noe som førte til at Agderfylkene og Rogaland hadde vegmestrene til ordningen ble opphevet med virkning fra 1. januar 1839.⁶⁵³ Agderfylkene, «Lister og Mandals samt Nedenæs og Raabygdelaugets Amter», hadde vegmester helt til årsskiftet 1841/42.⁶⁵⁴

Det påvirket neppe måten grunnavståelsene ble gjennomført på om den som hadde ansvaret for å få dem gjennomført hadde den ene eller den andre tittelen, og det er heller ingen ting som tyder på at prosessen i seg selv ble endret spesielt mye med 1824-loven – saken som er referert i Rt. 1837 s. 221 (og som jeg kommer tilbake til i pkt. 8.6.4) tyder i alle fall ikke på det. Men som det fremgår av den samme dommen: Veglovgivning var

⁶⁴⁶ Kiærland (1930) s. 703

⁶⁴⁷ Paus (1966) s. 75

⁶⁴⁸ Paus (1966) s. 76

⁶⁴⁹ Paus (1966) s. 78 og 83

⁶⁵⁰ Inndelingen i stift forsvant som følge av lov 14. august 1918 nr. 1; loven som også gjorde 'amtene' til 'fylker'.

⁶⁵¹ 1. april 1797 (forslaget), 7. april 1797, 10. mars 1798 (pliktarbeidet erstattes av betalingsplikt), 25. mai 1798 (oppfølgingsskriv). Bratsberg amt (Telemark) var ikke omfattet av ordningen, som var en følge av langvarig konflikt mellom generalvegmestrene og lokalbefolkningen i andre deler av stiftet siden Hammers tid - jf. bl.a reskr. 17. oktober 1788 til Ingier.

⁶⁵² Res. 9. februar 1829

⁶⁵³ Res. 19. november 1838

⁶⁵⁴ Res. 16. oktober 1841

gjennomgående «saare ufuldstændig» før 1824. Dermed er det en del sider ved vegad-
ministrasjonen det er vanskelig for oss å få oversikt over, men slik var det nok også for
dem som levde den gangen. Da fogd Lars Otto Grundt sendte en klage til amtmannen i
Østfold 5. juli 1816, i forbindelse med arbeidet på hovedvegen gjennom Eidsberg og Rø-
denes og videre til Sverige, skrev han at han hadde lest gjennom veginstruksen av 5. mai
1774, men

finner ... ikke at Generalveimesteren av egen myndighet kan kommandere noen utenfor sin
rode og ennu mindre pålegge Landmannen mer enn de befalte 12 dager; for hvis så var,
hadde vel intet antall dager vært bestemt og ennå mindre å beordre folk 2, 3 à 4 mil.⁶⁵⁵

Mest indignert var Grundt likevel over måten de lokale bøndene ble behandlet på: «...al-
muen ville enda ikke vise såmeget misfornøyelse når de ble behandlet som mennesker,
men de behandles snarere som slaver og på den ufornuftigste måte mishandles både
folk og hester». Grundts konklusjon var at

Det ville være ønskelig at Landmannen bestemt kunne få vite om Veivesenet har myndighet
til således å kommandere dem adskillige mil utenfor sitt tildelte rodestykke og der å pålegge
dem kjørsel uten for de 12 dager og det på den tid av året da hver dag er dem så viktig til
sitt gårdsbruk både med å tilberede vinterseden med mere sådant viktig arbeide som det
høye amt selv kjenner.

Har Veivesenet sådan myndighet og har en Veikommando fordi den er militær, rett til så
skammelig og hånende å behandle en Landmann, der dog ansees for en aktet og nyttig stand
i Staten, da ser det dog usselt ut med vår frihet og selvstendighet. Riktig tror jeg det ville
være at Landmannen ved alt veiarbeide sto under en sivil Veiinspektør og ikke under noen
militær med mindre han var bekjent for sindighet og duelighet, for såmeget kjenner jeg til
almuen, at med det gode skal jeg få den til å utrette mer enn han er forbunden og under
arbeidet anstrenge alle sine krefter og mer fordrer ingen fornuftig mann.

Grundts tanke om at sivile veginspektører, ikke militære offiserer, burde ha oppsynet
med vegarbeidet, ble for så vidt en realitet da veilov (1824) ble vedtatt, men helt til siste
halvdel av 1800-tallet hadde de fleste veginspektørene militær utdannelse og var bare
engasjert som veginspektører på 'deltid'. Veginspektørordningen fungerte heller ikke
spesielt godt, og med mellomrom kom det forslag om å avvikle den.

⁶⁵⁵ Brevet er gjengitt i tidsskriftet *Wivar - Gammelt fra Østfold på ny måte* nr. 2/2003 - jeg har sitert det
med rettskrivingen det har der.

Sentraladministrasjonen fortsatte også å bruke militære vegbestyrere på statlige vegane, og denne gruppen omfattet ikke bare mellomriksvegene. Dette førte til en todeling av anleggsdriften, vi fikk et «Statens Veivæsen» og et «Amtets Veivæsen» lenge før noen av «væsnene» ble egne etater. Det er noe det er viktig å være klar over om man skal forstå bakgrunnen for mye av det som skjedde: Når man omtalte «Veivæsenet», var det svært lenge bare som 'vesen' - den store forbokstaven var datidens måte å markere substantiver på, ikke en 'navne-markør'.

8.3 Veilov (1824). Departementets lovforslag og Stortingets endringer

8.3.1 Innledning

Det første veglovrelaterte forslaget Stortinget mottok, ble levert av lensmann Urdahl 8. august 1815.⁶⁵⁶ Han mente det burde vedtas en lov «for at bestemme Straf for dem, som kjøre over Ager eller Eng». Forslaget ble første behandlet av Stortingets 6. komité, som i innstillingen sin skrev at komitéen var fullstendig klar over at «Færdesmanden ikke altid iagttager sin Pligt at følge Veien», men også mente at

tit ere og de i Bygden boende selv Skyld i den paaankede Forseelse, da man sjelden - saavel Sommer som Vinter - anvender noget Arbeide paa Bygdeveie, hvorfor de stundum ere fast ufremkommelige; kan altsaa kun med Møie, ja stundom endog kun med Fare, passeres: Færdesmanden maa altsaa, under saadanne Omstændigheder, søge at komme frem hvor han kan.

Komitéen mente likevel det kunne være nyttig med et slikt forbud, og viste til at noe tilsvarende fantes i et promemoria fra det danske Kanselliet 3. mars 1798, men at dette bare forbød kjøring over «Andres Agre eller Enge, efter at Jorden er bleven blottet for Sne og lis» og heller ikke var gjort gjeldende utenfor Aker sogn. Den mente derfor at forslaget burde «tilstilles den Kongelige Regjerings Politie-Departement til Afgjørelse, da den saaledes hurtigst vil blive afgjort». Det var Stortingets 2. komité, «Committeen for juridiske Gjenstande», ikke enig i. Denne komitéen viste til

at deels de Retsforhold, der resultere af Eiendom, og deels de specielle og almindelige Love, der gjelde angaaende Veivæsenet, sætte enhver Eier af Jorder, hvis Beliggenhed er saadan, at de ere udsatte for hiin Beskadigelse, istand til at forebygge Skaden, saa at en ny Lov angaaende denne Gjenstand ikke for Øyeblikket synes at være fornøden. Saavel af denne

⁶⁵⁶ Stortingsforhandlinger 1815-1816, 3.-4. del, O. 23.09., s. 260-263

Grund, som da Forslaget sigter til en almindelig Lovbestemmelse, der endog, i Henseende til den foreslaaede Fremgangsmaade for at komme til Skadeserstatning, indeholder noget, der ikke stemmer med de nu gjeldende Retsprinciper, og *in specie* ikke med Grundlovens §. 96, og hvilket dog skulde blive gjeldende for alle Statens Borgere, kan nærværende Committee ikke tiltræde 6te Committees Formening, for saavidt den gaaer ud paa, at Sagen skulde sendes Regjeringen til Afgjørelse.

Grl § 96 var (og er fortsatt) bestemmelsen om at «Ingen kan dømmes uden efter Lov, eller straffes uden efter Dom», så en del av problemet kan ha vært at Urdahl ikke hadde tatt med noe om hvordan sakene skulle håndteres i forslaget sitt. Justiskomiteén mente imidlertid at «Forslaget indeholder Vink, der kunne blive afbenyttede, naar Lovbestemmelserne angaaende Veivæsenet i Almindelighed blive udarbeidede», og innstilte derfor på oversending til «Lovcommitteen». Dette var komitéén som var satt ned for å utarbeide en «nye, almindelig civil og criminel Lovbog» i samsvar med det som var forutsatt i Grl § 94, men denne lovboka ble det aldri noe av. Dermed ble Urdahl forslag heller ikke fulgt opp.

Av de fire veglovforslagene som ble levert til Stortingets sesjon i 1818 ble ett «henlagt til mulig Afbenyttelse», tre «udsat indtil videre».⁶⁵⁷ Sannsynligvis ble ingen av dem behandlet av noen av Stortingets komitéer i den aktuelle sesjonen. I 1821 kom det også et veglovrelatert forslag, det gjaldt «Sneebrydningen paa de offentlige Veie, og Fordelingen af Udgifterne derved», og det ble oversendt til valgkomitéén (som hadde ansvaret for videre fordeling av saker til de øvrige komitéene), men det er uklart om det kom videre derfra.⁶⁵⁸ Heller ikke dette ble behandlet av Stortinget.

I 1824 fikk Stortinget så regjeringens forslag til «Lov angaaende Veivæsenet i Norge» til behandling.⁶⁵⁹ Det ble levert til «Committeen for Veivæsenet», en egen komité under justiskomiteén som ble opprettet i forbindelse med at de kongelige proposisjonene ble fordelt på stortingskomitéene. Komitémedlemmene ble «Foged Barth, Sorenskriver Dessen, Lensmand Evenstad, Amtmand Hagerup, Foged Kastrup, Sorenskriverne Nilsen, Rambeck og Smith samt Gaardbruger Øverland». I tillegg til regjeringens lovforslag mottok komitéén vegmester Synnestvedts *Bemerkninger til en Lov angaaende Veivæsenet* og

⁶⁵⁷ Stortingsforhandlinger 1818, 2. del, O. 11.04., s. 331-332, O. 15.04., s. 357 og 358 (to ulike forslag), O. 28.04., s. 476

⁶⁵⁸ Stortingsforhandlinger 1821, 1. del, O. 14.03., s. 311-312

⁶⁵⁹ Stortingsforhandlinger 1824, 1. del, O. 30.03., s. 312, 317-319

et forslag «angaaende Forandring i de om Veivæsenet gjeldende Love» som var levert av Ole Christophersen Blom, en av representantene fra Telemark.

Det første lovkomitéen ba Odelstinget ta stilling til, var om man skulle beholde generalvegmeestersystemet eller overføre ansvaret for vegene til amtmennene.⁶⁶⁰ 6. mai 1824 vedtok Odelstinget at man skulle legge amtmanns-alternativet til grunn for det videre lovarbeidet. Lovkomitéen arbeidet så videre med lovforslaget til det ble lagt frem for Odelstingets for behandling i juli.⁶⁶¹

Underveis endret lovkomitéen flere av bestemmelsene i regjeringens lovforslag, og det er særlig to av disse endringene som har fått virkning for 'eierskapsproblemet' slik det er i dag: For det første fjernet komitéen bestemmelsen om at det skulle opprettes et sentralt vegregister og at alle avståelser skulle registreres i grunnbøkene, for det andre endret den forslaget om at grunnavståelsen skulle omfatte minimum 1 ½ alen på utsiden av grøftene, og erstattet dette med en bestemmelse om klausulering av et mindre areal, den såkalte 'alenbredden'. Det er disse to endringene som beskrives i neste del.

8.3.2 Forslagene om sentralt vegregister og avståelse av sidearealet blir strøket

I lovproposisjonen var det foreslått at det skulle opprettes et vegregister, og det var også tenkt på hvordan det skulle vedlikeholdes - proposisjonens § 32:

Naar samtlige offentlige Veie inden et Thinglaugs Grændser ere udlagte til den foranbestemte Bredde, hvor denne ikke maatte allerede haves, naar Gjærderne ere behørigen indflyttede, hvor de staae Grøfterne for nær (§ 16), og Veiene ere maalte, bør derom af Vei-Inspecteuren og Lensmanden udfærdiges et Document, som bevidner, naar de ere befarede af dem, at de ere befundne i lovforsvarlig Stand, samt ommelder deres Strækning i Længde og Bredde, de sædvanlige Vinterveie, Gangstier, Vandafledninger, Grøfter o.s.v. Dette Document skal derefter læses ved første Thing og bevares i Amtets Archiv, hvorimod en verificeret Gjenpart indsendes til vedkommende Departement, og en anden forbliver i Lensmandens Værge.

⁶⁶⁰ Stortingsforhandlinger 1824, 2. del, O. 06.05., s. 602-609

⁶⁶¹ Stortingsforhandlinger 1824, 7. del, O. 09-12.07., s. 738-857; 7. del, L. 14.-19.07., s. 1491-1513

Naar Anlæg af ny offentlig Vei eller Omlægning af gammel Vei siden finder Sted inden Thinglaugets Grændser, bør det Fornødne herom paategnes Documentet og denne Paategnelse thinglæses.⁶⁶²

Odelstinget behandlet denne delen av loven 9. juli 1824.⁶⁶³ Da hadde lovkomitéen imidlertid strøket hele § 32, delvis som følge av at komitéen også hadde endret § 25, som i proposisjonen lød

For den Jord, som behøves afgivet, for at give de nuværende Veie og Grøfter den lovbestemte og fornødne Bredde, finder ingen Erstatning Sted, og bør Grundeieren indflytte Gjærdet paa egen Bekostning.

Denne paragrafen ble strøket fordi komitéen mente den stred mot Grl § 105 og «tillige har baade Retfærdighed og Billighed imod sig»,⁶⁶⁴ men dermed forsvant også en vesentlig del av grunnlaget for førstegangsregistreringen, som var tenkt gjennomført etter at vegene var satt i 'forskriftsmessig stand', slik regjeringen altså hadde forutsatt at de skulle bli. Komitéens begrunnelse for å stryke registreringsbestemmelsen var imidlertid bare at den ble oppfattet som unødvendig. Som nevnt var det allerede i mai vedtatt at ansvaret for vegene skulle overføres til amtmennene, og lovkomitéen mente at «Naar Amtmanden har Overbestyrelsen ved Veivæsenet, bliver det aldeles fornødent, at han holder Fortegnelse over Amtets Veie, for derom at have den fornødne Kundskab».⁶⁶⁵ Noe registreringskrav ut over det hadde «Committeen ikke kunnet overbevise sig om Nyttens af».

Grunnen til at komitéen strøk § 16 i utkastet, der det var lagt opp til at 1 ½ alen (ca. 95 cm) utenfor grøftene skulle erverves og «tilhøre Veien, uden at benyttes af den tilstødende Grundeier eller Besidder»⁶⁶⁶, var at den mente en så omfattende avståelsesplikt var et unødig stort inngrep i den private eiendomsretten:

§ 18 er den Kongelige Propositions § 16, men med Udeladelse af hvad deri bestemmes om, at Grundeieren skal deposideres 1 ½ Alen af den Jord, der paa begge Sider nærmest tilstøder Veien. Allerede den Omstændighed, at Grundeieren maa, endskjøndt mod Erstatning, give Slip paa den Deel af hans Jord, som indtages til Vei, synes at være byrdefuld nok, især naar

⁶⁶² Stortingsforhandlinger 1824, 7. del, O. 09.07., s. 754-755

⁶⁶³ Stortingsforhandlinger 1824, 7. del, O. 09.07., s. 738-849

⁶⁶⁴ Stortingsforhandlinger 1824, 7. del, O. 09.07., s. 796

⁶⁶⁵ Stortingsforhandlinger 1824, 7. del, O. 09.07., s. 797

⁶⁶⁶ Stortingsforhandlinger 1824, 5. del, O. 09.07., s. 746 (i regjeringens lovforslag)

Veien lægges over hans bedste Ager og Eng, om han ikke ovenikjøbet skulde miste den ommeldte Rabat – der heller ikke skjønnes at kunne være Veivæsenet til synderlig Nytte, saalænge det desuagtet ikke kan formenes det sammesteds at henkaste det, som ved Grøfternes Reenholdelse oprengses af disse (vide § 20).

Til Skade for Eieren kan det derimod være, at berøves Nyttens af den omhandlede Jord, og da man overalt ikke kan være varsom nok, hvor der spørges om Indgreb fra det Offentliges Side i Privates Eiendomsret, hvor ubetydeligt dette Indgreb end kunde synes at være, har Committeeen ikke taget i Betænkning at lade denne Passus af §en udgaae.⁶⁶⁷

Henvisningen («vide») til § 20 viste til bestemmelsen om at «Det, som ved Grøfternes Gravning eller Rendsning opkastes af disse, skal henlægges paa den Side af Grøften, der vender fra Veien». I denne paragrafen sto det altså ikke noe om 'alenbredden', men det gjorde det i § 18 tredje ledd, som sa at «Uden Tilladelse af Veibestyrelsen maa ingen Bygning opføres den yderste Grøfterand nærmere end 6, og intet Gjerde nærmere end 1 Alen».

Stortinget vedtok altså loven med disse endringene.⁶⁶⁸ Hva ble virkningene, på kort og litt lengre sikt?

8.3.3 Virkningene

Amtmannen fikk det overordnede ansvaret for vegene i 1824, men den praktiske oppfølgingen ble overlatt til en eller flere veginspektører. Ordningen var hjemlet i § 4, der det sto at «Amtmændene skulle bestyre Veivæsenet i de Amter, hvor de ere ansatte. Til Hjælp ved Bestyrelsen kunne de antage een eller flere Veiinspecteurer, hvilke de ere berettigede at afskedige».

Veginspektørene protokollførte alt av betydning, også avtaler inspektøren inngikk om grunnnavståelse og utbetaling av erstatning, i protokoller som var autorisert av amtmannen. Slik sett lå alt til rette for at en ordning der både veginspektørene og amtmannen kunne ha tilstrekkelig oversikt over vegene til enhver tid. Dette ble imidlertid gjort lokalt, og ett av problemene i dag er at avtaler og erstatningsberegninger ofte ble ført i samme protokoll som absolutt alt annet – rodeinndelinger, vegklassifiseringer, inspeksjonsforretninger, merknader om arbeid som ikke var godt nok utført, avtaler med

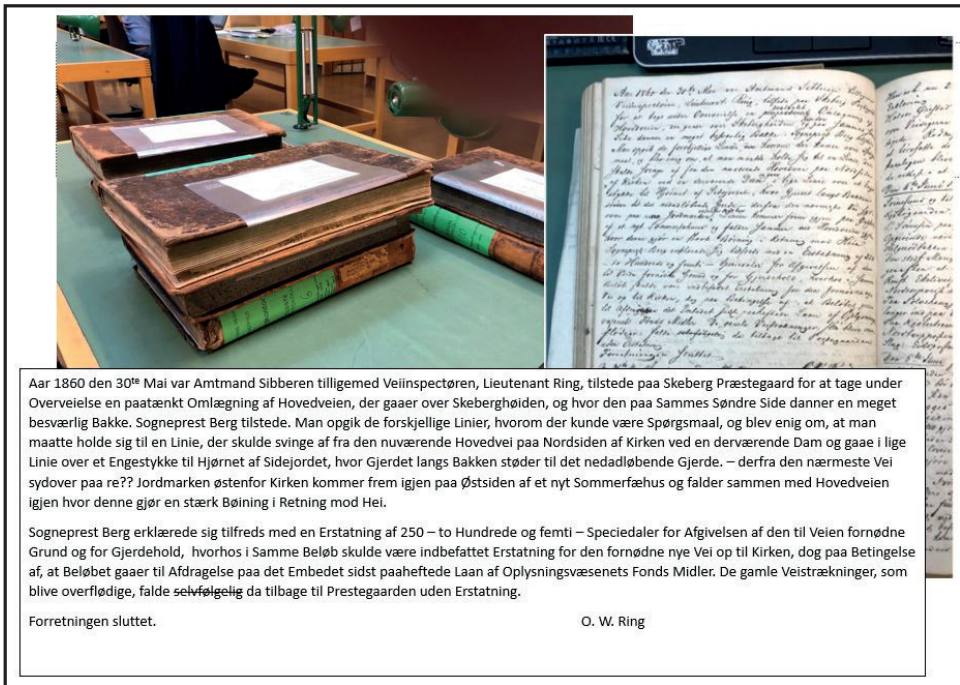
⁶⁶⁷ Stortingsforhandlinger 1824, 5. del, O. 09.07., s. 794-795

⁶⁶⁸ Stortingsforhandlinger 1824, 5. del, O. 09.07., s. 848; L. 17.07, s. 1492

entreprenører om utbedring av bruer og vegomleggingsforslag. Olav Benterud, som var vegsjef i Østfold fra 1958 til 1971, gikk gjennom protokollene for Østfold etter at han var blitt pensjonist. Beskrivelsen hans kunne antakelig like gjerne handlet om protokollene fra en del andre fylker:

Hver av de tre inspektørene hadde egen Veiinndelingsprotokoll, Forhandlingsprotokoll og Journal- og Correspondanceprotokoll. Det ble ialt mange protokoller og da disse også delvis var brukt om hinannen ble det ikke alltid så lett å finne fram.⁶⁶⁹

Det ble ikke ført noen særskilte oversikter over avståelser eller erstatningsavtaler, så om man er på jakt etter informasjon om en konkret avståelse, må man bla seg gjennom protokollene fra den aktuelle perioden og forsøke å tyde det som står der. Og først må man få tilgang til protokollene - de er avlevert til Statsarkivet, og ingen av dem er skannet. Vet man ikke hvilken protokoll man trenger, må man nødvendigvis bestille alle som kan være aktuelle og belage seg på å tilbringe en god del timer på arkivets lesesal.



Figur 13. Eksempel på informasjon i gammel vegprotokoll fra Østfold

⁶⁶⁹ Benterud (1978), s. 1

I figur 13 er det bilde av noen av de gamle protokoller fra Østfold vegkontor, den eldste er fra 1825. Bildene er tatt på Arkivverkets lesesal på Sogn i Oslo, og det er teksten på oppslaget til høyre som er transkribert og lagt inn sammen med bildene. Denne innførselen er datert 30. mai 1860, og den omfatter både vurderingen av fremtidig trasé og avtalen om erstatning i forbindelse med at hovedvegen skulle legges utenom Skjeberg prestegård. Det er altså mulig å finne avståelses- og erstatningsinformasjon fra 'veginspektør-perioden' ved å gå gjennom protokollene, men det er også temmelig arbeidskrevende.

En lovbestemmelse om særskilt utarbeiding og arkivering av grunnvervsdokumentasjon fikk vi først med veglov (1963) § 52. Den manglende oversikten over hva som var ervervet skapte antakelig lite hodebry de første tiårene etter at 1824-loven var kommet, men ble et problem fra 1860-tallet. Dette fremgår av vegbudsjettproposisjonen fra 1883, der Stortinget ble orientert om at Indredepartementet hadde

bifaldt, at der ved herefter anlægges Veie inden deres Afleverelse foretages Opmaaling og Aflægning paa Rudepapir af det Veien tilhørende Territorium, samt at Omkostningerne ved denne Foranstaltning afholdes af de til vedkommende Veianlæg bevilgede Midler.⁶⁷⁰

Behovet ble begrunnet med at det «i løbet av de sidste 20 Aar» flere ganger hadde vært på tale å «indføre en Foranstaltning for til enhver Tid at kunne bevisliggjøre Veivæsenets Eiendomsret til den til samme exproprierede eller afstaaede Grund». Resultatet av dette ble det som ofte kalles 'grunnriss', og som omtales i pkt. 10.3.

En viktig årsak til at det hadde blitt vanskeligere å holde oversikt var Stortingets 'grunn og gjerde'-anmodning til departementet på stortingssesjonen i 1862-1863, som jeg kommer tilbake til i pkt. 8.7.5. Først tar jeg imidlertid for meg formannskapslovene. De ble vedtatt i 1837 og endret deler av det administrative systemet veilov (1824) var basert på.

8.4 1837: Formannskapslovene endret systemet vegloven var basert på

8.4.1 Veglovperioden 1824-1851 må deles i to

Da veilov (1824) ble vedtatt, hadde vi ennå ikke fått det administrative systemet vi fikk med de to formannskapslovene som ble vedtatt 14. januar 1837 – *Lov om*

⁶⁷⁰ Sth. Prp. No. 10 (1883), s. 11-12 i bilaget *Veidirektørens Fremstilling af 29de Decbr. 1882.*

Formandskaber i Kjøbstæderne og Lov om Formandskaber paa Landet. Disse lovene endret det administrative grunnlaget veilov (1824) var basert på; loven for byene fordi en følge av den var at alle kjøpsteder med eget kommunestyre overtok ansvaret for vegene innenfor bygrensene, og 'landkommuneloven' fordi den førte til at det ikke lenger var amtmannen og 'almuen' som avgjorde hvilke veger som skulle anlegges, men «Formandskabet», altså kommunestyret. Fra formannskapslovene trådte i kraft i 1837-1838 til den neste vegloven ble vedtatt i 1851, var det derfor en del bestemmelser i veilov (1824) som ikke var i samsvar med vegforvaltningssystemet slik det faktisk var.

8.4.2 Om formannskapslovene

Formannskapslovene fikk virkning for vegforvaltningssystemet av to grunner: Litt fordi det førte til at deler av ansvaret ble overført fra amtmannen til andre organer innenfor det nye systemet, men mest fordi det endret *hele* systemet. Det er imidlertid med denne endringen som det er med mye av det andre som skjedde på 1800-tallet: Hvis man går ut fra at ordene som ble brukt og systemene som beskrives var de samme som i dag, er det lett å legge noe i gamle tekster som ikke stemmer med det som var tanken den gang de ble skrevet. En «Commune» var for eksempel ikke nødvendigvis en kommune i dagens forstand, og det er bare ett av flere 'kommunerelaterte' ord og begreper som kan føre til feiltolkning av (blant mye annet) Stortingets syn på vegspørsmål. Dette er hovedgrunnen til at jeg tar for meg bakgrunnen for at formannskapslovene ble som de ble og ble vedtatt da de ble, og også går gjennom begrepsbruken og (i neste del) amtstingets plass i systemet vi fikk fra 1838.

I 1814 vedtok Eidsvollsmennene en grunnlov «preget av et svermeri for bondestanden, den frie norske odelsbonde», men det tok tid før dette slo ut i en lov som også ga dem lokal styringsrett.⁶⁷¹ Statsrådene Jørgen Herman Vogt og Jonas Collett arbeidet iherdig for å øke bøndenes innflytelse på dette området, og spørsmålet om egne kommunelover ble tatt opp på Stortinget gjentagne ganger på 1820-tallet, men ble ifølge Gjerløw utsatt hver gang «idet konservative embedsmenn og uinteresserte bønder her la seg på tverke». Da det omsider kom kongelige proposisjoner om formannskapslover for byene og landet i april 1833, var forslagene som den norske regjeringen hadde utarbeidet (og som Carl Johan ikke var fornøyd med) blitt omarbeidet av statsminister Severin

⁶⁷¹ Gjerløw (1948) s. 122

Løvenskiold. Proposisjonen om formannskaper på landet var preget av synspunktene i et memorandum Løvenskiold også hadde utarbeidet, der han (fortsatt ifølge Gjerløw) ga uttrykk for at

befolkningen i mange distrikter savnet de kunnskaper og den skrivekyndighet som var nødvendig for ordførere og formenn. Disses arbeide ville bli for stort til å kunne utføres gratis, men skulle det betales, ble det for dyrt for det offentlige. Alle de møter og forsamlinger som ble nødvendige, ville trekke almuen bort fra dens daglige arbeid. De amtsformannskaper som den norske regjering hadde føyd inn i sitt forslag, ville bringe altfor stor vidløftighet inn i administrasjonen og få amtmenn og fogder til å segne under arbeidsbyrden. Og alt i alt ville hele ordningen bare tjene til å forøke de offentlige utgifter.⁶⁷²

Resultatet var at proposisjonen om formannskaper i byene var nokså lik forslaget regjeringen i Norge hadde sendt til Stockholm, mens den om formannskaper på landet «var væsentligt forskjellig fra Regjeringens, idet det ikke, saaledes som dette, indeholdt Bestemmelser angaaende Formænd for Amtscommunerne».⁶⁷³ Stortinget i 1833 var imidlertid det første med bondeflertall, og det ble allerede arbeidet med alternative lovforslag, så de to formannskapslovene Stortinget vedtok på denne sesjonen, avvek nokså mye fra Løvenskiolds proposisjoner. Blant annet var en del bestemmelser om at bestemte vedtak måtte approberes av kongen, tatt ut av lovene; følgelig endte lovbehandlingen med at Carl Johan nektet å sanksjonere begge to. Det gjorde han også i 1836, men ettersom 1836-sesjonen ble avsluttet før Stortinget hadde behandlet statsbudsjettet, måtte det kalles sammen til et overordentlig Storting samme høst. Dermed fikk Stortinget mulighet til å vedta formannskapslovene (slik det ville ha dem) for tredje gang. Det ble gjort 23. november 1836, og siden kongen denne gangen ikke kunne gjøre bruk av sitt 'utsettende veto', ble begge sanksjonert 14. januar 1837.

Formannskapsloven for byene trådte i kraft 1. mai 1837, der hadde man allerede både avgrensingen av de geografiske virkeområdene og de nødvendige administrative organene på plass. Formannskapsloven for landet trådte ikke i kraft før 1. januar 1838 fordi man først måtte få inndelt landet i formannskapsdistrikter og få valgt både «Sogne-representanter» og «Formænd», representanter til det vi i dag kaller 'kommunestyret'.

⁶⁷² Gjerløw (1948) s. 123-124

⁶⁷³ Departements-Tidende 1833 s. 665

Loven la den kirkelige administrative inndelingen til grunn for organiseringen av lokalstyret – «I ethvert Præstegjeld paa Landet skal være et Formandskab, der skal bestaae af Formænd fra ethvert af Præstegjeldets Kirkesogne, og hvis Antal til sammen ikke maa være under 3 eller over 9», § 1 første ledd. Det måtte imidlertid gjøres noen tilpasninger fordi prestegjeldene kunne omfatte områder i ulike amt og tinglagene heller ikke hadde samme grenser som prestegjeldene, men fra 1. januar 1838 hadde Norge 397 formannskapsdistrikter. Av disse var 355 landdistrikter, resten bykommuner.

De nye administrative enhetene ble ikke kalt 'kommuner'; det var et begrep som i utgangspunktet ikke var knyttet til et bestemt administrativt nivå innenfor et entydig avgrenset område. Da Torkel H. Aschehoug skrev om kommunenes rettsforhold før 1837, skrev han at «Enhver Landsdeel, som ... er bleven særskilt Retssubject, er en Commune».⁶⁷⁴ 'Særskilt rettssubjekt' ble et område når det håndterte lokale administrative oppgaver som ikke ble styrt direkte av regjeringen eller håndtert av tjenestemenn underordnet statsforvaltningen.⁶⁷⁵ Det trengte ikke nødvendigvis være lokale enheter med fullt selvstyre – dersom et ansvarsområde i seg selv var statlig, men ble administrert lokalt, ble det lokale administrasjonsområdet også omtalt som en 'kommune'. Man kan derfor støte på begrepet lenge før 1837. I 1824 foreslo for eksempel stortingsrepresentant Schjefloe at «alle Kommune-Udgifter maa blive lignede og udredede efter Matrikulskylden», tre år senere leverte han «en Anmodning til Regjeringen om at meddele nøiagtig Opgave over samtlige Kommune-Udgifter i ethvert af Rigets Amter i de sidste 3 Aar», og 'kommune' er også brukt i forbindelse med en rekke andre saker Stortinget behandlet før 1837.⁶⁷⁶ Etter 1837 ble det fortsatt brukt på samme måte, og det er det viktig å være klar over. Det er for eksempel slik at da Stortingets vegkomité i 1857 diskuterte bevilgninger til «Communerne», var det ikke enkeltkommunene det ble siktet til.⁶⁷⁷ I samme innstilling omtales også lokale veganlegg som «den private Virksomhed», da som motsetning til den «offentlige», altså *statlige* anleggsvirksomheten - et godt eksempel på hvor mye språkbruken har endret seg siden da, og ikke minst hvor viktig det er å vurdere konteksten, ikke bare den enkelte setning.

⁶⁷⁴ Aschehoug (1897) s. 5

⁶⁷⁵ Aschehoug (1897) s. 4-5

⁶⁷⁶ Hovedregister for perioden 1814-1870 s. 329 flg.

⁶⁷⁷ Indst. S. No. 90 (1857) og 385-386 og 389

Etter at formannskapslovene var vedtatt, ble lokalforvaltningen i Norge i praksis utøvet via to ulike grupper av kommuner – ‘alminnelige’ kommuner og særkommuner. De ‘alminnelige’ kommunene var formannskapsdistriktene i kjøpstedene (som etter hvert ble ‘bykommuner’) og formannskapsdistriktene på landet (‘herredskommuner’), men i tillegg til dette hadde man sognekommuner og amtskommuner (som fra 1919 ble ‘fylkeskommuner’). De viktigste særkommunene var fattigkommuner og skolekommuner (to ordninger som var eldre enn formannskapslovene), brannkommuner, bygningskommuner (som kom med lov 17. juni 1869 nr. 49) og havnekommuner. Sognekommunene blir også omtalt som særkommuner noen ganger, men var underenheter under herredskommunene - en praktisk måte å dele store kommuner inn i mindre enheter med utgangspunkt i kirkesognene. Sognene hadde egne sognerepresentanter og eget lokalt styre, og valgte en av sine lokale sognerepresentanter som sin «Formand», som så møtte i kommunens «Formandskab».

Forholdet mellom herredets og sognets rettigheter og plikter kunne bli et problem i vegsammenheng, og det var dette som førte til at det ble vedtatt en endringslov, ‘sogneveisloven’, i 1882.⁶⁷⁸ Denne kommer jeg tilbake til i pkt. 8.8.5.

Særkommunesystemet hadde nær sammenheng med systemet med ulike lover for byene og landområdene, og særkommunene ble dermed avviklet etter hvert som man gikk over til å vedta lover som omfattet både by- og landområdene utover på 1900-tallet. Fattig- og skolekommunene ble avviklet sammen med sognekommunene i 1951, brannkommunene og bygningskommunene forsvant i løpet av 1970-årene. Bygningskommuneordningen er imidlertid den eneste av disse som har hatt særlig betydning i vegsammenheng, fordi den (på samme måte som bestemmelsene om byggebelter rundt byene) gjorde at det kunne bli nødvendig å avklare forholdet mellom vegvesenets og bygningsvesenets ansvarsområder der de var overlappende.

8.4.3 Amtskommunen og amtstinget

Amtskommunene var opprinnelig ‘sekundærkommuner’, ikke selvstendige rettssubjekter. Amtet som sådant hørte under staten, amtmannen (dagens ‘statsforvalter’) både var og er «statens forlengede arm», men opprinnelig ledet han også fylkesadministrasjonen i noen sammenhenger som i dag hører under fylket som

⁶⁷⁸ Lov 15. juni 1882 nr. 5

eget administrativt nivå. Direkte valg til fylkestinget fikk vi ikke før i 1976⁶⁷⁹, så fra 1838 til 1963 var amts-/fylkestinget en slags årlig «generalforsamling» der ordføreren (eller varaordføreren, om ordføreren var forhindret fra å møte) representerte sin kommune. Fra 1964 var det ikke lenger automatikk i at det var ordføreren som møtte, da ble det kommunestyret som utpekte kommunens representant til fylkestinget.

Amtskommunens utgifter ble utliknet på alle amtets skattepliktige og krevd inn sammen med de øvrige skattene som skulle betales, og når det ble brukt begreper som 'repartisjon' og 'utlikning på matrikkelskylden', var det fordi det var skattematrikkelen for landet som var beregnings- og innkrevingsgrunnlaget. Bykommunene hadde både egne lover og eget skattesystem, så de var ikke representert på amtstingene.

En av virkningene av inndelingen i hoved- og bygdeveger var området vegkostnadene skulle utliknes på. Fra 1824 skulle hovedvegskostnadene dekkes inn ved utlikning på hele amtet, mens bygdevegskostnadene skulle utliknes på området den aktuelle vegen gikk gjennom. Derfor var det også amtets ordførere som avgjorde hvilke vegprosjekter amtet skulle bevilge midler til, og det gjorde de på amtstinget. Mellom tingene var det amtmannen, veginspektørene, lensmennene, fogdene og rodemestrene som fulgte opp den delen av vegansvaret som lå under amtet, mens den enkelte kommune tok seg av det som ikke var amtets ansvar.

Direkte valg til fylkestinget fikk vi altså først i 1976, og da var det som en del av en reform med endring i flere deler av kommunallovgivningen. Noen av disse kommer jeg tilbake til i pkt. 8.8.14. Amtstinget (som fra 1919 ble 'fylkestinget') var imidlertid en viktig aktør i vegsammenheng helt fra starten av, og de trykte amtstingsprotokollene er sentrale kilder til informasjon om hvilke vegprosjekter som ble gjennomført og når det ble gjort. Ofte er det der det er enklest å finne informasjon om hvem som har stått for grunnerverv og erstatninger, og der kan man også finne klassifiseringsvedtak og informasjon om nedlegging og 'utlegging til bruk for de interesserte', som jeg kommer tilbake til i kap. 9.

⁶⁷⁹ LOV-1975-06-13-44

8.5 Sammenhengen mellom 'veggrunn' og 'gjerde'

Som nevnt ble 'grunn og gjerde' et fast uttrykk i Stortingssammenheng på 1860-tallet, men årsaken til at erstatningen for grunnavståelsen og erstatningen for gjerdene ble behandlet sammen, må man lenger tilbake i tid for å finne.

Som nevnt i pkt. 6.6.5 kom det en dansk gjerdeforordning 29. oktober 1794, som en av de mange følgene av landboreformene og utskiftningsarbeidet. Der var det flere bestemmelser med betydning for gjerder og grøfter langs vegene, og det var også vist til den danske veiforordningen fra 13. desember 1793. Norge fikk altså verken veiforordning eller utskiftningsprosess i løpet av unionen med Danmark, derfor fikk vi heller ingen norsk gjerdeforordning i denne perioden. Generalvegintendant Peder Ankers instruks hadde et punkt om bøtelegging av svineiere og i verste fall tvangssalg av svin som «fordærve Veiene», men verken veilov (1824) eller veilov (1851) fikk bestemmelser om at bøndene pliktet å sette opp gjerde slik at husdyr ikke kom ut på vegen og skadet den. Årsaken var at husdyreierens gjerde- og vokterplikt var fastsatt i Christian Vs Norske Lov 3-12, i 12., 13. og 16.-23. artikkel, og det var disse artiklene som var utgangspunktet for behandlingen av gjerdeplikt, også i vegsammenheng, til lov 16. mai 1860 *om Jords Fredning* (oftest kalt 'gjerdeloven') ble vedtatt.

I Danmark fulgte det av Danske Lov 3-13-40 (som fortsatt var gjeldende rett etter at gjerdeforordningen kom i 1794) at bønder langs vegene måtte «gjerde for sig selv saa som hand best vil have Fred paa sin Sæd og Eng».⁶⁸⁰ Bestemmelsen sa videre at om en bonde unnlot å sette opp gjerdet og «fanger [får] ... nogen Skade, fordj hand ej lovlig gjerdet haver, have Skade for Hiemgiæld» - 'hiemgiæld' betød at en skadelidende part måtte bære skaden selv fordi det var hans egen skyld at den hadde oppstått. Norske Lov hadde ingen like klar bestemmelse om at bøndene måtte «gjerde for sig selv» mot vegområdet, men loven hadde en bestemmelse om grunder, N. L. 3-12-18: «Løber Alfar Vej igiennem nogen Mands Gierde, da skal der giøris Led paa, og en Grinde udi hængis med fire Remmer og to Korsbaand og en Stolpe ved hver Ende, og hængis saa, at den falder selv til». Men hva om vegen ikke gikk gjennom en gård, men lå i grenseområdet mellom to separate bruk? I slike tilfeller har man kanskje brukt N. L. 3-12-19:

⁶⁸⁰ Promemoria 10. oktober 1795.

Vil mand have Gierde imellem Gaarde, som ikke før haver været Gierde, da skal hver gierde, som hand haver Jord til, saa vel i den ene Gaard, som i den anden; Dog skal dem forrelæggis at skifte dem Gierde imellem og have der Vidne til, og skal Lod læggis paa Gierderne, hvad heller den ene vil, eller ikke, og hver holde ved Magt de Gierder hans Lod falder paa. Hvo som ikke vil gierde, da oprette al den Skade der af kommer.

At man måtte «skifte gierde» (altså fordele kostnader og ansvar for fellesgjerder) var greit så lenge gårdene grenset mot hverandre. Lå de derimot på hver sin side av en veg, var det nok mer aktuelt at «hver gierde, som hand haver jord til», og der hadde N.L. 3-12-19 altså samme bestemmelse om skade som følge av manglende gierde som D. L. 3-13-40, selv om det var brukt andre ord: «Hvo som ikke vil gierde, da oprette al den Skade der af kommer». Den praktiske virkningen kan altså ha vært omtrent den samme.

Det må ha stått en del gjerder langs de eksisterende vegene da veilov (1824) ble vedtatt, for den fikk en egen bestemmelse om erstatning for gjerder i § 27:

Hvis Gjerder, formedelst Veies Anlæg eller Forandring maae opføres, borttages eller flyttes, skal Erstatning for det Tab eller de Omkostninger, saadant medfører, særskildt beregnes, og godtgjøres Eieren.

Det fulgte av § 29 at

Den Godtgjørelse, som efter §§ 25, 27 og 28 udbetales vedkommende, tillægges de øvrige Veiomkostninger, og udredes efter de samme Regler, som ihenseende til disse ere fastsatte (§ 2). Taxationsforretningerne afholdes paa Veivæsenets Bekostning.

Paragraf 2 handlet imidlertid bare om fordeling av kostnadene for hovedvegsanlegg, så om det var snakk om gjerder langs en bygdeveg, var det § 24 som var den aktuelle bestemmelsen:

Hvorvidt Anlæg af nye Bygdeveie bør foretages, bestemmer Amtmanden, efter at han i ethvert Tilfælde har indhentet Oplysninger om, at Almuen ønsker slige Veie og anseer dem tjenlige. Omkostningerne udredes af vedkommende Bygd.

Ved takstforretningen skulle det dermed både fastsettes erstatning for grunnen som ble avstått og for kostnadene knyttet til flytting av eksisterende gjerder eller oppsetting av nye – altså erstatning for «Grund og gjærdehold». I dagligtale ble det så, over tid, til det korte og greie 'grunn og gjerde'.

Veilov (1824) sa altså at erstatningen for 'grunn og gjerde' skulle dekkes av lokalsamfunnet om vegen var bygdeveg, og via amtets vegkasse (som en del av de samlede

anleggskostnadene) om den var hovedveg. Var vegen mellomriksveg, var det statskassen som dekket alle anleggskostnadene, også erstatningen for 'grunn og gjerde'. Om bygde- eller hovedvegskostnadene oversteg det lokalsamfunnet eller amtet klarte å ta selv, var det imidlertid mulig å søke om å få noe av kostnaden utliknet på et større område – en bygdevegskostnad kunne utliknes på hele amtets matrikkelskyld, og en hovedvegskostnad kunne dekkes av 'det almindelige Veifond', *Statens vegfond*, og utliknes på hele landets matrikkelskyld. I det siste tilfellet inngikk kostnadene til 'grunn og gjerde' i beløpet som ble utliknet på hele landet. Det som skjedde etter at Stortinget begynte å behandle vegbudsjettene var derfor ikke noe som endret selve erstatningsprinsippet, det var mer en slags 'budsjetteknisk løsning' der man skilte ut 'grunn og gjerde' som en egen kostnadspost.

Utgangspunktet for erstatningsvurderingen i veilov (1851) var også som det hadde vært i 1824-loven – det fulgte av veilov (1851) § 26 at

Ved Taxtens Bestemmelse skal Jordbundens større eller mindre Frugtbarhed, Beliggenheden, om nye Gjerder eller Grinder maa opføres, eller ældre flyttes eller borttages, samt enhver anden Omstændighed, der har Indflydelse paa det Taxeredes Værdie, tages i nøieste Betragtning.

Veilov (1851) fikk også samme bestemmelse om grinder som 1824-loven hadde hatt. Der hadde grindbestemmelsen stått i § 76, fra 1851 fulgte av § 56 at «Paa Hovedveiene maa herefter ingen Grinder opsættes, hvor saadanne ikke hidtil have fundet Sted, medmindre Veibestyrelsen, paa Grund af særdeles Omstændigheder, tillader det». Etter at Indredepartementet høsten 1857 hadde fått oversendt flere representantforslag om utarbeidelse av egen gjerdelov⁶⁸¹, ble denne 'grind-bestemmelsen' noe den nedsatte lovkommissjonen måtte ta stilling til som del av sin behandling av den nye gjerdeloven.⁶⁸² Kommisjonen gikk inn for at man skulle erstatte Norske Lovs prinsipp om vokterplikt med en rett til å kreve at det ble satt opp gjerde mellom nabobruk, og da ble spørsmålet hvordan man skulle løse problemet med at gjerdebehovet kunne være ulikt avhengig av om vegen var hovedveg eller bygdeveg, ettersom det fortsatt ikke var noe forbud mot å sette grind over de siste. Grindene gjorde at det ikke var behov for gjerde langs en bygdeveg såfremt bruket eide grunnen på begge sider, så lovkommissjonen hadde knyttet

⁶⁸¹ Indst. O. No. 115 (1857), lov 16. mai 1860 nr. 2

⁶⁸² O. No. 1 (1859-1860) s. 3

skillet mellom bruk som var «tilgrændsende» (og dermed hadde gjensidig gjerdeholdsplikt) og de som ikke skulle regnes som nabobruk, direkte til vegklassen. Departementet viste imidlertid til at dette kunne slå skjævt ut – det kunne søkes om tillatelse til å sette grind over hovedveger, og det fantes også bygdeveger det ikke var anledning til å sette opp grind over – og foreslo derfor at skillet skulle knyttes direkte til «om der er lovlig Adgang til over Veien at sætte Grind eller ikke». Slik ble det også, gjerdelov (1860) § 6 fikk følgende ordlyd:

Eiendomme, der adskilles ved Vei, betragtes med Hensyn til gjensidig Gjærdepligt som sammenstødende, forsaavidt nogen af Eierne har lovlig Adgang til at opføre Grind (Led) over Veien; dog er den, som i dette Tilfælde vil gjærde langs Veien for sin Eiendom, ikke pligtig til at deeltage med Naboen i noget fælles Gjærde- eller Grindhold.

Er der ikke lovlig Adgang til at opføre Grind over Veien, have Eiendommene ingen gjensidig Gjærdepligt og betragtes de, forsaavidt Veien gaar igjennem Indmark paa begge Sider, med Hensyn til gjensidigt Ansvar for Bofæ, som om der mellem dem var lovligt Gjærde.

Ettersom det ikke var noen bestemmelse i veilov (1851) som sa at grunneierne pliktet å sette opp gjerder langs vegene, ble konsekvensen av gjerdelov (1860) § 6 at om vegmyndigheten ikke tillot oppsetting av grind over en veg, ble gjerdehold langs vegen heller ikke grunneiernes ansvar. Husdyreierens ansvar var begrenset til erstatningsansvaret han hadde dersom husdyra hans kom seg over på naboens innmark ved å følge vegen, derfor ble spørsmålet om gjerding langs slike veger ikke så mye et spørsmål om å unngå å få dyr ut på vegen som om å sørge for at de ikke brukte vegen for å komme seg inn på nabogårdene. Når det skulle anlegges en ny veg, ble spørsmålet dermed ikke nødvendigvis om grunneieren hadde krav på erstatning så han kunne sette opp gjerde mot vegen, men om *vegmyndigheten* måtte sørge for at det ble satt opp gjerder. Det gjorde at 'grunn og gjerde' ikke lenger ble et rent erstatningsspørsmål, men også kunne bli et spørsmål om faktisk gjerdeholdsansvar for det offentlige.⁶⁸³

8.6 Vegadministrasjonen - rollene og oppgavefordelingen

8.6.1 «Veivæsenet» - opprinnelig et flerdelt 'vesen', ingen etat

1824- og 1851-veglovene het henholdsvis «Lov angaaende Veivæsenet i Norge» og «Lov angaaende Veivæsenet», men den store V-en i 'Veivæsenet' var ikke en «egennavns-V»,

⁶⁸³ Bang og Kolle (1947) s. 48-51, notene til §§ 32 og 33.

men «substantiv-V», og lovene var ikke lover for 'Vegvesenet', men for 'vei-væsenet' som system. Det er en grunn til at SVV heter *Statens vegvesen*: Da etaten ble opprettet som en videreutvikling av Vegdirektoratets ansvarsområde, måtte den ha et navn som skilte den fra amtenes 'Veivæsen'.

Dette betyr ikke at staten ikke hadde noe «Veivæsen» før Vegdirektoratet ble opprettet i 1864. Med unntak for 2det Departement (som vegsakene hørte under fra 2. mars til 18. november 1814) hadde alle de tre departementene som vegsakene hørte under i perioden fra 1814 til 1864, egne vegkontorer. Departementet tok seg imidlertid bare av spørsmål som hørte under statens ansvarsområde. Selv om grensen mellom det som var et rent (amts)kommune-ansvar og det staten engasjerte seg i ble mindre skarp i løpet av siste halvdel av 1800-tallet, var det likevel snakk om adskilte administrative systemer, der ingen opprinnelig hadde egne «vegvesener», altså egne etater med ansatte som utelukkende jobbet med vegspørsmål.

Lovene om «Veivæsenet» fastsatt rammene for dette systemet, og lovtekstene sier også en del om ansvarsfordelingen, men det er ikke alltid mulig å lese direkte ut av dem hvordan dette ble fulgt opp. Derfor er det en forutsetning for å forstå det som ble sagt, gjort og vedtatt i ervervsammenheng at man også vet hva som inngikk i systemet - hvilke etater, roller og funksjoner som hadde ansvaret for de ulike delene av 'væsenet'.

Fra 1824 til 1838 hadde amtmannen det overordnede ansvaret for det meste som gjaldt hoved- og bygdeveger, veilov (1824) § 4, men ikke alt - mellomriksvegene var et rent statsanliggende. Men amtmannen var ikke alene om å ta seg av vegene, han kunne anta veginspektører, og lensmennene og fogdene hadde fortsatt omtrent de samme oppgavene som de hadde hatt før 1824. Vedlikeholdet ble som hovedregel fortsatt utført ved pliktarbeid (bidrag 'in natura'), det ble også store deler av anleggsarbeidet, og rodemestrene hadde ansvaret for at de arbeidsplichtige som hørte til deres rode (vegstreking) stilte opp når de skulle og gjorde jobben de var pålagt.

Mange av disse oppgavene ble ikke påvirket av endringene etter at formannskapslovene var vedtatt, og en del ble også videreført nokså uendret da det ble vedtatt ny veglov i 1851. Fogdenes plass i systemet var omtrent den samme fra 1824 til fogderiene ble avskaffet og fogdenes oppgaver ble overført til andre som følge av lov 21. juli 1894 nr. 5 om *delvis Omordning af det civile Embedsværk*. Lensmennene fikk flere oppgaver etter

hvert, men den viktigste i eierskapssammenheng er den de etter hvert fikk som administratorer i forbindelse med takstforretningene, 'lensmannsskjønnene'.

Ordningen med veginspektører fungerte dårlig, men ikke nødvendigvis fordi de generelt var uskikket for oppgaven. Problemet var i større grad datidens lønns- og ansettelses-system, som kunne gjøre det vanskelig å få ansatt menn med tilstrekkelig teknisk kunnskap. Sentraladministrasjonen ansatte derfor egne folk til å ta seg av en del veganlegg i tillegg til mellomriks-veganleggene, men 'veginspektør-utfordringene' førte også til at det ble bevilget en god del midler til ulike ordninger som skulle bedre situasjonen, helt fra Stortinget skulle behandle det første vegbudsjettet som var utarbeidet etter 1851-lovens system til ordningen med 'sams' vegadministrasjon ble formelt tillatt i 1893. Vegdirektoratet ble opprettet i 1864 som en del av denne prosessen, og i 1893 ble ordningen med 'sams' vegadministrasjon lovfestet som en administrativ mulighet. Her beskrives noen av de sentrale aktørene og ansvarfordelingen mellom dem.

8.6.2 «Statens Veivæsen»

I veilov (1824) § 23 var det slått fast at selv om hovedvegene hørte under amtmannens ansvarsområde, skulle veger som ble bekostet «ved Ligning paa hele Rigets Matriculskyld, eller af Statscassen» anlegges «paa den Maade, som Regjeringen fastsætter». Mellomriksvegene var også statens ansvar fullt ut. Det utviklet seg derfor et system der amtene hadde ansvaret for å anlegge hovedveger som ikke var finansiert via statskassen, mens staten leide inn egne, teknisk utdannede menn til å ta seg av de statsfinansierte anleggene.⁶⁸⁴ Selv om Statens vegvesen (som etat) først regnes som etablert fra vegdirektørembetet ble opprettet i 1864, kan man derfor støte på henvisninger til «Statens Veivæsen» også før 1864. I S. No. 51 (1857), 1857-sesjonens budsjettproposisjon, er det vist til både «Statens Veivæsen» og «det almindelige Veivæsen», blant annet på side 46-47. Det er imidlertid det samme det er snakk om i begge tilfellene - det var den delen av vegarbeidet som var styrt av sentraladministrasjonen som ble behandlet der, og 'almindelig' ble i det aktuelle tilfellet brukt for å skille den statlige anleggsvirksomheten fra amtenes 'særlige' vegadministrasjon.

Mennene som hadde ansvaret for de statsfinansierte veganleggene, ble kalt 'vegbestyrere'. De var ikke fast ansatt, men var «Bestillingsmænd» som ble engasjert for

⁶⁸⁴ Paus (1969) s. 24-26 og forordet

enkeltoppdrag av det departementet som hadde ansvaret for vegene - Justisdepartementet til 1. januar 1846, Indredepartementet etter dette. Det var også departementet som førte kontroll med dem, men vegbestyreren hadde i utgangspunktet det fulle ansvar for 'sitt' anlegg. Justisdepartementet hadde ikke eget personell med teknisk kyndighet, så det var stort sett bare anleggsøkonomien departementet hadde mulighet til kontrollere.⁶⁸⁵

I 1832 behandlet flere av departementene tre innkomne forslag knyttet til embetet som så langt hadde hatt ansvaret for havne-, fyr- og elveprosjekter, men som etter hvert hadde fått så mange oppgaver at embetsfeltet ble for omfattende til at det kunne håndteres av en enkelt mann.⁶⁸⁶ Det ble da foreslått å opprette et eget «Vei-, Bro- og Vandbyggnings-Inspecteur-Embede», og dette ble lagt inn i forslaget til statsbudsjett som Stortinget fikk til behandling i 1833. Forslaget var imidlertid ett av nokså mange forslag om lønnsøkninger og nye embeter som budsjettkomitéen gikk inn for at Stortinget ikke skulle vedta, og det ble også resultatet.⁶⁸⁷ Justisdepartementet valgte da å utvide den allerede eksisterende ordningen med å engasjere offiserer til å ta seg av forberedende undersøkelser og planlegging i forbindelse med veg- og bruprosjekter.⁶⁸⁸

Det var særlig offiserer fra Ingeniørbrigaden som ble engasjert til dette arbeidet, og i 1845 foreslo Justisdepartementet at den tekniske bestyrelsen av samtlige hovedveger skulle overføres til Ingeniørbrigaden og at dette skulle innarbeides i forslaget til ny veglov. Fire statsråder støttet forslaget, men kongen fulgte innstillingen fra mindretallet, stattholder Severin Løvenskiold og statsrådene Holst og Vogt, og nektet å sanksjonere det.⁶⁸⁹

Etter at ansvaret for vegene var overført til Indredepartementet i 1846, ble det ansatt en egen vegassistent i sentraladministrasjonen. Den første var Henrik Christian Finne som ble ansatt med virkning fra 30. august 1846, selv om stillingen rent formelt ikke ble opprettet før ved kongelig resolusjon 30. november 1846.⁶⁹⁰ Finne var da «Captain og

⁶⁸⁵ Departements-Tidende 1846 s. 802

⁶⁸⁶ Departements-Tidende 1832 s. 653-666

⁶⁸⁷ Stortingsforhandlinger 1833, 5. del, S. 09.07., s. 148 (budsjettkomitéens innstilling) og S. 10.07., s. 158 (Stortingets vedtak)

⁶⁸⁸ Departements-Tidende 1834 s. 877-880

⁶⁸⁹ No. 41 (1845) s. 1-9

⁶⁹⁰ Departements-Tidende 1846 s. 797-798, statsrådsforedraget s. 801-808

Divisionschef i den 2den agershusiske Infanteribrigade», men fikk tillatelse til å «udtræde surnumerær i Brigaden paa 2 Aar, uden Gage og Emolument, under Forpligtelse til, efter Udløbet af bemeldte 2 Aar at indtræde i activ Tjeneste». ⁶⁹¹ Han trådte imidlertid aldri inn i de militæres rekker igjen, men fikk «Afsked i Naade» 25. juni 1849 ⁶⁹² og ble i stillingen som vegassistent til han ble tollkasserer i Moss 27. mars 1851. Grunnen til at han forlot stillingen som vegassistent etter bare fem år skal ha vært at han hadde slitt seg ut på tungt fysisk arbeid i de årene han var veginspektør og vegbestyrer, og at reisevirksomheten som Indredepartementets vegassistent også hadde tæret på helsen. ⁶⁹³

Da Finne ble ansatt, var en del av begrunnelsen at departementet trengte en vegkyndig person som kunne ta stilling til forslagene til nye vegprosjekter som kom inn fra alle kanter av landet. ⁶⁹⁴ Så langt hadde de statlig støttede prosjektene stort sett bestått i utbedringer av landets hovedkommunikasjonslinjer, «saa at der i al Fald om den paatrængende Nødvendighed af hvert især af disse Arbeider ikke kunde være synderlig Tvivl forhaanden». Departementet så imidlertid at det lokale engasjementet for å få bedre vegar var økende, og trenger derfor en person som ikke bare kunne vurdere den tekniske siden ved forslagene som kom inn, men også bistå i arbeidet med å finne ut hvilke som burde prioriteres. Departementet forutsatte imidlertid at det

som hidtil, jevnlig maa i Veivæsenets Tjeneste blive at benytte særskilt for Tilfældet antagne Mænd, hvis Arbeider herefter, om nærværende underdanigste Indstilling finder naadigst Bifald, ville blive ledede af den Mand, som antages til Departementets stadige Assistent ved Veivæsenets Bestyrelse. Departementet skulde ansee det hensigtsmæssigst, at det i denne Henseende for Øvrigt forbliver som hidtil, nemlig at disse Mænd antages særskilt for hvert Arbeide og efterhaanden som deres Tjeneste paakræves. ⁶⁹⁵

Det ble dermed fortsatt engasjert egne vegbestyrere for hovedvegsanleggene, og man innhentet fortsatt bistand fra Ingeniørbrigaden når det var behov for det.

⁶⁹¹ 'surnumerær' og 'Emolument': Se ord- og begrepsoversikten

⁶⁹² Departements-Tidende 1849 s. 446

⁶⁹³ Røed (2014) s. 36

⁶⁹⁴ Departements-Tidende 1846 s. 802

⁶⁹⁵ Departements-Tidende 1846 s. 805

Skillet mellom statlige veganlegg og den delen av vegforvaltningen som amtet hadde ansvaret for, ble gradvis mindre etter at veilov (1851) ga Stortinget større mulighet til å påvirke vegbyggingen gjennom bevilgningsvedtakene. Det kommer jeg tilbake til.

I 1864 ble vegbestyrerne underlagt vegdirektøren. Noen av dem vekslet imidlertid mellom å være statlige vegbestyrere og amtsansatte veginspektører, og Nordland amt hadde allerede i 1860-årene startet en prøveordning med felles styring av statens og amtets vegarbeider, det første skrittet mot ordningen med 'sams' vegadministrasjon. Nedenes (Aust-Agder) fulgte etter i 1880, og da 'sams' vegadministrasjon ble formelt tillatt i 1893, falt behovet for egne statlige anleggsbestyrere bort.

Så lenge erstatningene ble håndtert som en del av de samlede anleggskostnadene, var det den enkelte vegbestyrer som hadde ansvaret for at det ble gjennomført takstforretninger og at de fastsatte erstatningene ble utbetalt. I veilov (1824) § 25 sto det at takstforretningen skulle gjennomføres «førend Anlægget skeer», mens de ifølge reskriptet som ble sendt til generalvegmeister Rummelhoff 27. desember 1799 først skulle avholdes «naar Veien er anlagt» og det kunne slås fast «hvad Skade Eierne derved have lidt». At det siste kunne by på problemer, ikke minst i tilfeller der det var snakk om prosjekter som strakte seg over en årrekke, fremgår av en takstforretning avholdt 27. oktober 1831.⁶⁹⁶ Forretningen gjaldt «den Jord med videre som Enke Madame Meinché har afgivet til den nye Kommunikationsvei mellom Trondhjems Stift og Jemteland», mellomriksvegen som fikk navnet «Carl Johans Vei» i 1836. Veganlegget hadde allerede skapt problemer, både i form av uenighet mellom Stortinget på den ene siden og regjeringen og Carl Johan på den andre og ved rettssaker mellom Justisdepartementet og det første vegbestyrerparet, major Johan Mangellsen Bruun og premierløytnant Johan Støren Bruun - far og sønn. Den første runden med rettssaker mellom de tidligere vegbestyrerne og Justisdepartementet var fortsatt ikke avsluttet da takstforretningen ble avholdt i oktober 1831, Høyesterett behandlet Bruun-saken 13.-15. desember samme år⁶⁹⁷, men det

⁶⁹⁶ Stjør- og Verdal sorenskriveri, SAT/A-4167/1/1/1B/L0010: Ekstraretsprotokoll, 1831-1834, s. 119b-121a

⁶⁹⁷ Høyesterett, RA/S-1002/E/Eb/Eba/L0019/0001: Voteringsprotokoller / Voteringsprotokoll, 1831-1832, s. 25b-46a. Bakgrunnen for saken fremgår av Stortingsforhandlinger 1830, 4. del, O. 01.07., s. s. 279-282, 416-432, og er også delvis gjengitt i Rt. 1839 s. 215 (løytnant Bruuns dødsbo mot Justisdepartementet)

var det nye vegbestyrerparet, Krogh og Tønder, som stilte på vegne av anlegget ved takstforretningen i oktober.

Anleggsarbeidet var påbegynt i 1821, og problemene med taksering så lang tid etter oppstarten, fremgår av rettens bemerkning om at den

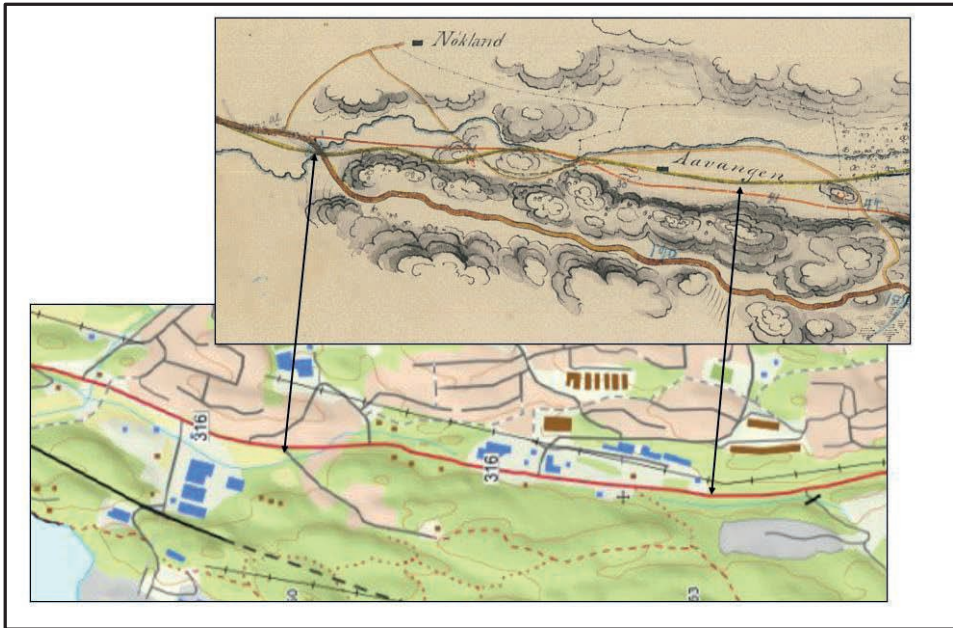
indsaae at den ikke vil naae et rigtigere og med Virkeligheden mere stemmende Resultat ved at foretage Ommaalinger af de Skovstrægninger gennem hvilke Veien er lagt eller som en benyttet til Veien thi foruden at dette vilde lede til en næsten uendelig Maaling, sammenstilling med Strækningen ved siden af og Optælling af Trærne paa disse, vilde man stedse versere i Uvidenhed om hvor mange af Trærne der ere benyttede til selv Anlægget og hvorfor Erstatning allerede er faaet og hvormange af de nedfælte Trær der muligens kunne være benyttede af Reqvirentinden selv eller hendes Leilendinge, hvilket efter den underhaands Kundskab Laugrettet har for eendeel skal være tilfældet.

Ved en forretning for fastsetting av erstatning i forbindelse med omlegging av hovedvegen mellom Kambo og Moss, avholdt 25. september 1869, møtte vegbestyrer Brandt.⁶⁹⁸ Dette var antakelig et av de siste hovedvegsanleggene der erstatningen for 'grunn og gjerde' inngikk i anleggsregnskapet. I vegbudsjettet for perioden 1869-1872 som var vedtatt tidligere samme år, var støtte fra vegfondet gjennomgående betinget av at 'grunn og gjerde' ble håndtert lokalt og holdt utenfor anleggsregnskapet, men Smaalenes amtstings første vedtak om støtte til den aktuelle omlegningen var fra 1865, og var basert på ren kostnadsdekking.⁶⁹⁹ Da mente departementet imidlertid at tilskuddet amtet hadde vedtatt var for lavt, og ville derfor ikke anbefale at det ble bevilget støtte til omleggingen på budsjettet for perioden 1866-1869.⁷⁰⁰ Prosjektet ble satt på 'reserverliste' av Stortinget, uten at det betød så mye rent praktisk, og da det ble ført opp i departementets budsjettforslag for 1869-1872 valgte man å forholde seg til et nytt amtstingsvedtak der dekningsandelen var større, men fortsatt basert på kostnadsdekking, slik første vedtak var. Dermed ble det altså løytnant Brandts ansvar å rekvirere takstforretning.

⁶⁹⁸ Moss sorenskriveri, SAO/A-10168, 1862-1881, s. 143a-143b

⁶⁹⁹ Smaalenes amtsting 1865, sak 15 og 23

⁷⁰⁰ S. No. 7 (1865-1866) s. 41



Figur 14. Mosseveien ved Åvangen, plankartet fra 1867 og dagens trasé

Denne takstforretningen ble avholdt før anleggsstart, i samsvar med kravene som nå sto i veilov (1851) § 26. Flere ulike traséer var aktuelle, og det ble derfor avgitt alternative takster. Det gjaldt blant annet alternativene over gården Åvangen:

Over Aavangens Indmark, hvor der i Forbindelse med den hidtil fulgte Linie over Troldalen var udstukket 3 Linier, bestemtes for den vestre Linie 30 Spd, for den midtre Linie ligesaa 30 Spd og for den østre Linie 20 Spd, alt pr. Maal.

Dette ga vegbestyreren en viss frihet til å velge bort de mest kostbare alternativene, men samtidig var det også andre forhold å ta hensyn til. Sammenlikner man prosjektkartet og dagens kart, ser det ut til at Brandt valgte den midtre linjen, selv om grunnen i den vestre linjen altså var lavere taksert.

Det fremgår av taksten at den var basert på at gjerdene skulle stå en alen fra vegkanten, og alt tyder på at det ble betalt erstatning for 'alenbredden' i dette tilfellet. I taksten står det nemlig at «For Skraaninger udenfor Gjerderne, forsaavidt de kunne benyttes til Slaatteland, betales Halvdelen af de resp. Erstatningsbeløb pr. Maal». Det er dermed grunn til å tro at det skulle betales full erstatning for all grunn mellom gjerdene, både

veggrunn og alenbredde, sannsynligvis en følge av at Høyesterett i 1855 hadde tilkjent en del bønder nær Hamar erstatning også for alenbredden.⁷⁰¹

Ordningen med en sentraladministrasjon som tok seg av (helt eller delvis) statsfinansierte veganlegg, men separate vegadministrasjoner i hvert amt som ikke bare hadde det fulle ansvaret for bygdevegsanleggene, men også for å vedlikeholde samtlige veger i amtet, var ingen god løsning. Dette var en av grunnene til at Løvenskiold, Vogt og Holst var uenige i Justisdepartementets 1845-forslag om å overføre ansvaret for hovedvegene til Ingeniørbrigaden; de mente «dette indbyrdes Forhold til Skade i det Hele vil svækkes, om en saa væsentlig Deel af de offentlige Anliggender i Amtet som Veivæsenet, Hovedveiene betræffende, vorder undtaget fra Amtmandens Overbestyrelse».⁷⁰² At man dermed endte med å opprettholde systemet slik det hadde vært siden 1824 (bortsett fra at Finne altså ble ansatt som Indredepartementets vegassistent i 1846) løste imidlertid ikke amtens problemer. De neste delene handler om organiseringen i amtene og noen av utfordringene man hadde der.

8.6.3 Amtmannen hadde ansvaret for mange veger, men ikke alle

Da veilov (1824) skulle vedtas, var spørsmålet om man skulle beholde generalvegmerkene eller overføre ansvaret til amtmennene det første Stortinget tok stilling til, og beslutningen om å legge vegvesenet under amtmennene ble tatt 6. mai 1824.⁷⁰³ Lovkomiteén arbeidet så videre med et lovforslag basert på dette frem til den endelige behandlingen i juli.⁷⁰⁴

Mellomriksvegene var de eneste vegene amtmannen ikke fikk noe ansvar for, bortsett fra at noen av dem (ikke alle – en del gikk gjennom tynt befolkede områder) skulle vedlikeholdes ved pliktarbeid når de var ferdige. Mellomriksvegene var klassifisert som hovedveger, men det fulgte av veilov (1824) § 2 tredje ledd at «Omkostningerne paa nye Communicationsveie mellem Norge og Sverige udredes af Statscassen, efter de Bestemmelser, som tages ved Budgettets Forfattelse». Arbeidet på mellomriksvegene ble i stor grad gjennomført ved bruk av militære ressurser, men det var vanlig å pålegge

⁷⁰¹ Rt. 1855 s. 263. Se pkt. 12.3.6 *Alenbredden*

⁷⁰² No. 41 (1845) s. 7

⁷⁰³ Stortingsforhandlinger 1824, 2. del, O. 06.05., s. 602-609

⁷⁰⁴ Stortingsforhandlinger 1824, 7. del, O. 09-12.07., s. 738-857; 7. del, L. 14.-19.07., s. 1491-1513

lokalbefolkningen pliktarbeid på veganleggene både før og etter 1824. H. W. Paus skrev følgende om mellomriksvegen over Ørje:

Ved kgl. res. av 1. november 1815 ble bestemt at riksvegforbindelsen over Ørje skulle opparbeides ved en militær kommando og at de hermed nødvendige omkostninger skulle forskutteres av statskassen i påvente av at utgiftene ble bevilget av Stortinget. Vegen som ble ferdig i 1823 ses å ha kostet 6 000 pd. Hertil kom pliktarbeidet som av generalvegmeister Ingier anslås til 14 980 spd [spesiedaler].⁷⁰⁵

Det er dette veganlegget som var bakgrunnen for brevet fogd Grundt sendte amtmannen i Smaalenene i 1816.⁷⁰⁶ Forholdet mellom de faktiske kostnadene og den beregnede verdien av pliktarbeidet tyder unektelig på at Grundt hadde god grunn til å klage på vegne av innbyggerne i området.

Amtmannen kunne ikke vedta at det skulle anlegges nye hovedveger, «Anlæg af nye Hoved- og Communicationsveie høre under Regjeringens Bestemmelse», veilov (1824) § 23. Hvis et veganlegg skulle bekostes 100 % av amtet, hadde han derimot ansvaret både for at det ble gjort og for måten det ble gjort på. Dette fulgte (motsetningsvis) av andre setning i samme paragraf, som sa at dersom vegen ble bygget med bidrag fra statskassen eller «Omkostningerne blive at udrede ved Ligning paa hele Rigets Matriculskyld», skulle arbeidet utføres «paa den Maade, som Regjeringen fastsætter». Det var derfor de statsfinansierte veganleggene ble gjennomført under ledelse av egne vegbestyrere som ikke hadde noen tilknytning til amtet, men var engasjert av sentraladministrasjonen. Amtmannen hadde dermed ansvaret for veganlegg som ikke ble finansiert på denne måten. Fra 1851 fikk han myndighet til å vedta «mindre betydelige Omlægninger af Hovedveie, som han finder hensigtsmæssig», men det var da en forutsetning at formannskapet i den aktuelle kommunen samtykket til omleggingen, veilov (1851) § 2 første ledd siste punktum.

Amtmannen kunne vedta at det skulle anlegges nye bygdeveger, men han måtte først undersøke om «Almuen ønsker slige Veie og anseer dem tjenlige», veilov (1824) § 24. Dette endret seg ikke da formannskapsloven for landet trådte i kraft i 1838, bortsett fra

⁷⁰⁵ Paus (1964) s. 36

⁷⁰⁶ Se pkt. 8.2

at det Samtykke, som ifølge Veilovens § 24 hertil udfordres af Almuen, nu maa blive at indhente hos vedkommende Communebestyrelse som det Organ, hvorved Almuen ifølge Formandskabslovgivningen i communale Anliggende repræsenteres.⁷⁰⁷

Det var også amtmannen som skulle fastsette fristen for gjennomføring av det årlige vedlikeholdsarbeidet (§ 41), og han skulle sørge for at det ble utnevnt egne veginspektører med ansvar for vegene i amtets kjøpsteder (1824-loven § 49, 1851-loven § 72).

Det første amtmennene måtte ta seg av da 1824-loven trådte i kraft, var å sørge for at det ble satt opp oversikter over samtlige offentlige veger i amtene, veilov (1824) § 8. Oversiktene skulle inneholde et forslag til inndeling i hoved- og bygdeveger og

tillige ... Forklaring, om noget Veistykke er saa vanskeligt at vedligeholde, og saa langt fra beboet Egn liggende, at dets Vedligeholdelse ikke uden Ubillighed kan paalægges vedkommende District, fremdeles om hvilke Broer og Sundsteder, der findes i Districtet, samt om hvorvidt Broe- og Sund-Told erlægges, og efter hvilken Taxt.

Oversiktene skulle sendes til departementet som grunnlag for de kongelige resolusjonene om landets hovedveger, men var også utgangspunktet for fordelingen av vedlikeholdspliktene. Amtmannen «lader ... forfatte Forslag» til inndeling i distrikter og roder (vegparseller) og vurderte dem «efter derover at have hørt de underordnede Embedsmænd og andre Sagkyndige», mens de vedlikeholdspliktige innenfor distriktet som hadde ansvaret for hver rode selv skulle fordele de enkelte stykkene mellom seg, med gårdenes matrikkelskyld som utgangspunkt for lengden hvert bruk skulle ha ansvaret for (§§ 9-13). Noen få yrkesgrupper (blant annet postbønder, losere og lærere) var fritatt fra naturalarbeidsplikten, men ellers var eneste grunnlag for fritak veilov (1824) § 42, som gjaldt tilfeller der et område var

saa afsides beliggende fra Hovedveiene, at det ikke kan tillægges noget Veistykke at vedligeholde, i hvilket Tilfælde vedkommende Opsiddere skulle, istedetfor Arbeide, give til Amtets Veicasse et vist Pengebidrag aarlig, hvis Beløb bestemmes af Amtmanden paa Kongens Approbation.

Hvert amt skulle ha en egen vegkasse. Denne hadde ifølge § 70 tre inntektskilder, der den viktigste var «hvad der til Bestridelse af Veivæsenets Udgifter aarligen udlignes, som Forskud, paa Amtets Matriculskyld (§ 14)». Paragraf 14 sa ganske enkelt at

⁷⁰⁷ Skriv 5. mars 1849

En vis Sum, som Amtmanden, efter foregaaende Overslag, anseer fornøden til Veies og Broers Istandsættelse i det kommende Aar, skal hvert Aar forskudsviis udlignes paa Matriculskylden, og indkræves med Skatterne.

De to andre inntektskildene var bøter for overtredelse av bestemmelser i loven og pengebidrag fra vegarbeidspliktige som bodde så langt fra nærmeste veg at de hadde betalingsplikt i stedet for naturalarbeidsplikt. Det som ble utliknet på amtets matrikkel-skyld var altså en særskilt skatt til amtets vegkasse som kom i tillegg til naturalarbeidet - alternativet til naturalarbeid var dermed å betale et bidrag i tillegg til det som måtte betales som følge av utlikningen på amtets matrikkelskyld. På toppen av dette kom så 'vegskatten', refusjonskravet knyttet til de statsfinansierte veganleggene, som jeg kommer tilbake til.

Fra 1824 til 1838 var det amtmannen som styrte bruken av amtets vegkasse, men fra 1838 ble det amtstinget. I veilov (1851) § 14 står det at amtmannens rolle var begrenset til å legge frem forslag for amtstinget om «Udligning af en vis Sum paa Amtets Matrikelskyld, efter et for Amtsformandskabet overensstemmende med Formandskabsloven for Landet af 14de Januar 1837, § 41, fremlagt Overslag», men bare for kostnader «hvis Udredelse paahviler den hele Amtsgemeinde». Bygdevegs-kostnadene hadde nå blitt et rent kommunalt ansvar (§ 4 femte ledd).

I veilov (1824) var det fastsatt en økonomisk ramme for tiltak amtmannen kunne sette i gang uten at de var behandlet av en større kommisjon. Den var på 400 spesiedaler dersom arbeidet gjaldt «Veies Omlægning og Forandring eller ... Opførelse af Broer, hvor saadanne ikke før have havt Sted», § 15. Arbeider som oversteg denne rammen måtte behandles av en kommisjon som foruten amtmannen besto av fogden, sorenskriveren, lensmannen og tre rodemestre fra det aktuelle distriktet. Dette endret seg også fra 1838.

Det kom altså ikke ny veglov før i 1851, så fra 1838 til 1851 var det en god del avvik mellom bestemmelsene i vegloven og den måten ting faktisk ble gjort på. Innføringen av kommuner og amtsting fikk blant annet virkning for myndigheten til å vedta nye bygdevegsanlegg. Fra 1824 til 1838 var dette noe amtmannen kunne vedta «efter at han i ethvert Tilfælde har indhentet Oplysninger om, at Almuen ønsker slige Veie og anseer dem tjenlige», veilov (1824) § 24. 'Almuen' var frem til 1837/38 «vedkommende

Bygdelaug». ⁷⁰⁸ Fra 1. januar 1838 ble det derimot formannskapets oppgave å behandle henvendelser om nye veganlegg, gi samtykke dersom det var amtmannen som kom med forslaget, men også «andrage for Øvrigheden hvad der maatte ansees ønskeligt at faae udvirket eller foranstaltet til Communens eller dens Afdelingers Gavn», formannskapsloven § 21. I dette lå det at kommunestyret selv kunne sende søknad til amtet dersom det var ønskelig å få en veg anlagt som bygdeveg. Det var imidlertid ikke noe krav at alle nye veganlegg skulle vurderes av amtmannen og behandles av amtstinget, det var bare nødvendig dersom vegen skulle bli en del av det rodelagte vegnettet. 'Øvrigheden' det er vist til i § 21, var for øvrig fogden som førsteinstans. Kommunene kunne ikke henvende seg direkte til amtmannen, «med mindre det over hiin [fogden] vil føre Anke», formannskapsloven § 32.

Det var amtmannen som hadde ansvaret for at det møtte noen på vegne av amtet ved takstforretninger over grunn og materialer til hovedvegsanlegg, veilov (1824) § 25. I slike tilfeller trengte han ikke møte personlig, men dersom en hovedvegsbru var bygget av en entreprenør etter «offentlig Licitation» (anbud), pliktet han å møte når den skulle overtas av amtet. Overtakelsesforretning i slike tilfeller ble lovfestet i veilov (1851) § 40, men fra 1912 fikk amtmannen ansvaret for at det alltid ble avholdt overtakelsesforretning, uavhengig av hva som var bygget og hvem som hadde gjort det - veilov (1912) § 31:

Naar en bro eller et veianlæg eller en bestemt del av dette er fuldført, berammer amtmanden en mottagelses-forretning, som ledes av amtmanden eller av den, han dertil bemyndiger. Ved forretningen bør amtsingeniøren og repræsentanter for vedkommende herred være tilstede for at uttale sig om anlægget, før dette mottages til vedlikehold av vedkommende distrikt.

Fra 1912 fikk overtakelsesforretningene egne protokoller, og etter hvert ble det også et krav at det ble utarbeidet kartvedlegg. I første omgang ble kartene bare lagt ved meldingen som ble sendt til Vegdirektoratet, men etter hvert ble de i også tatt inn i protokollen. ⁷⁰⁹ I vedlegg 3 og 4 (4.3, 4.5 og 4.6) ligger det eksempler på noen slike protokoller.

⁷⁰⁸ Rt. 1837 s. 221 (på side 228)

⁷⁰⁹ Rundskriv fra Veidirektøren 9. juli 1926, 4. november 1930, 4. desember 1940 (rundskriv 155/40), 12. november 1959 (rundskriv 35/59) m.fl.

8.6.4 Veginspektøren tok seg av deler av den praktiske oppfølgingen

Amtmannen kunne ansette en eller flere «Veiinspecteurer» til å ta seg av den praktiske oppfølgingen, veilov (1824) § 4. Veginspektørene var gjerne offiserer, det var en «følge av vår forsvarsordning helt fram til 2. verdenskrig ... at størsteparten av det militære befal måtte finne sitt vesentligste leverbød i sivilt virke», skrev generalmajor Bjørn Christophersen i 1969.⁷¹⁰ Ettersom de hadde utdannelse fra Krigsskolen, hadde offiserene en del teknisk kunnskap (hvor mye det var snakk om, avhang av om de hadde fullført også den høyere delen av utdannelsen), derfor tok de gjerne oppgaver innenfor områder der de kunne dra nytte av denne kunnskapen.

Det var altså regjeringen som fattet vedtak om anlegging eller omlegging av hovedveger, men det var bare i tilfeller der «Omkostningerne blive at udrede ved Ligning paa hele Rigets Matriculskyld, eller af Statscassen» at arbeidet skulle utføres «paa den Maade, som Regjeringen fastsætter», veilov (1824) § 23. Så lenge kostnadene skulle «udredes ved Ligning paa vedkommende Amts Matriculskyld» var det amtmannen og veginspektøren som hadde ansvaret for at det ble gjort.

Amtmannen kunne vedta omlegging av bygdeveger på egen hånd så lenge det var snakk om lite kostbare prosjekter; men det måtte være en omlegging som var ønsket av lokalbefolkningen. I *Norsk Retstidende* 1837 er det en avgjørelse som viser hva som kunne bli følgen om det ble tatt for lett på dette vilkåret og kravet om at amtmannen måtte ha besluttet at omleggingen skulle gjennomføres.⁷¹¹ Den belyser også andre sider ved praksis rundt 1830 og sier en del om sammenhengen mellom grunnerstatningene og gjerdespørsmålet.

Høsten 1827 hadde veginspektør (og premierløytnant) Selmer lagt om en bygdeveg i Norderhov slik at den krysset jordstykket «Agerløkken» som var eid av Ole Henriksen Wager. Før arbeidet ble satt i gang, hadde Wager gjort det helt klart at han ikke samtykket til at vegen ble lagt over grunnen han eide, og da det ikke hjalp, gikk han til sak mot veginspektøren og rodemester Ole Follum, som hadde ledet omleggingsarbeidet.

I første omgang ble resultatet at sorenskriver Mejdell kom til at Wager hadde krav på erstatning for grunnen og for at han ikke hadde kunnet dyrke noe på resten av

⁷¹⁰ Paus (1969) s. 37

⁷¹¹ Rt. 1837 s. 221

jordstykket i 1828, 1829 og 1830, og at Wager i tillegg måtte få dekket saksomkostningene sine. Det var en avgjørelse veginspektør Selmer var lite fornøyd med, så han anket avgjørelsen inn for overretten. Wager leverte en motanke, men hadde glemt å sørge for at den ble forkynt for Ole Follum, så overretten avviste saken for Follums vedkommende. Tvisten mellom Wager og Selmer ble derimot tatt opp til behandling.

Veginspektør Selmer hadde nå funnet ut at han kanskje hadde større mulighet til å vinne saken om den ikke ble behandlet etter 1824-loven, men etter regelverket som hadde vært gjeldende før 1824-loven ble vedtatt. Han hadde fått amtmannens attest på at ny rodeinndeling

overensstemmende med Lov af 28de Juli 1824 § 9 og 11 formedelst stedfundne Hindringer endda ikke var approberet eller endelig istandbragt i Ringerigets og Hallingdalens Fogderie og at Veivæsenet desaarsag, ifølge bemeldte Lovs § 91, har været bestyret samt Veiarbeidet udført efter forhen gjældende Bestemmelser, forsaavidt samme har kunnet skee ved Siden af hiin Lov,

og hevdet følgelig at saken måtte behandles etter de gamle reglene, «hvilke efter hans Formening hjemle den Fremgangsmaade, som er brugt ved det omhandlede Veianlæg». Dette argumentet kom han ikke så langt med, overretten viste til at ikke bare hadde det vært enighet mellom partene om at det var 1824-loven som var grunnlaget da saken ble behandlet i første instans; det var også en kjensgjerning at «Amtet har paaberaabt sig denne Lov som Hjemmel for det her omtvistede Veianlæg». I tillegg mente retten det uansett måtte være bedre å behandle saken med utgangspunkt i 1824-loven, ettersom det tidligere regelverket var

saare ufuldstændig, og desuden saavidt Retten af de specielle Bestemmelser, der findes i de trykte Lovsamlinger, har kunnet erfare, ikke i det Væsentlige, hvad det under nærværende Sag omhandlede Tilfælde angaaer, synes at være afvigende fra Loven af 1824.⁷¹²

Selmer anførte også at forholdet,

⁷¹² Her er det vist til «Instruction for General-Veimesteren i Agershuus Stift af 15de April 1791 § 2 cfr. Forordningen angaaende Veiarbeidet i Bergens Stift af 16de November 1792 § 18» i Retstidende, så det er nok disse man har ment var «saare ufuldstændige».

som en Øvrigheds-Handling, ikke kan paakjendes af Domstolene. Han har i saa Henseende anført, at det omhandlede Veianlæg er foranstaltet af ham i Egenskab af Veinspecteur og stadfestet ved Amtets Resolution,

men han nådde ikke frem der heller. Etter noen innledende merknader om grensen mellom det retten kunne og ikke kunne ta stilling til når saken gjaldt administrativ skjønnsuttøvelse, var konklusjonen at

saa kan det dog ikke være tvivlsomt, at det under nærværende Sag opkastede Spørgsmaal om Premierlieutenant Selmer enten som Privatmand eller i Egenskab af Veinspecteur havde lovlige Hjemmel til at iværksætte det paaankede Veianlæg, henhører under Domstolens Ressort; thi, at Amtet ved den paafølgende Resolution af 8de October 1829 har stadfæstet og ratihaberet [’ettergodkjent’] Veianlægget kan naturligviis ikke tillægges nogen tilbagevirkende Kraft, eller have nogen Indflydelse paa Besvarelsen af hiint Spørgsmaal, ligesaa lidt som den Omstændighed, at Lieutenant Selmer er Veinspecteur i Districtet, efterdi han i denne Egenskab efter Veilovens § 4 kun er at betragte som Amtmandens Medhjælper ved Veibestyrelsen, men ikke som nogen selvstændig øvrighedsperson.

Selmer hevdede videre at Wager burde ha saksøkt amtet, ikke ham – *han* hadde bare «handlet som Amtets Fuldmægtig eller Betjent», mens det var amtet som var

Bestyrer af Veivæsenet og som ifølge den 24de § af Loven af 28de Juli 1824 bestemmer hvor og naar Bygdeveie skulle anlægges, samt at Amtet ogsaa, ved at ratihabere det skete Anlæg, har erkjendt, at det og ikke Hovedappellanten var den rette Sagvolder.

Der viste retten til at amtet altså ikke hadde godkjent anlegget før det ble påbegynt, men at det tvert om var Selmer som, «uagtet Contraappellanten nægtede at give sit Samtykke til at Veien anlagdes over hans Eiendom, aldeles paa egen Haand lod dette udføre». Dermed mente retten det også var ham som måtte ta ansvaret for følgerne.

Så kom retten til spørsmålet om hvorvidt «de lovbestemte Betingelser for Bygdeveies Anlæg in casu have været tilstede»:

Seer man da hen til Bestemmelsen i §§ 24 og 25 af Loven dateret 28de Juli 1824, da vil det erfares at disse Betingelser ere:

- a) at vedkommende Almue ønsker Veianlægget og anseer det tjenligt;
- b) at Amtmanden, overensstemmende med dette Almuens Ønske, afgiver Bestemmelse for at det skal udføres, og

- c) at den vedkommende Grundeier tilkommende Erstatning, hvis mindelig Forening ikke opnaaes eller den fordrede Erstatning overstiger 30 Spd. [spesiedaler], er bestemt ved lovlig Taxation førend Anlægget skeer.

Her var retten heller ikke spesielt nådig mot Selmer: For det første hadde han ikke myndighet til å vedta en slik omlegging på egen hånd, for det andre var det ikke avholdt noen takstforretning, og for det tredje:

hvad den befalede Oplysning om Almuen ønsker Anlegget eller anseer det tjenligt angaaer, har vel Hovedappellanten formeent at Lovens Bud var fyldestgjort, og i saa Henseende paa-beraabt sig det den 14de og 15de August 1827 Passerede under en i bemeldte Aar afholdt Opmaalings-, Regulerings- og Classifications-Forretning over Hoved- og Bygdeveiene i Hole og Nordrehaugs Prestegjelde ... Men foruden at Hensigten af bemeldte Forretning alene var at forberede den ved Veilovens § 9 befalede Inndeling af de daværende Veie, uden at nogen formelig Sammenkaldelse af vedkommende Bygdelaug til noget andet Øiemed sees at have været foranstaltet, maa det ogsaa bemærkes, at flere af de Personer, som ved hiin Forretning skulle have fremsat deres Anmodning om Veiens Omlægning og underskrevet samme, efter hvad der under Sagen er oplyst, ikke have været tilstede derved, eller befuldmægtiget nogen til paa deres Vegne at fremsætte en saadan Anmodning ..., hvorhos flere af de under Sagen afhørte Vidner have forklaret, at de ansaae Veianlægget for at være uhensigtsmæssigt, og at den gamle Vei vilde være vel saa tjenlig, naar den med mindre Bekostning var sat i forsvarlig Stand. ... Det er saaledes ikke oplyst, at Almuen førend Veianlægget udførtes havde meddeelt sit Samtykke til samme eller anset det tjenligt.

Kort sagt: Veggen var ulovlig anlagt, og en av årsakene var at Selmer ikke hadde det formelle grunnlaget i orden hva 'almuens ønske' angikk.

Nå var det altså slik at amtet hadde godkjent anlegget i ettertid, derfor mente overretten den ikke kunne ta stilling til Wagers krav om at veggen skulle flyttes bort fra Agerløkken igjen. Dette ble derfor heller ikke noe tema da Høyesterett behandlet saken 2. februar 1837, men Høyesterett sluttet seg ellers til overrettens syn på saken. Wager fikk bare erstatning for at han ikke hadde kunnet bruke Agerløkken i 1828 og 1829, og der var begrunnelsen at amtet hadde 'ettergodkjent' anlegget før 1830-sesongen var startet. Begrunnelsen for at Wager hadde krav på erstatning også for avsavnet, er imidlertid det som er mest interessant: Når veginspektør Selmer var «uberettiget til at lade Anlægget udføre og nedtage de omkring Eiendommen opførte Gjærder», fulgte det av

de almindelige Regler for Rettigheden og Forpligtelsen til Skadeserstatning, at Contraappellanten tilkommer Erstatning for Afsavnet af den Eiendom, der formedelst Hovedappellantens lovstridige Forhold har ligget uindhegnet.

At Wager ikke hadde fått erstatning for grunnen var en ting, men det som var avgjørende for at han fikk erstatning også for at han ikke fikk dyrket noe på det han satt igjen med, var altså at han heller ikke hadde fått erstatning for gjerdene, og dermed ikke hadde satt opp nye gjerder etter at de gamle var fjernet. Noen skadebegrensningsplikt virker det ikke som noen av rettsinstansene har ment at Wager hadde, men det har kanskje vært fordi de ikke så noen grunn til å ta stilling til dette så lenge det var klart at det var Selmers nokså egenrådige anleggsvirksomhet som var problemet.

En annen av de militært utdannede veginspektørene vi vet en del om, Carl Buchholz, ble engasjert av Justisdepartementet allerede da hovedvegene skulle kartlegges etter at skyssloven var vedtatt, flere år før den første vegloven ble vedtatt.⁷¹³ Han målte «Bergenske Kongevei» fra Oslo til Filefjell (inkludert vegen mellom Randsfjorden og Mjøsa) i 1818-1819, og Oslo-Svinesund (både om Fredrikstad og over Sannesund ved Sarpsborg) og Oslo-Drammen-Vestfold-kystbyene i Telemark i 1820. I 1823 ble han imidlertid tilsatt som amtskonduktør (fylkets landmåler) i Kristians Amt (Oppland).⁷¹⁴ Ifølge en annonse Buchholz rykket inn i *Den Norske Rigstidende* 14. mars 1823, hadde han overtatt stillingen etter «Hr. Capitain, Veimester og Ridder Borchgrevink». Formålet med annonsen var å kunngjøre at det nå var ham som var amtets konduktør, til informasjon for «DHrr. Beneficiarier og Forstandere for offentlige Stiftelser samt Enhver, som ifølge Loven af 17de August 1821 skulle ønske Udskiftning».

At han også overtok veginspektørdelen av stillingen, fremgår av en del avisannonser i forbindelse med utlysning av anbud i perioden han hadde veginspektørvervet, blant annet en fra 1827 om anbud på oppføring av «den saakaldte Ørefiske-Broe i Nittedalen»⁷¹⁵ og en fra 1842 om levering av pukk⁷¹⁶, men veginspektør var altså ikke noe man var på fulltid. Veginspektørene fikk heller ikke lønn, bare skyss- og diettgodtgjørelse de dagene

⁷¹³ Se pkt. 11.2

⁷¹⁴ Thomassen (2006) er en artikkel om Buchholz. Der er utgangspunktet at det var Buchholz som tegnet byplanen for Lillehammer før byen ble anlagt, da i egenskap av amtskonduktør.

⁷¹⁵ *Den Norske Rigstidende*, 30 april 1827

⁷¹⁶ *Christiania Intelligentssedler*, 5. september 1842

de var på oppdrag for amtmannen. Da fikk de «1 Spd.[spesiedaler] dagligen, ... uden Hensyn til Veiens Længde» i diett, veilov (1824) § 6, men bare godtgjørelse for én hest ifølge § 4 i en tilleggslov til skyssloven, vedtatt 28. juni 1824. Vegmestrene fikk ifølge samme bestemmelse bruke to hester, og generalvegmestrene tre.

Den vegfaglige delen av den militære utdannelsen var ikke nødvendigvis god nok til at veginspektørene alltid klarte å finne de beste løsningene, og generell misnøye med ordningen førte til at Stortinget opp gjennom årene mottok en lang rekke forslag om at veginspektørordningen burde byttes ut med noe bedre. I 1836 ble det for eksempel foreslått at veginspektørene skulle «entlediges fra videre Bestyrelse af Veivæsenet, hvorefter dette for Eftertiden bestyres af Amtmændene, samt af Lensmændene og 8 Almuesmænd».⁷¹⁷ Veginspektørenes (manglende) vegtekniske fagkunnskap går i det hele tatt som en rød tråd gjennom sakene om organisering av vegvesenet helt til loven om 'sams' vegadministrasjon ble vedtatt i 1893. Buchholz er muligens også et eksempel på at fagkunnskapen ikke alltid strakk til, i alle fall endte vegengasjementet hans med en konflikt med Indredepartementet etter at Buchholz hadde påtatt seg å stå for omlegging av en del av vegen over Filefjell. Høyesterett underkjente departementets erstatningskrav mot ham, men domsreferatet etterlater likevel et inntrykk av Buchholz som en nokså kranglevoren kar som ikke hadde gjort noen spesielt god jobb.⁷¹⁸

Én spesiedaler per dag var altså det veginspektørene hadde krav på ifølge 1824-loven, og det bare de dagene de var på reise. Det fulgte imidlertid en god del kontorarbeid med posten som veginspektør; de skulle føre protokoller, brevjournaler og regnskapsoversikter og sende utbedringsforslag, beretninger om vegenes tilstand, misligholdt pliktarbeid og annet som angikk vegene til amtmannen, og dette måtte de bekoste selv.⁷¹⁹ Det var såpass vanskelig å få tilsatt habile veginspektører på slike vilkår at Justisdepartementet viste til problemet som en del av begrunnelsen for å støtte utgivelsen av G. D. B. Johnsons *Haandbog for Veiofficianter* i 1840.⁷²⁰ Derfor ble det åpnet adgang til å ansette inspektørene på fastlønn da veilov (1851) ble vedtatt. Det var fortsatt amtmannen som ansatte og avskjediget dem, men det var amtstinget som avgjorde om de skulle ha «enten

⁷¹⁷ Stortingsforhandlinger 1836, 1. del, O. 25.03., s. 417 – hele forslaget s. 417-420

⁷¹⁸ Rt. 1848 s. 725

⁷¹⁹ Benterud (1978) s. 12

⁷²⁰ *Den Norske Rigstidende* 16. februar 1840

Diætpenge eller fast Løn», veilov (1851) § 17. I noen fylker, blant annet Østfold og Oppland, hadde man i mellomtiden løst deler av problemet ved å vedta en egen kontorholdsgodtgjørelse. I Østfold gjorde man det imidlertid ved å redusere antallet veginspektørposter fra tre til en, den var besatt av kaptein Scharffenberg.⁷²¹ Selv om Scharffenberg også fikk en assistent, løytnant O. W. Ring, innebar det nødvendigvis at arbeidsmengden økte. I 1858 informerte amtmann Sibbern derfor amtstinget om at han hadde valgt å ansette Ring som fullverdig veginspektør (og fulgte opp med å argumentere for at det også burde ansettes en tredje) fordi han

i de Aar, jeg har bestyret Amtet stadig [har] været opmærksom paa, at de Forretninger, der paalaa denne Mand [Scharffenberg] vare saa mange og byrdefulde, at en anden Ordning maatte ansees ønskelig, og at det stadige Tilsyn, som Vei-Inspektøren bør føre med Veiene, vanskelig af en for det hele Amtsdistrikt ansat Mand kunde føres.⁷²²

Ring hadde takket ja til å bli veginspektør, men på én betingelse: At også han ville «blive tilstaaet Godtgjørelse for Kontorarbeide i Lighed med hvad der for Tiden er den forhen ansatte Vei-Inspektør tilstaaet». Amtstinget hadde nemlig valgt å beholde ordningen med diett og kontorholdstillegg etter 1851, altså ikke gå over til fast lønn, og amtmannen mente man burde fortsette med dette:

At bestemme fast Løn for Bestillingsmænd, hvis Forretninger væsentligst bestaar i at Reise, uden at de have Godtgjørelse for hver Reise de foretage, er betænkeligt, og leder let til det Omdømme om Bestillingsmanden, at han har Løn for at reise, men reiser endda ikke saameget som han bør; ...

Ring fikk aksept for kravet om kontorholdsgodtgjørelse i 1858, men det ble aldri noen tredje veginspektør i amtet.⁷²³ Da Ring sluttet i 1864, ble Scharffenberg påny veginspektør for hele amtet hva «Opsynet med Veivæsenet samt Forfattelsen af planer og Overslag til Veianlegg og Omlegninger» angikk. Hva inspeksjonen angikk ble han avlastet noe ved at det ble tilsatt en egen inspektør som skulle ha tilsyn med vegene og vegarbeidet i Rakkestad fogderi og Aremark. Denne mannen (løytnant J. Hjorth) fikk ikke noe kontorholdstillegg, men amtstinget støttet likevel ikke amtmannens forslag om at

⁷²¹ Smaalenenes amtsting, sak 27/1858

⁷²² Smaalenenes amtsting, sak 27/1858

⁷²³ Benterud (1978) s. 13 flg.

Scharffenberg skulle få de 100 spesiedalerne Ring hadde hatt, som tillegg til de 100 han allerede hadde.

I 1869 ble det vurdert å gå tilbake til ordningen med en veginspektør i Østfold, men da ved å utvide lensmennenes ansvarsområde. Amtmannen viste i den forbindelse til at man alltid hadde engasjert militære embedsmenn som veginspektører,

og det er vel sandsynligt, at saa fremdeles vil blive Tilfælde, fordi disse Slags Mænd ikke ere vanskelige at finde inden Smaalenenes Amt, og fordi de maa antages at være i Besiddelse af Skjønnsomhed og Kundskaber, der fornødiges for saadant Hverv.⁷²⁴

Løytnant Hjorth mente det var en dårlig løsning å overføre flere oppgaver til lensmennene:

Man kan ikke vente eller endog med Rimelighed forlange at en Lensmand, der har saamange Slags Forretninger at røgte, for det ubetydelige Gratiale der aarlig tilstaaes ham og for en Skydsgodtgjørelse, der ikke engang dækker Udgiften om han leier Skyds, skal med Lyst og Interesse omfatte og samvittighedsfuldt røgte sine Pligter som Veiofficiant. Erfaringen lærer at Lensmanden i Regelen anser Veivæsenet som en av hans Ombuds største Byrder ...

Hjorth mente det var vanskelig nok for veginspektørene å skjømte dette vervet, selv med to inspektører i amtet, så lenge de var rekruttert fra offiserstanden:

At have en Veiinspektør for hele Smaalenenes Amt, især naar denne skal søges blant Officerstanden, kan av Undertegnede ikke tilraades. Det vil være en Umulighed for ham, som oftere paa Grund af militære Pligter bortkomanderes Maaneder, at overtage og samvittighetsfuldt røgte sine Pligter i et saamangrigt Distrikt med dets mange Veie ... En Civilingeniør, der udelukkende kunde anvende al sin Tid i Veivæsenets Anliggender, kunde maaske rekke at være ene Veiinspektør, men Udgiftene vilde da visselig blive større end de nu ere; for en Officer anser jeg det umuligt, naar Tilsynet skulle foretages ikke blot af Navn.⁷²⁵

I tillegg mente Hjorth at det (rent generelt) var et stort problem at Østfold bevilget langt mindre til vegene enn naboamtet Akershus, der man ikke bare hadde flere veginspektører (tre stykker), men også egne vegvoktere. Scharffenberg var imidlertid mer positiv til forslaget enn Hjort var, og endringen ble gjennomført i 1870.

⁷²⁴ Smaalenenes amtsting, sak 11/1869 s. 89 (hele saksinnstillingen s. 88-103)

⁷²⁵ Smaalenenes amtsting, sak 11/1869 s. 91-92 (hele Hjorts vurdering s. 90-93)

Det er selvsagt mulig at Hjorths motstand mot forslaget bunnet i at han ville miste en bistilling, selv om den bare innebar at han fikk en spesiedaler per dag på reisedagene, men følgen ble uansett at Scharffenberg var amtets eneste veginspektør de neste årene, til han måtte slutte i 1872 - fordi de militære gjøremålene tok for mye tid. Ingeniørløytnant Blom ble tilsatt i hans sted, men 25. mai 1874 sendte Blom et brev til amtmannen der han skrev at det hadde vist seg at arbeidet var langt mere krevende enn han hadde tenkt seg; at han derfor ikke kunne ha annen privat sysselsetting ved siden av, og at han følgelig søkte om å få høyere lønn. Noen år tidligere hadde amtet gått over til fastlønn i stedet for den ene, daglige spesiedaleren, og Blom søkte nå om å få det samme som Scharffenberg hadde hatt, 400 spesiedaler per år. Han fikk bare 300, så i 1877 søkte han om lønnsøkning på nytt. Nå fikk han 500 spesiedaler, som ble omregnet til 2000 kroner som følge av overgangen til nytt monetært system. Det var nok ikke spesielt mye – det gir neppe noe fullgodt bilde av situasjonen å vise til at 2000 kroner i 1877 tilsvarer rundt 137 000 kroner i 2022, men da Henrik Christian Finne gikk av som tollkasserer i Moss i 1857 (altså 20 år før Blom fikk sin lønnsøkning), ble han til sammenlikning innvilget en årlig pensjon på 900 spesiedaler.

I 1881 søkte Blom om bevilgning til en assistent.⁷²⁶ Amtmannen støttet søknaden, men vegkomitéen gjorde det ikke, så det ble ingen assistent på Blom. I innstillingen sin var komitéen innom problemet med at det var Bloms militære plikter som gjorde at han ikke kunne bruke nok tid på veginspektøroppgavene (underforstått – det var derfor han ønsket seg en assistent) og uttalte videre at for den lønnen Blom hadde, kunne man antakelig få tilsatt en veginspektør som ikke var offiser, og som dermed kunne bruke all sin tid på vegene. Etter dette ble ikke Blom særlig lenge i stillingen, og fra 1. januar 1883 var den første ikke-militære veginspektøren på plass i Østfold. Det var sivilingeniør Herman Ruge Andvord, som fra 1. april 1894 ble amtets første 'amtsingeniør' etter at amts-tinget i 1893 hadde vedtatt at «Kombinationen» ('sams' vegadministrasjon) skulle innføres i amtet.⁷²⁷

De fleste amt gikk over til ordningen med 'sams' vegadministrasjon etter lovendringen i 1893.⁷²⁸ Da det ble vedtatt ny veilov i 1912 ble ordningen obligatorisk, og det fremgår

⁷²⁶ Benterud (1978) s. 16

⁷²⁷ Smaalenenes amtsting, sak 22/1894

⁷²⁸ Paus (1956) – informasjon om overgangstidspunktet i innledningen til hver fylkesdel

av § 15 at «Kongen bestemmer, fra hvilken tid de i §§ 12, 13 og 14 givne regler om vei-væsenets styre skal gjennomføres i de amter, hvor ved lovens ikrafttræden en anden ordning haves». På dette tidspunktet var det bare Sør-Trøndelag og Finnmark som fortsatt hadde todelt vegadminstrasjon og veginspektører, men i 1913 ble ordningen innført i Sør-Trøndelag, og i 1914 også i Finnmark.

8.6.5 Fogden hadde ansvaret for innkreving og regnskapsførsel

I 1595 ble Norge ble delt inn i rundt 54 fogderier, men da lov 21. juli 1894 nr. 5 om delvis omorganisering av embetsverket ble vedtatt, var det 56 av dem. Som følge av denne loven ble fogderiene avviklet i perioden 1898-1919. I stedet ble det opprettet to nye embeter, amts/fylkeskassererembetet og politimesterembetet. En del av fogdens oppgaver ble også overført til sorenskriverne og lensmennene.

Fogden var statens representant i sitt fogderi, han hadde politimyndighet, påtalemyndighet og ansvaret for å kreve inn skatter og bøter. Det var dermed hans ansvar å kreve inn både det som skulle betales til amtets vegkasse og den statlige 'vegskatten'.

Før veilov (1824) trådte i kraft, var det i hovedsak generalvegmeistrene som styrte bruken av vegkassenes midler, men fra 1824 til 1837/38 var det amtmennene. I denne perioden ble amtenes vegkasseregnskaper revidert og godkjent av departementet.⁷²⁹ Fra 1838 ble vegkassens utgifter og inntekter en del av det amtstinget skulle ta stilling til, og behandlingen omfattet også revisjon og godkjenning av regnskapet.⁷³⁰ Fogdens oppgave ble da å bestyre vegkassen mellom hvert amtsting, foreta utbetalinger, føre regnskap, levere utkast til 'repartisjonsplakat' (det årlige vedtaket om beløpet som skulle utliknes på matrikkelskylden og innkreves til vegkassen som del av skattleggingen) til amtmannen for fremlegging på amtstinget, og deretter kreve inn beløpene i samsvar med repartisjonsvedtaket.

Pliktarbeidet i forbindelse med nye hovedvegsanlegg var også en del av skattleggingen, så den lokale fogden var en av de fire som ifølge veilov (1824) § 39 skulle være med å fastsette «det Forhold, der, ihenseende til Arbeidsdagerne Antal, skal finde Sted mellem de forskjellige Gaarde» når slike veger skulle anlegges. De andre tre var sorenskriveren, lensmannen og rodemesteren i området. Var det snakk om et bygdevegsanlegg som ville

⁷²⁹ Veilov (1824) § 69; utdypet i kgl. res. 16. juni 1826

⁷³⁰ Formannskapsloven for landet (1837) §§ 40-42, Departements-Tidende 1837 s. 912

koste mer enn det amtmannen kunne vedta på egen hånd, 400 spesiedaler (§ 15), var fogden en av dem som ifølge 1824-loven skulle delta i behandlingen av spørsmålet om anlegget skulle settes i gang. Denne oppgaven bortfalt da formannskapsloven trådte i kraft, ettersom det da ble amtstinget som bevilget midler til bygdevegsanleggene.

Overtredelse av bestemmelser i vegloven skulle meldes til enten fogden eller lensmannen, som «Enhver for sit vedkommende, undersøge Sagens Beskaffenhed, og derefter gjøre Indberetning til Amtmanden», veilov (1824) § 87. Kom amtmannen til at det var grunnlag for å følge opp saken, kunne han fastsette en «Mulct» (bot), eventuelt med et tillegg for kostnader som var påløpt som følge av overtredelsen. Dette kunne for eksempel være vegkassens utlegg til innleie av folk dersom lovbruddet besto i å ikke ha stilt opp når det lovpålagte vedlikeholdsarbeidet skulle utføres. Ble ikke boten vedtatt, måtte amtmannen sende saken videre til behandling ved 'politiretten', §§ 88 og 90. Ble den vedtatt, skulle fogden føre skyldnerens bekreftelse inn i en protokoll som var autorisert av amtmannen. Om den så ikke ble betalt til fastsatt tid, kunne «Udpantning, efter en Udskrift af denne Protocol paa ustemplet Papir, foretages», veilov (1824) § 89.

Fogden var amtmannens stedfortreder ved amtstinget, formannskapsloven § 53. Verken ha, amtmannen, sorenskriveren eller lensmannen kunne velges som formannskapsrepresentant i sitt eget tjenestedistrikt, formannskapsloven § 5.

Fordi fogderiene var viktige administrative områder, var vegger «som tjene et ... Fogderie ... som Vei til en Kjøbstad eller Ladested» blant vegene som ifølge både 1824- og 1851-loven § 1 skulle klassifiseres som hovedveg.

Blant vegene det ifølge veilov (1824) § 1 var aktuelt å klassifiseres som bygdeveger, var «Thingveie». At 'tingvegen' ikke omfattet vegstykket fra fogdens bosted til nærmeste offentlig veg, ble slått fast i forbindelse med en tvist mellom fogd Qvigstad og Skedsmo kommune. Fogden hadde i 1838 sendt krav til kommunen om at vegen fra embetsgården Brånåsen til skysstasjonen Skrimstad skulle vedlikeholdes som bygdeveg.⁷³¹ Da kommunen ikke ville etterkomme kravet, gikk han til sak mot «Agershuus Amts Veibestyrelse og Skedsmoes Præstegjelds Formandskab og Repræsentantskab», og kravet ble behandlet i underretten 8. januar 1840. Underretten mente at «'Thingvei' var en for

⁷³¹ Haavelmo (1937) s. 60-63, ekstrarettssprotokoll 15 (1838-1842) for Nedre Romerike sorenskriveri fol. 329 flg. (underrettsdommen), domsprotokoll I 21 (1840-1841) for Christiania Stiftsoverrett, fol. 322 flg. (overrettsdommen)

visse Veie egen Benævnelse» og viste der til § 19 i forordningen om vegarbeid i Bergen stift fra 16. november 1792 og et reskript om ting og tingveger i Nissedal fra 26. juli 1805. Retten kom dermed til at tingveger skulle vedlikeholdes som bygdeveg, mente at «Thingvei maa relativ til Fogden, som en ved Thinget til dets Holdelse absolut nødvendig Embedsmand regnes fra hans Bopæl», og ga følgelig Qvigstad medhold. Kommunen anket, og 26. juli 1841 kom overretten til motsatt resultat – at

nye Thingveie, ligesaa lidt som andre Bygdeveie, ikke kunne anlægges medmindre de ansees tjenlige for Almuen eller rettere for den Bygd eller det District igjennem hvilket Veien fører, og som Forpligtelsen til at udrede Omkostningerne ved Anlægget og Vedligeholdelsen (§§ 3 og 24) paaligger ...

Qvigstad anket til Høyesterett, men døde mens saken var oppe til behandling i 1843, så boet ble sittende igjen med regningen på 30 spesiedaler til 'kost og tæring' for Høyesterett etter at retten hadde avsagt uteblivelsesdom.

8.6.6 Lensmannens oppgaver

Fra 1824 var lensmannens viktigste 'vegoppgave' å ha tilsyn med vedlikeholdsarbeidet, veilov (1824) § 5:

Under ovennævnte Foresatte [amtmennene og veginspektørene] skulle Lensmændene besørge Veiarbeidet udført, hver i sit District, og iøvrigt paasee, at Roderne efterkomme alt hvad der, ifølge denne Lov, paaligger disse.

Oppgavene var utdypet i § 47, der det sto at lensmannen skulle påse at det årlige vedlikeholdet ble forsvarlig utført, befare vegene etter at arbeidet var gjort, notere eventuelle mangler og melde fra om dem til rodemesteren (så det kunne rettes opp i dem), eventuelt også til amtmannen (om de skyldtes forsømmelser som det kunne være aktuelt å bøtelegge). Om lensmannen mente det var nødvendig å få utbedret manglene straks, kunne han også leie inn folk til å ta seg av oppgaven. Det var ikke minst aktuelt om vinteren, da kunne han leie inn folk til å brøyte dersom han «ved Befaring maatte finde et Veistykke ubrudt, eller uforsvarligen brudt», veilov (1824) § 61. Men lensmannen gikk heller ikke fri om han tok for lett på pliktene han hadde. Viste han «Efterladdenhed i Opfyldelsen af de ham ved denne Lov paalagte Pligter», kunne han bøtelegges med fra 5 til 20 spesiedaler avhengig av graden av forsømmelse, veilov (1824) § 86.

Oppdaget lensmannen eller rodemesteren at det var satt opp grind over en hovedveg uten at «Veibestyrelsen» hadde gitt tillatelse til dette, skulle de sørge for at den ble fjernet, og at den som hadde satt den opp ble bøtelagt – veilov (1824) § 76, veilov (1851) § 56. Boten var i slike tilfeller to spesiedaler. Gjerder som var plassert for nær vegen eller hellet ut mot vegbanen, skulle de også sørge for å få fjernet.

Lensmannen var et av medlemmene i kommisjonen som opprinnelig skulle ta stilling til veginnlegg som ville koste mer enn det amtmannen kunne vedta på egen hånd, men som altså ble uaktuell da formannskapsloven var vedtatt. Ved fordelingen av arbeidsdager i forbindelse med hovedvegsanlegg (veilov (1824) § 39) hadde han imidlertid fortsatt et ansvar, dette var ikke blant oppgavene som ble overført til amtstinget eller den enkelte kommune. Selv var han fritatt fra både vedlikeholdsarbeid og pliktarbeid i forbindelse med nyanlegg, men bare så langt arbeidsplikten var knyttet til gården han selv bodde på (§ 40). Eide han flere bruk, måtte han (i likhet med de andre som var fritatt fra pliktarbeid etter denne bestemmelsen – postbønder, faste losere, veginspektørene og rodemestrene) sørge for at noen stilte på brukets vegne.

Fra 1851 ble det lensmannen som skulle ha ansvaret for rodeinndelingsprotokollen. 1824-loven hadde ikke sagt noe om dette, bare at rodeinndelingen skulle protokolleres. Før 1851 var det nok veginspektøren som protokollerte rodeinndelingen - i alle fall var det slik i Østfold, men det er sannsynlig at det også var slik i andre amt - for ifølge veilov (1824) § 9 skulle lensmannen uttale seg om forslaget til rodeinndeling, men hadde ellers ikke noe ansvar i forbindelse med at inndelingen ble vedtatt og protokollert.

Lensmennene hadde fra 1824 «istedetfor Diætpenge, en aarlig Gratification, som af Amtmanden bestemmes, indtil 16 Spd», veilov (1824) § 6 – altså en 'påskjønnelse', men ikke ordinær lønn. Skyssgodtgjørelsen sa vegloven ikke noe om, men lensmennene hadde ifølge skyssloven⁷³² § 17 krav på å få refundert utlegg til reiser «i Ærinder, vedkommende deres Embeder eller Statens Tjeneste». Olav Nordstoga skrev at «Reiser i vegtilsynet måtte som regel gjerast i samband med andre offentlege reiser, i reine unntak særskilte reiser, slik som i tilfelle skadeflaum og etter særskilt ordre».⁷³³

⁷³² Lov 6. juni 1816

⁷³³ Nordstoga (1992) s. 90

Bakgrunnen har nok vært at den årlige «Gratificationen» var såpass lav at det ikke var aktuelt å gjennomføre rene vegreiser i andre tilfeller.

Ifølge veilov (1824) skulle erstatninger (om det ikke ble inngått avtale om dem) fastsattes ved «lovlig Taxation», altså rettslig skjønn (sorenskriverskjønn). Med veilov (1851) ble det imidlertid anledning til å gjennomføre skjønnene for taksering av vegmaterialer som lensmannsskjønn (§ 24). Årsaken var at det nå hadde blitt «de Veiarbeidspligtiges Sag at fremskaffe Veifylden hver paa sit Veistykke», § 21 siste punktum, og om det skulle bli behov for skjønn i slike tilfeller, ville kostnadene ved å avholde forretningen som sorenskriverskjønn ofte «staae i et altfor stort Misforhold til Gjenstandens Værd».⁷³⁴ Lensmannen og de to skjønnsmennene hadde i slike tilfeller krav på betaling etter reglene i sportelloven⁷³⁵ (en slags 'rettsgebyrlø') der det var en egen del om «Lensmændenes samt Stævnevidners Betaling med Videre», §§ 104-128. Der var det også regler om dekking av reisekostnader.

Fra 1869 kunne lensmannen også administrere skjønn ved avståelse av grunn til private vegger.⁷³⁶ I 1912 ble lensmannsskjønn så hovedregelen ved taksering av grunn til offentlige vegger.⁷³⁷ Muligheten til å bruke lensmannsskjønn ble videreført i veglov (1963) § 60, selv om hovedregelen da ble rettslig skjønn. Lensmannsskjønn var bare et alternativ på landet (noe som skyldes at det ikke var lensmenn i byene), og det forutsatte at partene var enige om det, men departementet gikk ut fra

at det i et stort antall saker vil være naturlig å la skjønnet holde som lensmannsskjønn. ... Departementet går ut fra at vegmyndigheten i alle enklere saker foreslår at skjønnet styres av lensmannen, og at dette vil være det mest praktiske også i større saker hvor det ikke kan fryktes å oppstå særlige juridiske vanskeligheter. På den annen side kan man formentlig regne med at skjønnsmotparten også i en rekke tilfeller vil anse seg tjent med at skjønnet holdes som lensmannsskjønn.⁷³⁸

Fra 1. januar 1980 var det slutt på lensmennes rolle som skjønnsbestyrere i vegsammenheng, da ble veglov (1963) § 60 andre ledd opphevet fordi det var vedtatt ny

⁷³⁴ Indst. LXXII (1848) s. 221

⁷³⁵ Sportellov 13. september 1830

⁷³⁶ Lov 17. juni 1869 nr. 66 § 3

⁷³⁷ Lov 21. juni 1912 nr. 1 § 61

⁷³⁸ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) *Til § 60*

jordskiftelov.⁷³⁹ I 1998 ble det tatt inn et nytt andreledd om jordskifterettens kompetanse i vegsaker i LNF-områder (landbruks- natur og friluftsområder), og det ble oppdatert i 2001.⁷⁴⁰ Tross dette klarte Justisdepartementet både i 2004⁷⁴¹ og i 2005⁷⁴² å foreslå og få vedtatt endringer i § 60 andre ledd slik det var før det ble opphevet i 1980, det skjedde i forbindelse med endringer i rettergangslovgivningen (organiseringen av den sivile rettspleie på grunnplanet), men disse kan man altså bare se bort fra. Det sier likevel litt om alle endringene veglova har vært utsatt for når ikke en gang Justisdepartementet klarer å holde oversikt over dem.

8.6.7 Rodemestrene

Rodemesteren hadde ansvaret for å følge opp vegvedlikeholdet innenfor sin 'rode' – blant annet holde jevnlig oppsyn med parsellen, melde fra til den ansvarlige for et vegstykke dersom det ikke var i orden og til lensmannen om det var behov for utbedring av en bru innenfor roden, og sørge for at de arbeidsppliktige stilte når de skulle og hadde med rett redskap. Rodemesteren skulle være «blant de forstandigste og meest agtede Mænd i Roden» (1824-loven § 44), han fikk ingen betaling, men slapp pliktarbeid for gården han selv brukte (i tillegg til at han var «frie for Arrestantvagt og for at sidde Laugrette»). Når han hadde vært rodemester i tre år, kunne han kreve fritak fra vervet for neste treårsperiode.

8.6.8 Amtsingeniør – overingeniør – vegsjef

Første gang stillingen som etter hvert fikk tittelen 'amtsingeniør' er nevnt i en veglov, er det i en tilleggslov til veilov (1851) som ble sanksjonert 26. juni 1893. Det er en svært kort lov, men den er en viktig del av historien om den norske vegadministrasjonen fordi dette var den offisielle oppstarten for 'sams' vegadministrasjon (også kalt 'kombinatio- nen') - samordningen av statens og amtenes vegadministrasjoner.

I første omgang ble ordningen formulert som en mulighet til å gjøre unntak fra organisasjonsordningen slik den var fastsatt i veilov (1851):

⁷³⁹ LOV-1979-12-21-77 § 98 andre ledd pkt. a)

⁷⁴⁰ LOV-1998-12-18-84, jf. Besl. O. nr. 9 (1998-1999) del III; LOV-2001-06-15-78, jf. Besl. O. nr. 134 (2000-2001) del IV

⁷⁴¹ LOV-2004-06-25-53, jf. Besl. O. nr. 97 (2003-2004), del I, pkt. 24

⁷⁴² LOV-2005-06-17-84, jf. Besl. O. nr. 78 (2004-2005), del I, pkt. 15

Vedkommende Bestemmelser i §§ 16, 46 og 47 i Lov angaaende Veivæsenet af 15de September 1851 skal ikke være til Hinder for,

1. at i de Amter, hvor Overenskomst mellem Amtet og Statens Veistyre er opnaaet om Fællesstyre af Amtets Veivæsen, Ansættelse og Afskedigelse af Amtets Veinspektør (Amtsveimester, Amtsingeniør) sker ved vedkommende Regjeringsdepartement efter Indstilling fra Amsutvalget, og at nævnte Departement ogsaa har at godkjende den af Amsutvalget vedtagne Instrux for bemeldte Tjenestemand;
2. at hvor faste Veivogtere ansættes, det lensmændene og Rodemesterne paahvilende Veitilsyn i større eller mindre Udstrækning overdrages til disse.

Fast Veivogter ansættes af Amsudvalget efter Indstilling fra vedkommende Herredsstyre og Veinspektør.

Som det fremgår av loven, var det ikke fastsatt noen bestemt tittel for «bemeldte Tjenestemand». 'Sams' vegadministrasjon ble heller ingen pliktig ordning, det var bare snakk om å tillate en ordning som var prøvd ut i Nordland fra 1861 og i Aust-Agder fra 1880-tallet.⁷⁴³ Da veilov (1912) trådte i kraft, ble ordningen imidlertid obligatorisk. Denne loven bruker konsekvent «amtsingeniøren» som betegnelse på amtets vegvesens leder, den har bestemmelser om hvordan vegvesenet i amtene skal være organisert i §§ 12-14, og i § 15 står det at «Kongen bestemmer, fra hvilken tid de i §§ 12, 13 og 14 givne regler om veivæsenets styre skal gjennomføres i de amter, hvor ved lovens ikrafttræden en anden ordning haves.» På dette tidspunktet var det imidlertid bare Sør-Trøndelag og Finnmark som ennå ikke hadde innført 'sams'-ordningen, der ble den innført i 1913 og 1914.⁷⁴⁴

Fra 1. januar 1919 ble 'amtene' til 'fylker'.⁷⁴⁵ Amtsingeniørene trengte følgelig en oppdatert stillingstittel, og departementet gjorde rede for saken da statsbudsjettet ble lagt fram:

Departementet skal her gjøre opmerksom paa at efter lov av 14de august 1918 skal rikets amter fra 1ste januar 1919 benevnes «Fylker». Veidirektøren har i den anledning i skrivelse av 10de desember 1918, som med bilag vedlegges, omhandlet spørøgsmålet om en forandring av amtsingeniørtitelen.

⁷⁴³ Paus (1962) s. 120 og 91

⁷⁴⁴ Paus (1962) s. 114 og 126

⁷⁴⁵ Lov 14. august 1918 nr. 1 § 3

Som det av veidirektørens skrivelse vil sees har flertallet av de nuværende amtsingeniører og likeledes styret for veiingeniørforeningen anbefalt at titelen: «amtsingeniør» forandres til: «overingeniør for veivesenet i N. N. fylke».

Veidirektøren har sluttet sig hertil.

Departementet skal bemerke at der kunde være spørsmål om aa ombytte titelen «amtsingeniør» med «fylkesingeniør». Denne titel vil imidlertid være lite betegnende for den stilling amtsingeniøren inntar som leder av distriktets veivesen, likesom den vil kunne forveksles med titelen for andre ingeniører, der er ansatt i fylkenes tjeneste f. eks. ved elektrisitetsvesenet, vassdragsvesenet m. v.

Departementet finner derfor aa kunne slutte sig til ovennevnte forslag med hensyn til forandring av amtsingeniørens titel og gaar ut fra at amtsingeniøren for fremtiden kan benevnes «overingeniøren for veivesenet i N. N. fylke».⁷⁴⁶

‘Overingeniøren’ dukket opp i et par endringslover de neste tiårene⁷⁴⁷, men det viste seg etter hvert at tittelen ikke fungerte så godt i det daglige. I 1939 ble det derfor foreslått å endre den til ‘veisjef’.⁷⁴⁸ Begrunnelsen var dels at dette både var kortere og mer betegnende for stillingen enn ‘overingeniøren for veivesenet’, dels at den nokså lange tittelen i det daglige ofte ble forkortet til ‘overingeniøren’, noe som kunne skape misforståelser fordi fylkene også hadde en rekke andre overingeniører. Denne gangen ble det vanskeligere å få en ny tittel på plass. Departementet ville ikke ta stilling til forslaget «fyre det har høyrte kva fylkesmennene segjer um det», Veg- og jarnvegsnemnda «sluttar seg til departementet [og] går ut frå at nemndi seinare får høve til å ta stoda til spursmålet um ny titel for overingeniørane».⁷⁴⁹ Etter at fylkesmennene hadde uttalt seg om spørsmålet (11 av dem var enige i endringen eller hadde ingen merknader til den, sju vil enten ha en annen tittel eller beholde ‘overingeniør’), foreslo departementet at stillingstittelen skulle endres til ‘veisjef’, men nemnda var uenig:

⁷⁴⁶ St.prp. nr. 1 (1919), Hovedpost X s. 132

⁷⁴⁷ Lov 20. februar 1926 nr. 1 § 75, lov 24. juni 1931 nr. 21 § 31, lov 19. mai 1933 nr. 2 § 67, lov 13. mars 1935 nr. 1 § 13 og lov 24. juni 1938 nr. 24 § 36

⁷⁴⁸ St.prp. nr. 1 (1939), kap. 711 m. fl. s. 42

⁷⁴⁹ Budgett-innst. S. nr. 124 (1939) s. 21

I nemndi er der fleire som ikkje finn denne titelen god - og heile nemndi er samd i at når det er so pass skilde meiningar um spursmålet, og det heller ikkje hastar so sterkt med å få det avgjort, bør det utstå til neste år.⁷⁵⁰

Forslaget ble dermed gjentatt i budsjettforslaget som ble lagt fram våren 1940.⁷⁵¹ Veg- og jarnvegsmemnda ville imidlertid ikke ha 'veisjefer' i fylkene:

Spursmålet om å brigda titelen på overingeniørane for vegstellet i fylka står i same stoda som i fjor - det er ikkje gjort anna med det enn at vegdirektøren tek det oppatt og held på at titelen bør brigdas til «veisjef».

Nemnda kan ikkje vera samd i at dette er nokon sers høveleg titel. Ein slik titel er - når han vert bruka utan noko tillegg - høvelegast for han som er sjef for vegstellet i heile landet: vegdirektøren. Dei andre er sjefar i kvart sitt distrikt, og titelen burde då rettast vera distriktsveisjef eller fylkesveisjef sidan distrikta er avgrensa til eit fylke for kvar.

Skal ein bruka den nye titelen slik at det heiter «veisjef i N. N. fylke» vert det pålag like tungvint som den titelen ein har nå.

Det syner seg då ogso at det millom dei som har havt spursmålet til fråsegn er skilde meiningar, og at det ikkje er so svært mange som går noko sterkt inn for eit brigde som det det er gjort framlegg om.

Under desse tilhøve finn nemnda det rettast at spursmålet kviler til vidare og sluttar seg soleis ikkje til framlegget om å skifta titelen på overingeniørane for vegstellet i fylka til «veisjef».⁷⁵²

Følgen av å la spursmålet «kvile til vidare» våren 1940, ble at Stortinget først fikk behandlet endringsforslaget i 1949. I mellomtiden hadde det tyskstyrte Arbeidsdepartementet vedtatt at overingeniørane skulle tituleres 'vegsjefer'⁷⁵³ fra 1. januar 1943, mens det norskstyrte hadde opphevet beslutningen i mai 1945, og dermed gjeninnført 'overingeniøren'.⁷⁵⁴ I 1949 var imidlertid enigheten stor - «samtlige overingeniører er av den mening at en forandring må til, og uttaler et sterkt ønske om at titelen må bli forandret til vegsjef», vegdirektøren var enig og foreslo «at titelen overingeniør for

⁷⁵⁰ Budgett-innst. S. nr. 124 (1939) s. 21

⁷⁵¹ St.prp. nr. 1 (1940), kap. 711 m. fl. s. 40

⁷⁵² Budsjett-innst. S. nr. 126 (1940) s. 15

⁷⁵³ Endringen fra 'vei' til 'veg' var en følge av samnorskreformen (1938), men det var i okkupasjonsårene 'veg' erstattet 'vei' i bl.a. etatsnavnet.

⁷⁵⁴ St. prp. nr. 1 (1949) kap. 711 m. m. s. 21 og Budsjett-innst. S. nr. 172 (1949) s. 3.

vegvesenet forandres til vegsjef i N. N. fylke», departementet «slutter seg til Vegdirektøren» - og «Nemnda er enig».⁷⁵⁵ Dermed ble tittelen 'vegsjef', og det var den til Statens vegvesen ble organisert i regioner ved årsskiftet 2002-2003 og med det fikk 'regionvegsjefer'.⁷⁵⁶ 'Sams' vegadministrasjon ble videreført i 2003, men ordningen opphørte da også den administrative delen av fylkesvegansvaret ble overført til fylkene i forbindelse med Regionreformen 2020; det økonomiske ansvaret hadde de hatt hele tiden. Samtidig ble Statens vegvesen divisjonalisert – organisert med landsdekkende divisjoner - og med det forsvant også vegsjefene.

'Amtsingeniøren', 'overingeniøren for veivesenet' og 'vegsjefen' er altså ulike betegnelser for samme stilling, men i sammenheng med eierinformasjon i grunnbok og matrikkel er det vegsjefen man kan komme til å støte på. Årsaken er det frem til 2003 var «Staten v/vegsjefen i xx fylke» som ble registrert som kontaktinstans for statlige vegenheter i grunnbøkene og GAB. Fylkesvegene ble også registrert med vegsjefen som del av kontaktinformasjonen, vanligvis «xx fylke v/vegsjefen». Etter at det var vedtatt at tinglysingsansvaret skulle overføres fra de lokale tingrettene til Statens kartverk på Hønefoss, ble det imidlertid innført obligatorisk krav om bruk av personnummer eller organisationsnummer i tinglysingssammenheng.⁷⁵⁷ Det var ikke aktuelt å registrere 'Staten' som eier av all statlig eiendom, det ville skapt problemer både for Tinglysingens saksbehandlere og andre, derfor ble det besluttet at man i stedet skulle registrere etaten som forvaltet den aktuelle enheten som «eier».⁷⁵⁸ Etter dette ble kontaktinformasjonen oppdatert på alle enheter SVV hadde oversikt over. Det hender fortsatt at det dukker opp enheter som er registrert med 'vegsjef' som del av informasjonen, men det er nok ikke mange igjen.

⁷⁵⁵ Budsjett-innst. S. nr. 172 (1949) s. 3.

⁷⁵⁶ LOV-2002-06-21-39

⁷⁵⁷ FOR-1995-11-03-875 § 4 a

⁷⁵⁸ G-2003-15, Innledningen og pkt 5 *Statens forvaltningsansvar*

8.7 1851-lovens forhistorie. Stortingets prinsippendringer i årene etter at den var vedtatt

8.7.1 Kampen om bevilgningsmyndigheten. Virkningen for veilov (1851)

Den tidligere omtalte mellomriksvegen over Ørje var en av fire mellomriksveger regjeringen i desember 1815 foreslo at Stortinget skulle bevilge til sammen 7 000 spesiedaler til, et forslag budsjettkomitéen ikke støttet da komitéen la frem innstillingen sin 25. april 1816:

...da saa trykkende Byrder hvile paa Staten, og man saaledes bør indskrænke sig til de allernødvendigste Paalæg, fordrister Committeeen sig ikke til at indstille Bevilgelsen af denne Sum, saa meget mindre som de 2de allerede eksisterende Communicationsveie med Broderiget, ved det aarligen befalede Veiarbeide, kunne for en stor Deel opfylde Hensigten.⁷⁵⁹

48 representanter stemte for komitéens forslag om å ikke bevilge noe som helst til mellomriksvegene, bare 30 stemte mot, og dermed ble det flertall for vedtaket «Storthinget kan for nærværende Tid ikke bevilge nogen Sum af Statscassen til Anlæg af Communicationsveie efter Forslaget under Litr. E. n.».⁷⁶⁰

Men arbeidet var altså allerede igangsatt ved forskuttering av midler fra statskassen. Selv om dette kanskje ikke var den eneste grunnen til at budsjettkomitéen innledet sin redegjørelse med ordene «Grundlovens §. 75 forbeholder Storthinget den Rettighed at bevilge de til Statsudgifternes fornødne Pengesummer»⁷⁶¹, sto vegbevilgningene sentralt i maktkampen mellom Stortinget på den ene siden og regjeringen og kongen på den andre helt fra første stund. Bevilgningsprosessene knyttet til en av de andre mellomriksvegene, «Jæmtelandsveien» (som ble 'Kong Carl Johans vei' etter at kongen hadde gitt tillatelse til dette 26. juni 1836) reagerte Stortinget kraftig på. I 1821 ble det vurdert å reise riksrettssak mot regjeringen fordi den ikke hadde protestert mot kongens krav om at det ble forskuttet midler fra statskassen til dette veganlegget, men Lagtinget sanksjonerte ikke Odelstingets riksrettsvedtak.⁷⁶² Riksrett ble det først i 1836, etter at Carl Johan hadde nektet å forlenge stortingssesjonen, som dermed ble avsluttet før

⁷⁵⁹ Stortingsforhandlinger 1816, 4. del, S. 25.04., s. 249-250

⁷⁶⁰ Stortingsforhandlinger 1816, 4. del, S. 25.04., s. 268

⁷⁶¹ Stortingsforhandlinger 1816, 4. del, S. 25.04., s. 234

⁷⁶² Skougaard (1899) s. 429, jfr. Stortingsforhandlinger 1833, 6. del, S. 23.08., s. 457-518 (departementets innstilling), 553-559 (Stortingets behandling) av siste bevilgning til veganlegget

Stortinget hadde behandlet statsbudsjettet. Det var statsminister Løvenskiold som ble satt under tiltale fordi han ikke hadde protestert mot kongens oppløsningsbeslutning og dermed «ansees at have været enig med Kongen, og er ansvarlig derfor, saaledes som siden bestemmes, og kan af Odelstinget sættes under Tiltale for Rigsretten» (Grl § 30 andre ledd). En annen følge av at sesjonen ikke ble forlenget, ble at det måtte innkalles til overordentligt Storting senere samme år.⁷⁶³ Dermed benyttet Stortinget anledningen til vedta formannskapslovene uforandret for tredje gang, slik at kongens utsettende veto (Grl § 79) ikke lenger kunne stanse dem.

At vedtaksmyndigheten for hovedvegene ifølge 1824-loven lå hos kongen og regjeringen, var hovedårsaken til at det tok lang tid å få vedtatt en ny veglov. Både i 1845 og 1848 nektet Carl Johan å sanksjonere loven slik Stortinget hadde vedtatt den fordi Stortinget hadde lovfestet prinsippet om at det bare var Stortinget som hadde myndighet til å bevilge midler til veganlegg. På samme måte som formannskapslovene fra 1837 ble veilov (1851) dermed først vedtatt etter at den hadde vært behandlet og vedtatt av Odelstinget og Lagtinget på tre påfølgende sesjoner, og på denne tiden var det altså fortsatt tre år mellom hver ordinære sesjon. Ettersom Grunnlovens vilkår for at en lov kunne få gyldighet på denne måten var at den «ogsaa af det tredie ordentlige Storthing, efter igjen at være drøftet, atter paa begge Thinge uforandret [vorde] antagen» (Grl § 79), innebar dette at loven som ble vedtatt i 1851 var nokså lik loven slik den var blitt etter den første behandlingen i 1845.⁷⁶⁴ En rekke forslag, både ett som ble foreslått av regjeringen i januar 1845 (men da ble avvist av kongen) og flere som ble levert til Stortinget i årene fra 1845 til 1851, ble ikke vurdert som del av lovbehandlingen.

To av regjeringens innvendinger mot overføring av bevilgningsmyndigheten fra kongen til Stortinget, var de treårige stortingsperiodene og amtstingenes mulighet til å bremse anleggsvirksomheten.⁷⁶⁵ I departementets lovforslag fra 1845 var det lagt opp til at det skulle være «en lovbestemt Forpligtelse for vedkommende Amtscommune, hvis Opfyldelse den ei kunde unddrage sig, at afholde Omkostningerne ved de af Kongen bestemte Anlæg eller Omlægninger af Hovedveie», men slik Stortinget redigerte loven ble det opp til amtstinget å avgjøre om det skulle gis amtsbidrag til nye hovedveger i det hele tatt.

⁷⁶³ Det 4. overordentlige Storthing, samlet 15. oktober 1836 - 24. januar 1837

⁷⁶⁴ Se Storthings-Efterretninger for 1845 s. 803-810, for 1848 s. 266-274 og for 1851 s. 699-714

⁷⁶⁵ Departements-Tidende 1845 s. 672-677

Regjeringen fryktet at følgen ville bli at amtene ville «unddrage sig alt Bidrag til ethvert nok saa vigtigt og gavnligt Veianlæg, ... ligefrem stridende mod den rette Anskuelse om Hovedveienes Betydning og Vigtighed for det hele Statssamfund». En annen følge ville etter regjeringens syn bli at Stortinget ikke kunne vedta at et hovedvegsanlegg skulle tildeles støtte uten å vite (på vedtakstidspunktet) om dette ville bli fulgt opp av amts-tinget, og at man derfor risikerte å måtte vente fra den ene stortingssesjonen til den neste før det endelige bevilgningsvedtaket kunne fattes. Dette var Stortinget mindre bekymret for, komitéen som behandlet lovsaken i 1848 mente man måtte forvente at regjeringen sørget for at det ble lagt en «hensigtsmæssig Plan for Landets Communicationsvæsen i det Hele». De eneste problemene komitéen så for seg, var de som

måtte blive en Følge af Meningsforskjel mellem [Storthinget] og Regjeringen om hiins Plans mere eller mindre hurtige Udførelse, men det kan neppe tænkes, at noget forstyrrende Indgreb vilde skee i den specielle Anordning for dens Fremgang, eller med andre Ord, at Storthinget vilde indlade sig paa at bestemme, hvilket Veianlæg der skulde være det første eller det sidste.⁷⁶⁶

Blant forslagene som ikke ble vurdert underveis, var forslaget om at ansvaret for hovedvegene skulle overføres fra amtmennene til Ingeniørbrigaden, som ble lagt frem for kongen 4. januar 1845, men avvist.⁷⁶⁷ Dermed ble også 1851-loven basert på at amtmennene skulle ha det overordnede ansvaret for både hoved- og bygdeveger, og det selv om det var nokså stor enighet om at dette ikke var noen optimal løsning.⁷⁶⁸ Stortinget bevilget midler til flere kortvarige prøveordninger de neste ti årene i forsøk på å avhjelpe noen av de mindre gode sidene ved ordningen, og en av følgene av prosessen ble at Stortinget i realiteten ansatte statens vegassistent C. W. Bergh som Norges første vegdirektør i 1863, selv om han formelt ikke fikk stillingen og tittelen før i 1864.⁷⁶⁹ Dette var imidlertid bare ett av flere forhold som ble 'landet' på stortingssesjonen i 1862/63. I de fleste tilfellene resulterte de vegrelaterte vedtakene på 1862/63-sesjonen ikke i endringer som ble lovfestet; unntaket var lov 6. juni 1863 om revisjon av matrikkelen.

⁷⁶⁶ Indst. LXXII (1848) s. 213

⁷⁶⁷ No. 41 (1845) s. 1-9.

⁷⁶⁸ Morgenbladet 1. juni 1854 var nesten i sin helhet viet stortingsrepresentant Undahls syn på behovet for ny veglov, derunder nødvendigheten av å få ansatt «særskilte Embedsmand ved Veivæsenet, som besidde den for Faget nødvendige theoretiske og praktiske Dannelse».

⁷⁶⁹ Kgl. Res. 16. april 1864

Vedtakene førte imidlertid til omfattende endringer i bevilgnings- og bidragsprinsippene for veganlegg: Det ble innført en ordning med støtte også til bygdevegsanlegg, og Stortingets anmodningsvedtak knyttet til 'grunn og gjerde'-kostnadene førte til at grunnnerversansvaret etter hvert ble overført til kommunene. De neste avsnittene handler om disse endringene - ettersom det var snakk om en gradvis utvikling, er de behandlet sesjon for sesjon.

8.7.2 1854-sesjonen – en svært forsiktig start

8.7.2.1 Det første vegbudsjettet

Mellom det 13. ordentlige Storting i 1851 og det 17. ordentlige Storting i 1862/63 var det et overordentlig Storting (det femte, fra 10. mai til 9. juni 1858, men der ble det ikke behandlet en eneste vegsak), og tre ordentlige: Det 14. var samlet fra 1. februar til 13. september 1854, det 15. fra 2. februar til 14. oktober 1857 og det 16. fra 1. oktober 1859 til 22. mai 1860. Deretter kom altså det 17. ordentlige Storting, det var samlet fra 1. oktober 1862 til 22. juni 1863. De store endringene kom på det 17., men utviklingen gikk gradvis og startet allerede i 1854.

I 1854 skulle Stortinget behandle det første vegbudsjettet som var basert på vedtaksprinsippene i veilov (1851). Det fremgår av vegkomitéens innstilling at komitémedlemmene var litt usikre på hvilken rolle de egentlig hadde i forbindelse med behandlingen, ettersom de verken hadde teknisk kompetanse eller tid til å sette seg inn i hvert enkelt av de 34 prosjektene departementet hadde lagt inn i budsjettforslaget, men at medlemmene i alle fall hadde kommet til at komitéen

ved Udførelsen deraf væsentlig maatte have for Øie at gjøre sig selv og Storthinget, saavidt muligt, Rede for, hvorvidt Regjeringen ved Opgjøret af den almindelige Plan for Veiarbejderne i den nærmeste Fremtid og af det dertil støttede Budgetforslag overhoved har fulgt saadanne Maximer, som fortjene Storthingets Bifald.⁷⁷⁰

Komitéen gikk inn for noen budsjettkutt for å få redusert de totale kostnadene, men var ellers nokså sterk i troen på at departementet, og ikke minst departementets vegassistent C. W. Bergh, visste best. Som del av budsjettgjennomgangen hadde komitéen bedt Bergh om noen tilleggsopplysninger, og

⁷⁷⁰ Indst. S. No. 81 (1854) s. 429

har ... idet Hele ved det i hans Erklæring Anførte fundet sig bestyrket i den Overbeviisning, at Administrationen vil gjøre Alt, hvad der staaer i dens Magt, for ved en hensigtsmæssig og efter Fordringerne til en forstandig Oeconomi afpasset Anvendelse af de bevilgede Midler efterhaanden at kunne fyldestgjøre Kravet paa en tidsmæssig Forbedring af vore vigtigere Hovedveie.⁷⁷¹

Det komitéen likte minst, var at selv om budsjettforslaget i utgangspunktet bare omfattet budsjettperioden 1854-1857, hadde departementet lagt til grunn planer som strakte seg seks år fremover i tid. Komitéen mente dette kunne føre til at neste Storting ville bli

stillet saa at sige under en moralsk Tvang til enten at fortsætte Bevillingerne eller muligens bevirke Skade og Tab i flere Retninger ved Standsning af de allerede iværksatte Foretagender, som ved Hjælp deraf skulde fullføres.

Komitéen så for så vidt nytten av å planlegge for lengre perioder, men viste til forslaget justiskomitéen hadde kommet med i 1848⁷⁷² om at bevilgningene burde knyttes til langsiktige planer i større grad enn til enkeltanlegg. Etter en lengre utredning om komitéens syn på prinsippene og ulike måter å håndtere spørsmålet på i forbindelse med budsjettet for perioden 1854-1857, valgte den å anbefale at ett av de foreslåtte seksårsprosjektene – «ny Hovedvei fra Thelemarken til Hardanger», altså veggen over Haukeli - ble utsatt. I tillegg anbefalte den at Stortinget fattet et anmodningsvedtak, noe som også ble gjort:

Regjeringen anmodes om, ved Bestemmelsen af den Orden, hvori de ovenfor nævnte Vei-Arbeider skulle komme til Udførelse, at have for øie, at de af nærværende Storthing bevilgede Midler, saavidt det kan bestaae med en hensigtsmæssig Arbeidsplan i det Hele, fortrinnsviis blive anvendte til saadanne Arbeider i de forskjellige Dele af Landet, som ved Hjælp deraf kunne fullføres uden at kræve ny Bevilling af Statscassen for en følgende Budgettermin.

Det ble levert tre «private⁷⁷³ Andragender» om støtte til bygdeveger og bygdevegsbroer i 1854. Søknadene ble behandlet, men vegkomitéen innstilte på at samtlige skulle avslås.⁷⁷⁴ Det fulgte av veilov (1851) § 4 at det var amtet som skulle dekke kostnader til bygdeveger den enkelte kommune ikke selv maktet å bekoste, og komitéflertallet mente

⁷⁷¹ Indst. S. No. 81 (1854) s. 431

⁷⁷² Indst. LXXII (1848) s. 213

⁷⁷³ At de var «private» innebærer ikke at de var 'private' slik vi forstår dette i dag, men at de var søknader fra kommuner, levert via deres lokale representanter.

⁷⁷⁴ Indst. S. No. 87 (1854)

derfor at det ville være «lidet stemmende med den saaledes nylig ved Lov indførte Ordning af Forholdene, om man under de her forhaandenværende Omstændigheder, skulde indlade sig paa directe af Statscassen at yde Bidrag ogsaa til de enkelte Bygdelags Veivæsen». ⁷⁷⁵ Mindretallet var av motsatt mening og fremsatte et eget forslag om støtte da Stortinget behandlet saken 11. august, men det fikk relativt få stemmer. ⁷⁷⁶

Prinsippet om at det ikke skulle gis støtte til bygdevegsanlegg ble fastholdt i departementets budsjettforslag og vegkomitéens innstillinger til sesjonene i 1857 og 1859-1860, men med det 17. ordentlige Storting kom det en endring. Den kommer jeg tilbake til, men for å forstå det som skjedde i 1854 og på de neste sesjonene er det nødvendig å vite hva som skilte statens vegfond fra den 'vanlige' statskassen.

8.7.2.2 Skillet mellom statens vegfond og statskassen, og systemet med 'utlikning på matrikkelskylden'

Hovedvegsanlegg kunne få statsmidler enten via statens vegfond (som i datiden ble omtalt som «det almindelige Veifond») eller fra «Statscassen». Statskassen skulle i utgangspunktet bare dekke kostnadene til mellomriksveger og veger staten hadde påtatt seg ansvaret for etter særskilt vedtak (blant annet noen veger over høyfjellet), mens andre hovedvegskostnader som var innom 'statssystemet' skulle håndteres via vegfondet. På samme måte som amtenes vegkasser var dette vegfondet en ren mellomfinansieringskonto - når et amt fikk støtte til en hovedveg, ble midlene forskuttert av vegfondet, og de forskutterte beløpene ble deretter krevd inn som en egen 'vegskatt' som skulle betales på det neste lokale skattetinget. ⁷⁷⁷

Skatteplikten var knyttet til eiendommenes skyldverdi slik denne var registrert i landets skattematrikkel, og en gårdbruker som eide en gård med en verdi på fire skylddaler måtte dermed betale dobbelt så mye som en som eide et to-dalers-bruk, uten noen vurdering av om brukets faktiske produksjonsevne var i samsvar med 'skylda' bruket var ansatt til. De fleste skattene som ble utliknet ('reparert') på matrikkelskylden var lokale skatter, men den statlige vegskatten var en særskilt skatt som ble utliknet på hele landets matrikkelskyld. Den kom dermed på toppen av det som ble utliknet på amtets

⁷⁷⁵ Indst. S. No. 87 (1854) s. 463

⁷⁷⁶ Stortingsforhandlinger 1854, 9. del, S. 11.08., s. 74

⁷⁷⁷ Jf. skattelov 26. august 1833 § 12 om refusjon av «de af Statscassen forskudsviis udbetalte Skyds- og Vejudgiver»

matrikkelskyld til dekking av amtets egne vegkostnader. I tillegg til dette kom så eventuelle lokale (kommunale) vegkostnader som ble utliknet på 'distriktet' og vegvedlikeholdsplikten, som også ble fordelt med utgangspunkt i brukenes matrikkelskyld. Som nevnt i pkt. 8.6.3 kunne vedlikeholdsplikten enten bestå i en arbeidsplikt (vedlikehold 'in natura') eller en betalingsplikt, så i verste fall måtte eieren eller brukeren betale fire forskjellige 'vegytelser' på det årlige skattetinget.

Det statlige refusjonskravet var hjemlet i veilov (1824) § 2 første og andre ledd. Første ledd sa at hovedvegskostnader normalt skulle «udredes ved Ligning paa vedkommende Amts Matriculskyld», mens det fremgikk av andre ledd at kongen (etter søknad fra amt-mannen) kunne bevilge et beløp «enten i det Hele, eller for Endeel, forskudsviis udbetalt af Statscassen, og derefter udlignet paa hele Rigets Matriculskyld» dersom kostnadene «opløbe til en saa høi Sum, at det, efter Amtmandens Skjøn, vilde blive for trykkende for et enkelt Amt at udrede samme». Første gang det ble sendt ut krav om «Refusion af forskudte Udgivter til Veivæsenet» var i 1834.⁷⁷⁸ Grunnen til at det gikk hele ti år fra veilov (1824) var vedtatt til det første refusjonskravet ble sendt ut, var at det bare var brukt statlige midler på tre innenlandske hovedveger i løpet av disse årene. De to første var høyfjellsvegene over Dovrefjell og Filefjell, som staten hadde tatt ansvaret for ved kongelig resolusjon 20. august 1827; den tredje var en hovedveg fra Lyngdal til Feddebro i Vest-Agder som ble vedtatt opparbeidet ved kongelig resolusjon 4. juni 1831. Dette veganlegget hadde alene kostet nesten 50 % mer enn de ti årene med drift av høyfjellsvegene hadde gjort til sammen - 11 448 av totalt 19 588 spesiedaler - likevel lød dette første refusjonskravet bare på 10 skilling per skylddaler. Det var endatil etter en oppjustering, kravet skulle egentlig vært på 9 2/3 skilling, men Justis-departementet mente det «med Hensyn til Repartitionen paa enhver enkelt Skatteyder, maa ansees rigtigst at benytte et mere deelbart og ei med Brøk forbundet Tal», og tok derfor med noen kostnader som hadde påløpt etter utløpet av det foregående busjettåret.

Vegrefusjonskravet fulgte samme spor som refusjonskravene knyttet til offentlige skyssutgifter hadde gjort siden 1818. Skyssrefusjonskravene var en følge av at friskyssordningen for embedsreiser ble opphevet ved skysslov 6. juni 1816 § 17. Etter dette måtte offentlige embedsmenn, som tidligere hadde hatt krav på å bli transportert

⁷⁷⁸ Departements-Tidende 1834 s. 64-67, refusjonsplakat 16. januar 1834

uten at de selv sto for oppgjøret, betale for seg på lik linje med andre. Det fulgte imidlertid av § 17 at de var

berettigede til, for saavidt de enten efter de hidindtil gjældende Anordninger vare tilstaaede Friskyds, eller efter Regjeringens Foranstaltning tilkomme fri Befordring, at erholde, med lagttagelse af Bestemmelsen i 8 §., Godtgjørelse for Befordrings-Omkostningerne

- de måtte med andre ord levere reiseregning for å få tilbake det hadde lagt ut, og skyssutleggene ble deretter dekket inn igjen ved utlikning på hele landets matrikkelskyld.

Etter det første vegrefusjonskravet i 1834 tok det noen år før det neste ble sendt ut, det kom 16. juli 1838. Dette kravet omfattet perioden fra 1. juli 1833 til 31. desember 1837 og lød på 12 skilling per skylddaler, men var altså kravet for hele den aktuelle perioden, 4 ½ år. Deretter ble det imidlertid sendt ut årlige vegrefusjonskrav. De gir et bilde av hvordan den statlige anleggsvirksomheten utviklet seg fra 1838 til 1853: Kravet for 1838 var på 12 skilling per skylddaler, for 1839 var det 24 skilling og for 1840 ble det 32 skilling.⁷⁷⁹ Etter det lød kravet igjen på 24 skilling i noen år, gikk ned til 12 skilling for årene 1846 og 1847, men steg så til 40 skilling for 1848 og 60 for 1849. Deretter fulgte tre år med stabile 46 skilling per skylddaler, mens kravet for 1853 lød på 56 skilling per skylddaler.

Skyssrefusjonskravene var sendt ut hvert år siden 1818, men skysskostnadene ble overført på statskassen med virkning fra 1. januar 1840⁷⁸⁰ og ble dermed lagt inn i det ordinære statsbudsjettet for hvert av de aktuelle bevilgningsområdene. Den siste rene skyssrefusjonsplakaten ble følgelig sendt ut i 1841.⁷⁸¹ Etter noen års opphold ble de siste restbeløpene utliknet sammen med vegrefusjonskravene for årene 1843-1852⁷⁸², men fra 1853 var vegrefusjonskravet det eneste statlige kravet som ble utliknet med matrikkelskylden som grunnlag.⁷⁸³

⁷⁷⁹ Disse refusjonsplakatene er ikke tatt med i oversikten i vedlegg 1.

⁷⁸⁰ Lov 6. april 1839

⁷⁸¹ Refusjonsplakat 25. august 1841

⁷⁸² Refusjonsplakat 23. mai 1853

⁷⁸³ Indst. S. No. 116 (1854) s. 587

Forskutteringssystemet i veilov (1851) var basert på at alle beløp som gikk ut fra vegfondets konto, skulle kreves inn igjen som vegskatt. Den eneste endringen fra systemet slik det var etter 1824-loven til det som kom med 1851-loven, var at vegfondets utlegg ifølge 1824-loven skulle utliknes på landets matrikkelskyld, mens det ifølge 1851-loven skulle fordeles slik at det også skulle kreves inn en andel fra kjøp- og ladestedene. Dette var foreslått av statsråd Stang i 1848 og var blant de få endringsforslagene som ble tatt inn underveis i lovarbeidet.⁷⁸⁴ Utlikningen bød imidlertid på to problemer. Det ene var knyttet til matrikkelen som sådan, det andre til fordelingen av den andelen som skulle kreves inn fra byene, og første gang begge ble tatt opp, var på Stortingssesjonen i 1854. Det var problemet med å få en rettferdig fordeling basert på den eksisterende matrikkelen som ledet til den første prinsipielle endringen i bevilgningssystemet, og etter hvert også til at det ble vedtatt en lov om revisjon av matrikkelen i 1863.

I 1883 ble det besluttet å gå over til en ordning der vegbudsjettet fulgte det ordinære statsbudsjett-systemet.⁷⁸⁵ Som følge av dette ble vegfondet gradvis avvirket. Ordningen med utlikning på hele landets matrikkelskyld ble opprettholdt noen år, men 4. juli 1893 vedtok Stortinget at 'vegskatten' skulle oppheves helt.⁷⁸⁶ Den siste statlige refusjonsplakaten er derfor datert 21. oktober 1893 og var refusjonskravet for første halvår av 1893. Det var sannsynligvis dette som gjorde at sentraladministrasjonen ble mindre opptatt av skattematrikkelen fra slutten av 1800-tallet, noe som var en del av bakgrunnen for at det ble åpnet for skylddeling ved avståelse av grunn til vegene da skylddelingsloven ble vedtatt i 1909.⁷⁸⁷ Matrikkelen forble likevel en del av skattefordelingsgrunnlaget helt til det ble innført direkte fylkesskatt med virkning fra 1. januar 1977⁷⁸⁸, selv om den etter hvert bare var brukt som grunnlag for å beregne den enkelte kommunes andel av fylkesskatten.

⁷⁸⁴ No. 51 (1848) s. 1-12

⁷⁸⁵ Sth. Prp. No. 10 (1883) s. 11-15 (departementets orientering til Stortinget)

⁷⁸⁶ Stortingsforhandlinger 1893, 7. del nr. 2, S. 04.07., s. 1811-1844

⁷⁸⁷ Se bl.a pkt. 8.7.5

⁷⁸⁸ Lov 21. mai 1976 nr. 30

8.7.2.3 1854: En andel av hovedvegskostnadene overføres til «endelig Udredelse» av statskassen

Det første utlikningsproblemet vegkomitéen fikk i 1854, bunnet i at landets skattematrikkel ikke ble ansett som noe godt utlikningsgrunnlag for landsdekkende krav. Selv om den var relativt ny, og dermed burde gitt et riktig bilde av skattegrunnlaget, var den ganske enkelt for dårlig harmonisert på landsbasis. For å unngå at skattebelastningen ble urimelig stor (og ikke minst uforutsigbar) gikk vegkomitéen derfor inn for «at benytte Noget af Statscassens contante Beholdning som Bidrag til de heromhandlede Udgifters Bestridelse».⁷⁸⁹ Komitéen gikk dermed bort fra prinsippet om at det som ble forskuttert av vegfondet, i sin helhet skulle utliknes på matrikkelskylden. Summen som skulle refunderes ved utlikning på matrikkelen de neste tre årene ble satt til 120 000 spesiedaler per år, slik at det årlige refusjonskravet skulle bli 48 skilling per skylddaler i den neste treårsperioden. Resten av bevilgningen til hovedveger, 35 000 spesiedaler årlig, skulle bli «at overtage til endelig Udredelse af Statscassen».⁷⁹⁰

Det andre vegkomitéen måtte ta stilling til, var spørsmålet om hvordan den delen av refusjonskravet som skulle utliknes på kjøp- og ladestedene (bykommunene og de ladestedene som ble styrt etter bykommuneloven) skulle fordeles mellom dem. Departementets budsjettforslag var basert på at kjøp- og ladestedene skulle dekke 1/5 av totalbeløpet⁷⁹¹ og at fordelingen mellom dem skulle skje «saavidt muligt, efter et paa Brandforsikrings-Summen, Folkemængden og Indførsels-Tolden grundet Forholdstal», selv om det var kjent at dette kunne slå skjevt ut.⁷⁹² Departementets forslag om at kjøp- og ladestedene skulle dekke 1/5 av vegfondets utlegg ble tatt til følge av vegkomitéen og vedtatt av Stortinget 4. august, men etter forslag fra vegkomitéens formann Birch-Reichenvald⁷⁹³ ble det satt ned en egen komité som skulle vurdere den foreslåtte fordelingen på hvert sted. Denne komitéen reduserte Kongsbergs andel fra 533 til 353 spesiedaler og omfordelte de siste 180 ved å overføre 36 spesiedaler på hver av byene Oslo,

⁷⁸⁹ Indst. S. No. 81 (1854) s. 436-437

⁷⁹⁰ Jfr. S. No. 51 (1857) s. 3

⁷⁹¹ Når det står 1/4 bl.a i vegkomitéens innstilling er det fordi utgangspunktet var landets andel – byene skulle betale «1/4 heraf», altså 1/4 av 4/5 av det totale refusjonsbeløpet.

⁷⁹² Indst. S. No. 81 (1854) s. 437

⁷⁹³ Stortingsforhandlinger 1854, 9. del, S. 05.08., s. 72. Forslaget om at byene skulle dekke 1/5 var vedtatt dagen før (og er referert på samme side), men da med tillegget «at Slutningen 'efter det indbyrdes Forhold o.s.v.' ikke ved denne Votering er afgjort».

Drammen, Arendal, Stavanger og Bergen.⁷⁹⁴ Fordelingskomitéen avviste derimot et forslag om at også Tønsberg og Holmestrand skulle få nedsatt sin andel.

På de etterfølgende stortingssesjonene ble det også behandlet noen anmodninger om nedsettelse av ulike kjøp- og ladesteders andeler.⁷⁹⁵ Fordelingen av denne delen av refusjonsbeløpet går jeg imidlertid ikke nærmere inn på her; den påvirket ikke Stortingets vedtak om bevilgninger til vegformål. Det gjorde derimot beslutningen om at bare en del av beløpet skulle utliknes på landets matrikkelskyld og kjøp- og ladestedene, mens resten skulle dekkes av statskassen.

På 1854-sesjonen leverte lensmann Nils N. Enge, som på dette tidspunktet representerte Aust-Agder⁷⁹⁶, «en Anmodning til Regjeringen om at lade anstille Undersøgelser om Forholdet mellem Grundeidendommenes Matriculskyld i de forskjellige Dele af Riget».⁷⁹⁷ Enge viste til vegrefusjonskravene som noe av det som gjorde det nødvendig å få vurdert matrikkelen som skattegrunnlag. Anmodningen ble behandlet av budsjettkomitéen, men komitéen innstilte på ikke-behandling, og det ble også resultatet.⁷⁹⁸ Neste gang Enge leverte samme anmodning ble den imidlertid tatt til følge - det kommer jeg tilbake til.

8.7.3 1857: Kostnadsøkninger og forslag om 'overskridelsesbidrag'

Veilov (1851) forutsatte, slik 1824-loven hadde gjort, at det bare var mellomriksvegene som skulle finansieres av staten. Alle andre hovedveger skulle bekostes «af det Amt eller de Amter, hvorigjennem Veien gaaer, nemlig af hvert Amt for dets Deel af denne, efter Bevilgning af vedkommende Amtsformandskab», § 4 annet ledd. Bygdevegskostnadene skulle dekkes «af det Formandskabsdistrict eller de Formandskabsdistricter, hvorigjennem Veien gaaer, nemlig af ethvert Formandskabsdistrict for dets Deel af denne, efter Bevilgning af vedkommende Formænd og Repræsentanter», § 4 femte ledd.

Det var mulig å søke om bidrag til veganlegg hvis «disse Omkostningers Udredelse i det Hele eller for en Deel skjønnes at ville blive for trykkende», veilov (1851) § 4, og dette

⁷⁹⁴ Indst. S. No. 111 (1854) s. 573

⁷⁹⁵ S. No. 51 (1857) s. 2-4; S. No. 29 (1862-1863) og Indst. S. No. 89 (1862-1863) s. 396-397 (Svelvik)

⁷⁹⁶ Lindstøl (1914 a) s. 216-217

⁷⁹⁷ Indst. S. No. 116 (1854). Anmodningen er ikke trykket som eget dokument, men er gjengitt i sin helhet som del av innstillingen (side 584-588 i 7. del av stortingsforhandlingene for 1854).

⁷⁹⁸ Indst. S. No. 116 (1854)

gjaldt både bygdeveger og hovedveger. Det fremgikk imidlertid av § 4 tredje ledd at det bare kunne søkes om statsstøtte til hovedveger. Var det en bygdeveg det var snakk om, måtte det «gjøres Forestilling til Amtsformandskabet om den fornødne Understøttelse af Amtsveicassen», § 4 siste ledd.

For å bli klassifisert som hovedveg måtte en veg høre til

de viktigere blant de Veie, som forbinde Norge med Sverige, et Stift med et andet, et Amt med et andet, som føre fra en Kjøbstad til en anden, eller tjene et Amt, Fogderi eller Sorenskriveri enten i det Hele eller for en væsentlig Deel som Vei til en Kjøbstad eller Ladested, veilov (1851) § 1. En følge av kravet om at det bare var hovedveger som kunne få statsstøtte, var at det var mulig å få støtte til utbedring av en bygdeveg dersom den kunne omklassifiseres til hovedveg etter at den var utbedret, men dette ekskluderte likevel en rekke veganlegg. Det gjaldt både veger som «bare» gikk fra bygd til bygd og veger mellom vegløse områder og utenverdenen, og det uavhengig av hvor nyttig vegen ellers ble vurdert å være. Ett av de tre «private Andragender» som ikke ble innstilt for tilskudd i 1854, var en søknad om støtte til en ny bygdeveg fra Flatdal til Seljord i Telemark. Begrunnelsen departementet hadde brukt i budsjettproposisjonen var at vegen «ikke egner sig til at classificeres som Hovedvei», men samtidig beklaget departementet at det «ikke ... kunne anbefale, at der af det almindelige Veifond bevilges det ansøgte Bidrag».⁷⁹⁹ Vegkomitéen flertall ville altså heller ikke støtte prosjektet, blant annet med henvisning til at når man hadde en fersk veglov som regulerte forholdet, ville det være feil «om man under de her forhaandenværende Omstændigheder, skulde indlade sig paa directe af Statscassen at yde Bidrag ogsaa til de enkelte Bygdelags Veivæsen».⁸⁰⁰

Både i 1854 og i 1857 var forutsetningen for å få støtte til et hovedvegsanlegg at «Distriktet» bandt seg til å dekke en bestemt andel av totalkostnaden, beregnet med utgangspunkt i overslagssummen for anlegget. Distriktsbidraget var i de fleste tilfellene 1/5 av de beregnede anleggskostnadene, og grunn- og gjerdeerstatningene var inkludert i kostnadsberegningen. I 1857 pekte vegkomitéen imidlertid på et problem: Anleggskostnadene hadde steget så mye i løpet av budsjettperioden at flere anlegg hadde overskridelser på 30 % eller mer.⁸⁰¹ Høyere arbeidslønninger som følge av

⁷⁹⁹ S. No. 35 (1854) s. 40

⁸⁰⁰ Indst. S. No. 87 (1854) s. 463

⁸⁰¹ Indst. S. No. 90 (1857) s. 384

mangel på arbeidere var en av årsakene, men en annen var at erstatningene for grunn og gjerdehold ofte hadde blitt høyere enn det som var forutsatt da anlegget ble kostnadsberegnet. Departementet skrev blant annet at en av årsakene til at veganlegget Gjøvik-Vardal-Land-Odnes hadde store overskridelser

foruden de sædvanlige Aarsager fornemmelig [må] tilskrives en Overskridelse af noget over 6,000 Spd. af de til Erstatning for Jordafstaaelse samt for Gjærders opførelse og Vedligeholdelse calculerede Beløb.⁸⁰²

Vegkomitéen mente at 'distriktene' som hadde fått bevilgninger ved det forrige budsjettvedtaket i 1854, ikke kunne pålegges å bidra med mer enn det som var forutsatt da amtstinget fattet sine opprinnelige tilskuddsvedtak. Komitéen var også bekymret for at en prinsippendring kunne føre til «Betænkeligheder hos vedkommende Communer⁸⁰³ mod at give Bidrag, naar de ikke med Tryghed kunde paaregne, at det engang Bevilgede ogsaa var det endelige Beløb, som blev Communen affordret». Komitéen mente likevel det var urimelig om «Communerne» ikke måtte bidra til å dekke overskridelsene, ettersom følgen var at de enten måtte dekkes via vegfondet (og dermed ville føre til at det ble mindre igjen som kunne brukes på nye anlegg) eller gå til endelig utgift for statskassen. Den valgte derfor å innstille på at det ble fattet et anmodningsvedtak:

Regjeringen anmodes om for Fremtiden at iagttage, at Beslutninger om Bidrag af en vis Andel af Omkostningerne til Veiarbejder, tillige indeholde Forpligtelse for Communerne til at udrede saadan Andel af de mulige Overskridelser.

Komitéen foreslo også tre andre anmodningsvedtak i 1857. Det første av disse fulgte opp foregående sesjons anmodning om at budsjettforslaget ble innrettet på en slik måte at det i minst mulig grad bandt det etterfølgende Storting. I det neste ble regjeringen anmodet om «saavidt muligt at tage Hensyn til at ikke Arbeidernes Udførelse kommer til at udøve forstyrrende Indflydelse paa den private Virksomhed» - 'privat virksomhet' var ikke tiltak vi i dag vil kalle 'private'; det var særlig vegprosjekter kommunene hadde ansvaret for man siktet til i den aktuelle sammenhengen.⁸⁰⁴ Bakgrunnen var som nevnt

⁸⁰² S. No. 51 (1857) s. 37

⁸⁰³ I sammenhengen her var 'Communerne' utvilsomt amtene, ettersom det var de som hadde ansvaret for hovedvegene, som altså var det eneste det var aktuelt å bevilge statsstøtte til i 1857.

⁸⁰⁴ Indst. S. No. 90 (1857) s. 389-391, jf. Indst. S. No. 68 (1859-1860) s. 276

at det var mangel på arbeidskraft i deler av landet og at dette hadde bidratt til kostnadsøkningene, og situasjonen hadde ført til at komitéen hadde tatt en del av departementets foreslåtte vegprosjekter ut av innstillingen og begrunnet det med at det allerede var andre anlegg i gang i nærheten eller at det hadde vist seg å være lokal mangel på arbeidskraft i det aktuelle området. Det tredje forslaget til anmodningsvedtak gikk på forholdet veg-jernbane; regjeringen ble bedt om «at have for Øie, at ikke Veianlæg udføres i Strøg, hvor muligens Jernbaneanlæg i nærmere Fremtid maatte komme til at gjøre saadanne Veie mindre nødvendige». Også her var komitéens nedprioriteringer en del av bakteppet. I innstillingen hadde den tatt ut en bru og et veganlegg som var oppført i regjeringens budsjettforslag; for bruprojektets del var forholdet til jernbanelinjen bare en del av det som gjorde utslaget, men når det gjaldt hovedvegen fra Hønefoss til Kokkerstuen var den planlagte jernbanen eneste grunn: «Paa Grund af det Jernbaneanlæg, som i denne Tract projecteres, antager Committeeen, at denne Vei bør sættes tilside».

Stortinget behandlet vegbudsjettet 5.-10. august, og vegkomitéens forslag til anmodningsvedtak ble endret litt underveis.⁸⁰⁵ Regjeringen ble etter dette anmodet om

- 1) at indrette sit Forslag til næste Storthing om Bevillinger til Veivæsenets Fremme saaledes, at deri kun opføres de Summer, som antages at ville udkræves i den paafølgende Budgettermin;
- 2) for Fremtiden at iagttage, at Beslutninger om Bidrag af en vis Andeel af Omkostningerne til Veiarbeider tillige indeholde Forpligtelse for Kommunerne til at udrede saadan Andeel af de mulige Overskridelser;
- 3) ved Bestemmelsen af den Orden, hvori de ovenfor nævnte Veiarbeider skulle komme til Udførelse, at have for Øie, at de af nærværende Storthing bevilgede Midler, saavidt det kan bestaae med en hensigtsmæssig Arbeidsplan i det Hele, fortrinsviis blive anvendte til saadanne Arbeider i de forskjellige Egne af Landet, som ved Hjælp deraf kunne fuldføres uden at kræve ny Bevilgning af Statskassen for en følgende Budgettermin;
- 4) saavidt muligt at tage Hensyn til, at ikke Arbeidernes Udførelse kommer til at udøve forstyrrende Indflydelse paa den private Virksomhed;
- 5) at have for Øie, at ikke Veianlæg udføres i Strøg, hvor muligens Jernbaneanlæg i nærmere Fremtid maatte komme til at gjøre saadanne Veie mindre nødvendige.⁸⁰⁶

⁸⁰⁵ Budsjettbehandlingen i sin helhet: Stortings-Tidende 1857, S. 05.-10.02, s. 575-596, 600-699 og 704 (det siste bare en rettingsnotis).

⁸⁰⁶ S. No. 46 (1859-1860) s. 3

Dette ble fulgt opp i neste vegbudsjett, og følgen ble nye prinsipielle endringer.

8.7.4 1859/60-sesjonen

8.7.4.1 Noen av kravene om distriktsbidrag tillegges en 'grunn og gjerde'-andel
I 1860 fulgte departementet opp anmodningen om å inkludere en andel av overskridel-
sene i kommunens forpliktelser som del av vilkåret for å få statsstøtte.⁸⁰⁷ Samtidig skrev
departementet imidlertid «at der er Grund til for Fremtiden at fordre et noget større
Bidrag af Distrikterne som Betingelse for Veiarbejders Udførelse for Veifondets Regning
end hidtil i Almindelighed skeet», og mente dette best kunne gjøres

i den Form, at de vedkommende Distrikter overtage ved Siden af en større eller mindre
Brøkdeel af Overslagssummerne at udrede den hele Erstatning, der maatte paakreves for
Grundafstaaelse til og Gjærdehold ved Anlæg, der skulle udføres for Veifondets Regning, da
man nemlig gennem længere Tids Erfaring er kommen til Overbeviisning om, at den
nævnte Erstatning ved offentlige Veianlæg ikke sjelden bliver ansat til et høiere Beløb end
Billighed synes at skulle medføre. Det lader sig vanskelig aldeles forebygge, at Erstatningen,
naar den skal udredes af det Offentlige, ofte bliver større, end om de i Anlægget nærmest
interesserede Distrikter havde at udrede samme, ligesom ogsaa disse, naar de havde en
umiddelbar Fordeel deraf, rimeligviis vilde forstaae at virke til frivillig Afstaaelse af Grund
til offentlige Veianlæg i en langt større Udstrækning, end nu i Almindelighed opnaaes.

Tanken var altså at veganleggene fortsatt skulle kostnadsberegnes slik man hadde gjort
så langt, med erstatningen for grunnavståelser og gjerdeknader som en egen post i
kostnadsoverslaget, men at 'distriktene' skulle pålegges å dekke hele denne erstatnings-
posten som en del av det de måtte bidra med for å få tilskudd fra statens vegfond. De-
partementet hadde også lagt dette inn i to av bevilgningsforslagene. Bevilgning til vegen
over Haukeli ble foreslått gitt «under Betingelse af, at de vedkommende Distrikter
overtage at udrede foruden den hele Erstatning for Grund til Veianlægget samt Gjær-
dehold desuden 1/5 af de forøvrigt medgaaende Omkostninger» (s. 58 i proposisjo-
nen), og det samme vilkåret ble lagt inn som forutsetning for bevilgning til omlegging av
«søndre Klev» i Holmestrand (side 59).

Vegkomitéen gikk imidlertid et skritt videre. Først ga komitéen (rent generelt) uttrykk
for at den mente at

⁸⁰⁷ S. No. 46 (1859-1860) s. 42-43

Forøvrigt kan der formeentlig ikke være Noget til Hinder for, at Bidraget for en Deel bestaaer i, at Kommunerne overtage Erstatningen for Afstaaelse af Grund og for Gjerdehold, naar denne Erstatning bestemmes efter en af Indredepartementet vedtagen Værdi.⁸⁰⁸

Deretter la den inn overtakelse av hele eller deler av grunn- og gjerdeerstatningen som vilkår for støtte til fem prosjekter i tillegg til de to prosjektene departementet allerede hadde ført opp med dette vilkåret i budsjettforslaget. 'Distriktet' skulle (etter komitéens forslag) dekke halvparten av grunn- og gjerdeerstatningen i forbindelse med omlegging av hovedvegen mellom Asper bru i Akershus og Knapstad i Østfold og veganlegget over Maurstadeidet, og måtte overta hele erstatningsposten som vilkår for støtte til omlegging av hovedvegene fra Seljord til Flatdal, gjennom Larvik (fra dammen ved Fritzøe verk til torget) og fra Skare til Røldal i Hordaland.⁸⁰⁹ I samtlige tilfeller ble dette lagt inn som tillegg til den andelen av anleggskostnadene som departementet hadde foreslått.

Da Stortinget skulle behandlet budsjettinnstillingen, var omleggingen fra Asper bru i Akershus til Knapstad i Østfold det første av prosjektene med 'grunn og gjerde'-tillegg som ble behandlet.⁸¹⁰ Det ble en heftig diskusjon både om prinsippet i seg selv, om den potensielle faren for at prinsippendringen ville gjøre det vanskeligere å få 'distriktene' til å stille med bidrag til veganlegg, og om hvorvidt det var riktig at Akershus skulle dekke halvdel av 'grunn og gjerde'-kostnadene for et vegstykke som ble ansett å ha liten lokal betydning. Østfolds tredjerepresentant, Olai Pedersen Wiig, startet debatten med å foreslå at man skulle vedta at «Kommunens Forpligtelse, hvad Grunden og Gjerdeholdet angaaer, bortfalder». Tredjerepresentanten fra Akershus, Jacob Hansen Hoelstad, svarte med et forslag om at innstillingen skulle endres slik at man vedtok at Østfold skulle dekke 1/5 av anleggskostnadene pluss halvdel av grunnkostnadene for parsellen fra amtsgrensen til Knapstad, mens Akershus bare skulle dekke sin femtedel av anleggskostnadene. Han mente prinsippet var helt greit så lenge det ble brukt som vilkår for støtte til veganlegg som var ønsket lokalt, men at det ble feil om Akershus skulle bli nødt til å betale for en veg som «er ganske uden Interesse for Akershuus Amt». Da man omsider kom så langt som til voteringen, ble Wiigs forslag om at man skulle stryke samtlige 'grunn og gjerde'-forpliktelser forkastet, men ved den etterfølgende

⁸⁰⁸ Indst. S. No. 68 (1859-1860) s. 257

⁸⁰⁹ Indst. S. No. 68 (1859-1860) s. 263-268

⁸¹⁰ Stortings-Tidende 1859-1860, Vol. S., 24.02, s. 489-497

alternative voteringen mellom komitéens og Hoelstads forslag, ble Hoelstads vedtatt med 58 mot 49 stemmer.⁸¹¹ Dermed slapp Akershus 'grunn og gjerde'-forpliktelsen i dette prosjektet. Det samme skjedde da omleggingen gjennom Larvik ble behandlet, men et par andre prosjekter som ikke var anbefalt av komitéen, men likevel fikk tilskudd som følge av stortingsbehandlingen, fikk det med vilkår om at lokalområdet måtte dekke enten halve eller hele 'grunn og gjerde'-kostnaden. Vurderingskriteriet var det samme hele vegen: Ble veganlegget ansett å ha stor lokal betydning, ble det tatt inn et 'grunn og gjerde'-vilkår; i motsatt fall ble det i de fleste tilfellene bare stilt krav om den vanlige femtedelen i distriktsbidrag.

8.7.4.2 Matrikkelproblemet

Også 1859/60-sesjonens vegkomité var opptatt av utlikningen på matrikkelskylden. I 1854 var det satt en utlikningsgrense på 48 skilling per skylddaler, men som følge av kostnadsoverskridelsene i etterfølgende perioden måtte 'vegskatten' økes til 64 skilling per skylddaler i 1857, og i 1860 var spørsmålet om den måtte økes nok en gang, nå til 72 skilling, fordi «Statskassens Tilstand for Tiden er saadan, at det maa ansees betænkeligt at paalegge den noget større Bidrag til Veivæsenet».⁸¹² Komitéen mente det var nødvendig å gjøre det, men samtidig «kan det ikke settes ud af Betragtning, at Matrikulen er en temmelig ulige Maalestok og i de forskjellige Districter af Landet udtrykker en temmelig forskjellig Verdi».

Komitéfertallet gikk inn for en utlikning på 72 skilling per skylddaler og bevilgninger i samsvar med dette. Overskridelsene i foregående budsjettperiode anbefalte komitéfertallet at man dekket inn ved at de ble ført til endelig utgift for statskassen, men det ble forutsatt at dette skulle være det eneste statskassen måtte dekke i den kommende budsjettperioden. Et medlem var uenig og mente statskassen måtte bære en større andel fordi det etter hans syn ikke kunne være «noget betenkeligt ved at opføre et mindre Beløb, som f. Ex. 20,000 Spd. aarlig, paa Budgettet, saameget mindre som en saadan Udgiftspost har kunnet bæres af de foregaaende Budgetter med et mere end dobbelt saa stort Beløb».⁸¹³ Han ville bruke dette beløpet til å redusere vegskatten fordi han mente det var en dårlig

⁸¹¹ Stortings-Tidende 1859-1860, Vol. S., 24.02, s. 497

⁸¹² Indst. S. No. 68 (1859-1860) s. 262-263

⁸¹³ Indst. S. No. 68 (1859-1860) s. 263

idé å øke den fra 64 til 72 skilling per skylddaler. Dette begrunnet han utelukkende med at matrikkelen var et dårlig fordelingsgrunnlag:

Matrikulskyldens Misforhold og som Følge Heraf dens Upaalidelighed som Faktor for det hele Land Ved Fordelingen af Landdistrikternes Bidrag til Veifondet er nok nu almindelig erkjendt, og naar hertil kommer, at i mange Egne af Landet, især i de sydlige og vestlige, hvor Eiendommenes Værdi er liden i Forhold til Skylden, have Misvæxt og Fodermangel sat Landeierne tilbage i høi Grad og berøvet dem for en stor Deel de Resourcer, de ellers kunne tye hen til for at tilveiebringe de fornødne Midler til Udredelse af de paa deres Eiendomme faldende Skatter og Afgifter, saa maa det vistnok indrømmes, at en forøget Udligning paa Matrikelen for neste Budgettermin vil blive følt desmere trykkende, som den nærværende allerede maa ansees under de nuværende Forhold at vere følelig nok.

Af disse Grunde drister dette Medlem sig ikke til at stemme for nogen høiere Udligning paa Matrikelen som Tilskud til Veifondet, end den af forrige Storthing besluttede.⁸¹⁴

Vegkomitéens medlemmer var ikke de eneste som var opptatt av matrikkelsituasjonen, og utfordringene knyttet til å sikre en rimelig fordeling av vegskatten var bare en del av problemet. Den var likevel en viktig årsak til at en av lovene som ble behandlet og vedtatt på sesjonen i 1862/63 var lov 6. juni 1863 *om Revision af Matriculen*.

8.7.4.3 Anmodningsvedtak, 1859/60-sesjonen. Vegdirektørposten som følge av ett av dem

Også i 1859/60-sesjonen ble det flertall for en rekke anmodningsvedtak knyttet til vegbudsjettet. Et 'anmodningsvedtak' er et vedtak, fattet av Stortinget i plenum, der regjeringen blir bedt om å foreta nærmere angitte handlinger eller treffe bestemte vedtak. Regjeringen er ikke bundet av anmodningsvedtak⁸¹⁵, men de er politisk forpliktende som uttrykk for stortingsflertallets vilje og forventninger. De kan imidlertid være formulert nokså generelt, og det blir da opp til regjeringen å vurdere hvordan vedtaket best kan følges opp. Et av 1859/60-sesjonens anmodningsvedtak var i denne kategorien, der ble regjeringen anmodet om

at tage under Overveielse og meddele næste Storthing Forklaring om, hvorvidt det maatte være hensigtsmæssigt at ordne Undersøgelserne angaaende Veianlæg, der skulle udføres for det almindelige Veifonds Regning, saaledes at Riget deles i et vist Antal Districter samt

⁸¹⁴ Indst. S. No. 68 (1859-1860) s. 263

⁸¹⁵ Dok. 21 (2020-2021) s. 35, Innst. 143 S (2021-2022) s. 24

at Undersøgelserne i hvert District overdrages til en bestemt Ingeniør, hvem det da tillige kunde paalægges at gennemgaa og bedømme de for Communernes Regning udarbejdede Planer til nye Veianlæg, som i Districtet uden Tilskud af Veifondet komme til Udførelse.⁸¹⁶

Bakgrunnen var at Stortinget ikke lenger ville gi tilskudd til lønning av amtstilsatte ingeniører og vegvoktere, noe som var gjort i de to foregående budsjettperiodene. Tilskuddet hadde vært bevilget for å oppmuntre amtene til å opprette slike stillinger, men det hadde hele tiden vært en forutsetning at det ikke skulle være noen permanent ordning. Nå ble det altså fjernet, samtidig som Stortinget anmodet regjeringen om å vurdere andre muligheter.

Indredepartementet hadde på dette tidspunktet allerede bedt en kommisjon komme med en vurdering av

paa hvilken Maade den tekniske Bestyrelse - saavel den høiere som den lavere - af de offentlige Arbejder fremtidig burde søges ordnet for sikre deres hensigtsmæssige Planlæggelse og økonomiske Udførelse hvorved væsentlig burde haves for Øie, at skaffe Armeen og den offentlige Arbeidsvirksomhed den størst mulige gjensidige Fordel af Officerers Anvendelse i denne Virksomhed.⁸¹⁷

Kommisjonens betenkning ble levert i desember 1859, og ble deretter sendt på høring til Ingeniørbrigaden, Armékommandoen, Armédepartementet, Havnedirektøren og Marine-departementet. Kommisjonen hadde delt seg i to, der et flertall på seks gikk inn for at Ingeniørbrigaden skulle overta ansvaret for alle offentlige arbeider, mens et mindretall på fem (blant dem Indredepartementets vegassistent Christian Wilhelm Bergh) ville ha et eget, sivilt ingeniørkorps.⁸¹⁸ Etter høringsrunden valgte Indredepartementet å gå inn for det som ble omtalt som en 'prøveordning' - henleggelse under Ingeniørbrigaden:

Den tekniske Overbestyrelse af Jernbane-, Vei-, Kanal- og Havnearbejder henlægges, saavel hvad Planlæggelse som Udførelse angaaer, fra 1ste Januar 1861 og indtil videre under Ingenieurbrigaden, saaledes at saavel Kanal- og Havnedirecteurerne og den i Departementet for det Indre ansatte Veiassistent som den for de nye Jernbaneanlæg anordnede Bestyrelse i Spørgsmaale af teknisk Natur skulle sortere under nævnte Brigade,

⁸¹⁶ Stortingsforhandlinger 1859-1860, 9. del, S. 27.02., s. 54

⁸¹⁷ Norsk Militært Tidsskrift 1860, s. 1 (hele s. 1-7) i tilleggsdelen *Officielle Meddelelser*

⁸¹⁸ Departements-Tidende 1860 s. 817-830 og 833-847

der som Følge heraf i Anliggender, vedkommende den offentlige Arbeidsdrift, kommer til at staa i umiddelbart Forhold til Departementet for det Indre.⁸¹⁹

Dette mislikte neste Storting sterkt, noe som ble markert ved at det ble presisert i bevilgningsvedtaket at

til Udgifter ved Undersøgelser af nye Vei- og Broarbeider og Udarbeidelse af Forslag til samme saavel som andre tilfældige Udgifter ... 1. Intet er indbefattet til Udgifter, som er en Følge af Henlæggelsen under Ingeniørbrigaden af de civile offentlige Arbeiders Bestyrelse; 2. at ligesaa Intet deri er indbefattet til Lønning af Distrikts-Ingeniører, ...⁸²⁰

- distriktsingeniørene var en del av ingeniørbrigade-løsningen.

Erik A. Riisnæs, vegkomitéens sekretær, innledet debatten om Ingeniørbrigaden med å vise til at ordningen var noe Stortinget ikke hadde blitt orientert om før den ble presentert i forslaget til vegbudsjett⁸²¹ og at den etter hans syn verken var heldig eller hensiktsmessig. Han påpekte at både havnevesenet og kanalvesenet ble ledet av sivile embedsmenn med direktørtitler, og mente «at der burde anvises den Mand, som nu stod i Spidsen for Veivæsenet, hvis Kyndighed og Virksomhed var almindelig anerkjendt, og med hvem man saaledes havde al Grund til at være tilfreds, en lignende Stilling». Riisnæs avsluttet deretter innlegget med å «stille Forslag om Embedsgage til en Veidirektør 1200 Spd., samt om et personlig Tillæg 400 Spd. til den Mand, som nu stod i Spidsen for Veivæsenet». Mannen det var snakk om, var vegassistent C. W. Bergh. Saken var egentlig nokså ferdigdebattert på dette tidspunktet, man hadde allerede vært gjennom debatten om lønn til de fem ingeniøroffiserene som hadde fått ansvaret for hver sin landsdel som del av prøveordningen, og den neste taleren, Johan Krogness, innledet sitt innlegg med ordene «Det var sjelden hendt, at man paa en saadan Maade som idag havde brudt Staven over en af Regjeringen forelagt Plan» - og avsluttet med å si at han «vilde tiltrede Riisnes's Tanke, dog saaledes, at Gagen sattes til 1600 Spd. og fremsatte bestemt Forslag derom». Etter et kort ordskifte, der et par representanter (blant dem juristen Schweigaard) mente dette var en uryddig måte å gjøre ting på fordi det var ikke Stortingets oppgave å organiserte statsforvaltningen, bare å bevilge (eller ikke bevilge) de

⁸¹⁹ Res. 10. november 1860

⁸²⁰ Stortingsforhandlinger 1862-1863, 11. del, S. 28.03., s. 63. Debatten er referert i Stortings-Tidende 1862-1863, vol. S. s. 497-506 (om distriktsingeniørene) og 506-509 (om henleggelsen under Ingeniørbrigaden og C. W. Berghs stilling)

⁸²¹ S. No. 52 (1862-1863) s. 93-100

nødvendige midlene til stillingene som ble foreslått, trakk både Riisnæs og Krogness forslagene sine tilbake. Krogness avsluttet imidlertid med å si at

Ved at slaa Navnet Veidirektør fast, var ikke vundet saa meget i og for sig, men Navnet indeholdt en Antydning om at Manden skulde være i Besiddelse af Myndighed og Ansvarlighed. Ved de faldne Udtalelser troede han imidlertid at have opnaaet hvad han vilde.

Stortinget ansatte i realiteten Christian Wilhelm Bergh som Norges første vegdirektør i løpet av denne debatten – et sterkere signal enn Stortingets klare melding om at ingeniørbrigade-ordningen i alle fall ikke skulle støttes via vegbudsjettet, i kombinasjon med debatten om Berghs lønn og posisjon, kunne regjeringen knapt få. 16. april 1864 kom den kongelige resolusjonen som sa at

Den Ingeniørbrigaden for Tiden overdragne Delaktighed i civile offentlige Arbeiders Bestyrelse bortfalder. ... Veiassistent-Embedet blir herefter at benævne Veidirektørembedet ... Den hidtil som Veiassistent constituerede Ingeniørmajor C. W. Bergh constitueres som Veidirektør.

Det må tilføyes at stortingsrepresentantene neppe var fullt så uvitende om løsningen departementet hadde valgt, som det ble gitt uttrykk for underveis i debatten. Mange av dem hadde sittet på Stortinget også da anmodningsvedtaket ble fattet i 1860, og samme dag som anmodningsvedtaket ble referert i Morgenbladet (og på samme side), hadde avisa en artikkel om kommisjonens forslag, som ble avsluttet slik:

For det Tilfælde, at man maatte finde Betænkeligheder ved nu at træffe en definitiv Ordning af denne for Staten vigtige Sag, har Komiteens Pluralitet, for Erhvervelse af den fornødne Erfaring, foreslaaet en midlertidig Henlæggelse af de offentlige Arbeiders tekniske Ledning under Ingeniørbrigaden, medens en Minoritet i samme Hensigt holder paa de bestaaende Forholde, med den Forandring, at den ved Indredepartementet ansatte Assistent eller Konsulent i Veianliggender gives en mere uafhængig, med Kanaldirektørens overensstemmende Stilling.

Forøvrigt skal Komiteen være enstemmig om at anbefale istedetfor Amtsingeniører Ansættelse af Distriktsingeniører, der hver, efter Omstændighederne, skulle tildeles 2 eller 3 Amter.

Ingeniørbrigaden ligesom og Armeekommandoen skal nylig have erklæret sig for den af Komiteens Pluralitet foreslaaede provisoriske Forføining.⁸²²

I løpet av de neste månedene hadde samme avis 12 oppslag om saken, til dels over flere sider, og de fire første sto på trykk mens Stortinget 1859-1860 fortsatt var samlet.⁸²³ Noen formell orientering om ordningen hadde Stortinget imidlertid aldri fått, så slik sett hadde 1862/63-representantene god grunn til å reagere på fremgangsmåten.

Anmodningsvedtaket som endte med at Bergh ble vegdirektør i 1864, var bare en av flere anmodninger Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av vegbudsjettet i 1860. Blant de øvrige var en anmodning om å prioriterer veganlegg som var oppført på tidligere budsjetter, men fortsatt ikke var igangsatt, men også en der regjeringen ble anmodet om å

indrette sit Forslag til næste Storting om Bevillinger til Veivæsenets Fremme saaledes, at deri kun opføres de Arbeider, som antages at skulle komme til Udførelse; men derhos tillige at nævne nogle andre Arbeider, der næstefter disse burde komme i fortrinlig Betragtning.⁸²⁴

Stortinget ønsket seg altså en form for 'reserveliste', noe man også hadde hatt tidligere, men anmodningen hadde sammenheng med at det første som ble debattert da vegbudsjettet ble behandlet, var lengden på budsjettperiodene.⁸²⁵ Det hadde vært seks-årige budsjettperioder frem til denne sesjonen, nå hadde regjeringen foreslått at man skulle gå ned til tre år, nettopp for å imøtekomme Stortingets ønske om en ordning som gjorde at vedtak på ett Storting ikke bandt det neste mer enn nødvendig. Vegkomitéen hadde imidlertid vært i tvil om det var fornuftig å kutte budsjettperioden fra seks til tre år med umiddelbar virkning, og hadde derfor foreslått at man i første omgang gikk fra seks til 4 ½ år, noe som også ble resultatet. Det fremgår av både komitéinnstillingen og debatten at et av problemene med 'reservelistingen' slik den hadde vært praktisert tidligere, var at det var sentraladministrasjonen som tok stilling til hvilke av prosjektene på reservelisten som skulle igangsettes, og at dette ble oppfattet som uforutsigbart og lite

⁸²² Morgenbladet 1860 nr. 59 (28. februar) s. 3

⁸²³ Morgenbladet 1860 nr. 89, 90, 91, 92, 185, 186, 189, 190, 206, 209, 225, og 226 (29., 30. og 31. mars, 1. april, 7., 8., 11., 12., 28. og 31. juli, 16. og 17. august)

⁸²⁴ Indst. S. No. 68 (1859-1860) s. 279. Det er dette anmodningsvedtaket som skjuler seg bak det nokså kryptiske «Indstillingens Post VIII Bogstav a bifaldes som b under samme Post» i Stortingsforhandlinger 1859-1860, 9. del, S. 28.02., s. 55.

⁸²⁵ Stortings-Tidende 1859-1860, vol. S. s. 471-482

tilfredsstillende fordi prosjektene sjelden ble igangsatt før de ble flyttet opp på sikker plass i budsjettet. Nå var tanken at listen i større grad skulle være en liste over prioriterte prosjekter som skulle følges.

Stortinget anmodet også om å få spesifiserte regnskapsoversikter slik at det var mulig å se «hvad der er forbrugt til hvert af de i Budgetterminen udførte Arbeider, samt forsaavidt Overskridelse af Overslagssummen har fundet Sted, Forklaring om de Omstændigheder, der have bevirket dette» og oversikt over «de Regulativer, der gjælde for Lønningen af de forskjellige Klasser Ingeniører i Veivæsenets Tjeneste». Lønnsregulativene har de altså hatt for hånden da ingeniørbrigade-ordningen og Berghs lønn ble debattert på den etterfølgende sesjonen.

Vegkomitéen hadde i tillegg til dette foreslått at det skulle vedtas en anmodning til regjeringen om «at anvende det i Veilovens § 34 omhandlede Pligtarbeide ved de Veianlæg, der udføres for Veifondets Regning med Bidrag af Amtskommunen, forsaavidt ikke særegne Omstændigheder herfor er til Hinder».⁸²⁶ Dette var imidlertid noe flere representanter hadde sterke innvendinger mot, blant annet ble det fremholdt at det fikk være nok at muligheten eksisterte, man trengte ikke komme med en anmodning som kunne oppfattes som at Stortinget ønsket større bruk av en ordning som en representant omtalte som «en barbarisk Skik fra den Tid, da man ikke kunde faae Folk» som «spilder Arbeide til ingen Nytt», en annen «en liden hensigtsmæssig Ting, som ikke fortjener at styrkes».⁸²⁷ Underveis i debatten erklærte tre av vegkomitéens medlemmer at de hadde ombestemt seg og ville stemme mot anmodningsvedtaket de selv hadde vært med på å foreslå. Et forslag fra komitéformann Aall om at man kunne omformulere forslaget så det fremgikk at tanken var at pliktarbeidet måtte fastsettes i forkant og avregnes som en del av det lokale bidraget, fikk en viss tilslutning, men ingen av forslagene fikk det nødvendige flertallet – komitéens opprinnelige forslag fikk 12 stemmer, Aalls 17 stemmer. Pliktarbeidsbestemmelsen ble imidlertid stående i vegloven helt til sogneveisloven ble vedtatt i 1882.

⁸²⁶ Indst. S. No. 68 (1859-1860) s. 280

⁸²⁷ Stortings-Tidende 1859-1860, Vol. S., 28.02. s. 567-569

8.7.5 1862/63-sesjonen

8.7.5.1 Statsbidrag til bygdeveger, men ikke fra vegfondet

Selv om flertallet i 1854-sesjonens vegkomité hadde motforestillinger mot å bevilge støtte til bygdevegene fordi dette ikke var i samsvar med veglovens system, så komitéen ikke fullstendig bort fra muligheten. Komitéens flertall skrev den gang at

Spøragsmaalet om, hvorvidt der undtagelsesviis, udenfor Lovens Forudsætninger, kan blive at tilstaae noget Bidrag til Bygdeveie directe af Statscassen, væsentligt ... maatte afgjøres efter Hensyn saavel til vedkommende Amts-Communes præsumtive Evne til at fyldestgjøre deslige Krav, som ogsaa til Størrelsen af de Udgifter, den for Øvrigt kan have til sit eget eller til de enkelte Bygders Veivæsen.⁸²⁸

Det ble altså forutsatt at om det skulle gis støtte til bygdeveger, skulle det ikke være som vegfondsmidler, og lista ble i tillegg lagt høyt. Derfor kan det kanskje være lett å tenke at det er tatt litt ekstra hardt i når søknaden om støtte til Sirdalsvegen, den første bygdevegen som fikk slik støtte, fremstår som en skikkelig elendighetsbeskrivelse.⁸²⁹ Det er imidlertid ingen tvil om at problemene som lå til grunn for søknaden var reelle nok. Sirdal var fullstendig uten vegforbindelse med omverdenen, så det var vanskelig for sirdølene å skaffe landbruksprodukter som korn og poteter annetsteds fra. De dyrket dem derfor selv – så godt det lot seg gjøre – men det var dårlige vekstforhold i dalen, og både i 1860 og 1861 slo avlingen feil. Da amtmannen i Vest-Agder sendte innberetning om avlingen for 1861 til departementet, skrev han at

Sirdalen, der begge de foregaaende Aar har faaet Laan hos Staten, kan heller ikke iaar hjælpe sig selv. Kvægholdet er der bleven meget indskrænket paa Grund af Forarmelse. Paa Fjeldgaardene der blev Kornet ikke modent og den Glæde, man følte over en god Poteteshøst, blev kortvarig, da Sygdommen tog saa stærkt til, at hos Flerheden af Distriktets Indvaanere næsten hele Avlingen strøg med det svundne Aar.⁸³⁰

Våren 1862 ble det startet en innsamlingsaksjon til støtte for folk i dalen. I Flekkefjord ville man imidlertid bare støtte aksjonen dersom det som ble samlet inn derfra, i sin helhet ble brukt til å anlegge veg mellom Sirdal og Flekkefjord.⁸³¹ Ønsket om bedre

⁸²⁸ Indst. S. No. 87 (1854) s. 463

⁸²⁹ Dok. No. 56 (1862-1863)

⁸³⁰ Kristianssands Stiftsavis og Adresse-Contoires Efterretninger 5. mars 1862

⁸³¹ Dok. No. 56 (1862-1863) s. 2

kommunikasjonslinjer mellom Flekkefjord og Sirdal var ikke nytt, i 1854 var en av de tre søknadene om støtte til bygdevegsanlegg en søknad om bidrag til bruer i Sirdal, og Flekkefjord-representanten Nils Elias Børresen hadde allerede i 1851 foreslått at det skulle bevilges 8000 spesiedaler til «et Kanalisationsforetagende ved Sirelven, som maatte ansees af høieste Vigtighed for Kommunikationen i Sirdalen, hvorved den vilde forbindes med Flekkefjord ad Vandvei».⁸³² Det var også Børresen som leverte forslaget om støtte til Sirdalsvegen i oktober 1862, men det var tiltrådt av fem andre representanter, blant annet Peter R. Krag. I 1862/63 representerte Peter Krag Aust-Agder, men han var også sekondløytnant i Ingeniørbrigaden, og Indredepartementet hadde engasjert ham både til å ta seg av undersøkelsesarbeider og som bestyrer for en rekke vegprosjekter siden 1848. Etter amtmannens innberetning våren 1862 hadde departementet sendt Krag og premierløytnant Abel ut for å vurdere og kostnadsberegne veglinjen mellom Flekkefjord og Sirdal, og Krag hadde levert resultatet av sommerens undersøkelser 14. august 1862. Da var departementets vegbudsjettarbeid imidlertid kommet så langt at departementet ikke ville vurdere prosjektet, og de berørte kommunene ba derfor Børresen levere forslaget om støtte direkte til Stortinget. Det gjorde han så, forslaget ble referert i Stortinget 1. november, og det ble besluttet at dette og to andre søknader om bidrag til bygdeveger skulle leveres til vegkomitéen for vurdering.⁸³³ Samtidig leverte Krag et eget forslag om «at der bevilges 15,000 Spd. aarlig i næste Budgettermin som Bidrag til Oparbeidelse af saadanne Veie, som maatte være for byrdefulde for vedkommende Kommuner uden dog at egne sig til at klassificeres som Hovedveie med Videre», og dette ble også levert videre til vegkomitéen.

Vegkomitéen behandlet de fire forslagene som del av sin budsjettinnstilling, og viste først til at departementet fortsatt mente at det ikke var «Adgang til at anvende Veifondets Midler til et Veianlæg, som der ikke kunde blive Tale om at klassificere som Hovedvei».⁸³⁴ Komitéen skrev at den «ikke finder at kunne anbefale [Sirdalsveien] og nestforegaaende 2de Andragender» (altså de to andre bygdevegssøknadene) for støtte fra vegfondet fordi det ikke var aktuelt å klassifisere dem som hovedveger – men deretter viste den til Krag's forslag, anførte «at Tiden maa være kommen, da ogsaa de mindre Dalfører,

⁸³² Morgenbladet 14. september 1851

⁸³³ Stortingsforhandlinger 1862-1863, 11. del, S. 01.11., s. 21

⁸³⁴ S. No. 52 (1862-1863) s. 73-74 (departementets budsjettforslag), Indst. S. No. 89 (1862-1863) s. 386 (komitéens henvisning til departementets synspunkt)

skjøndt mere fjernede fra den større Samfærdsel, bør kunne gjøre Krav paa det Offentliges Bistand gjældende», og

man finder derfor, at Tanken i Krag's Forslag bør gives Bifald, og dette har man troet at burde gjøre ved at foreslaa, at der som Bidrag til Bygdeveies Oparbeidelse i Almindelighed i næste Budgettermin bevilges 10,000 Spd. aarlig. Et saadant Bidrag bør imidlertid, som Veiloven nu er, ikke tilstaaes af det almindelige Veifond, men maa bevilges af Statskassen, og bør anvendes efter Regjeringens nærmere Bestemmelse. ... Komiteens Pluralitet finder, af Hensyn til Alt, hvad der saavel i den Kongelige Proposition som i Børresens Forslag er anført om Trangen til Vei i Siredalen og til de særegne Forholde der, at burde foreslaa, at et bestemt Bidrag til Bygdeveien i Siredalen gives.⁸³⁵

Som «bestemt Bidrag» til Sirdalsvegen foreslo komitéen 1/3 av det anbefalte totalbeløpet – 10 000 spesiedaler fordelt over en treårsperiode.⁸³⁶ De to andre anleggene ble det overlatt til departementet å vurdere. Budsjettinnstillingen ble levert 17. mars 1863, og 28. mars ble den aktuelle delen behandlet av Stortinget.⁸³⁷

Det ble ikke flertall for forslaget om en fast bevilgning til bygdeveger, derimot økte Stortinget tilskuddet til Sirdalsvegen til 13 500 spesiedaler fordelt over tre år. Dermed ble Sirdalsvegen den første bygdevegen som fikk statsstøtte. Børresen, som hadde stått på i så mange år for å få vegforbindelse mellom Flekkefjord og Sirdal, fikk imidlertid aldri oppleve at arbeidet kom i gang. Han var vegkomitéens sekretær, men budsjettinnstillingen er signert av E. A. Riisnæs, «p. t. Komiteens Sekretær». Børresen var til stede da vegbudsjettet ble behandlet, men gjorde da oppmerksom på at han hadde «været forhindret fra at deeltage i Komiteens Forhandlinger med Undtagelse af den sidste Deel af Indstillingen, som da næsten var færdig» fordi han hadde vært syk, og 14. april 1863 ble stortingsrepresentantene informert om at han var avgått ved døden den 11.⁸³⁸

8.7.5.2 Anmodningsvedtaket om ansvaret for 'grunn og gjerde'

Da Indredepartementets statsråd Bretteville redegjorde for Stortingets budsjettvedtak i sin vedtaksinnstilling til kongen 21. mars 1860, opplyste han at Stortinget for to

⁸³⁵ Indst. S. No. 89 (1862-1863) s. 386-388

⁸³⁶ Indst. S. No. 89 (1862-1863) s. 401

⁸³⁷ Stortingsforhandlinger 1862-1863, 11. del, S. 28.03., s. 63

⁸³⁸ Stortingsforhandlinger 1862-1863, 11. del, S. 14.04., s. 65; Børresens orientering i Stortings-Tidende 1862-1863, vol. S. 24.02., s. 473

prosjekters del hadde vedtatt større distriktsbidrag enn regjeringen hadde foreslått, men at det i begge tilfellene var snakk om anvendelse av prinsippet som

Departementet i det underdanigste Foredrag, der ligger til Grund for den Kongelige Proposition, havde anbefalet som i Almindelighed hensigtsmæssigt og for Fremtiden følgeverdigt uden dog allerede nu at foreslaae det gennemført med Hensyn til de heromhandlede Anlæg, nemlig at Districterne foruden et passende Pengebidrag skulde overtage Udgifterne ved Erstatning for Grund og Gjørdehold til Veianlæg, der udføres for Veifondets Regning.⁸³⁹

I S. No. 52 (1862-1863) fulgte regjeringen opp dette ved å legge inn «overtagelse» av større eller mindre deler av 'grunn og gjerde'-kostnadene i flere prosjekter. Det første var prosjekt nr. 10, videreføring av vegene langs Namsen- og Stjørdalselvene, der skulle «Udgifterne til Grund og Gjørdehold overtages af Districterne og gaae til Afdrag i Bidraget med det for samme beregnede Beløb». Det var forutsatt at 'distriktene' skulle bidra med 1/3 av anleggskostnadene, men tanken var altså at kostnadene til 'grunn og gjerde' skulle være en del av dette.

Det aktuelle prosjektet var som sagt prosjekt nr. 10 i regjeringens forslag, og ved de etterfølgende prosjektnumrene 11, 12, 13, 14, 16, 21, 24, 27, 30, 32, 33 og 35 står det at distriktsbidraget skulle ytes «paa den under No. 10 anførte Maade», så tanken var at 'grunn og gjerde' skulle inngå som en del av bidraget også i disse prosjektene. Bidragenes størrelse var gjennomgående basert på en vurdering av om det aktuelle prosjektet kunne anses som et ledd i forbedringen av kommunikasjonen mellom landsdelene eller hovedsakelig hadde lokal interesse. I det første tilfellet var bidraget stort sett satt til en fjerdedel, i det siste var det fra en tredjedel til halvparten av kostnadene.

Da 1862/63-sesjonens vegkomité behandlet budsjettforslaget, mente komitéflertallet at dette var en god måte å håndtere 'grunn og gjerde'-kostnadene på. Mindretallet mente imidlertid at om man skulle løse det grunnleggende problemet - at erstatningene for grunn og gjerdehold så ofte ble høyere enn forutsatt - var det ikke nok at 'distriktene' bare måtte «overtage» en større eller mindre andel av denne posten.⁸⁴⁰ Mindretallet

⁸³⁹ Departements-Tidende 1860 s. 257 (statsrådsforedraget i sin helhet: s. 257-263, 280-286, 289-299 og 305-316) og S. No. 52 (1862-1863) s. 1 (budsjettproposisjonen, der statsrådsforedraget fra 1860 er gjengitt på s. 1-15)

⁸⁴⁰ Indst. S. No. 89 (1862-1863) s. 371

minnet om at departementet i 1860⁸⁴¹ hadde gitt uttrykk for at det ville være bedre om 'distriktet' måtte «udrede» - altså 'ta seg av' - hele erstatningsspørsmålet, fordi

«...Erstatningen, naar den skal udredes af det Offentlige, ofte bliver større, end om de, i Anlægget nærmest interesserede Distrikter havde at udrede samme, ligesom ogsaa disse, naar de have en umiddelbar Fordeel deraf, rimeligviis vilde forstaa at virke til frivillig Afstaaelse af Grund til offentlige Veianlæg i en langt større Udstrækning end nu i Almindelighed opnaaes», - hvorfor det antages at «Bidraget i Regelen vil ydes paa hensigtsmæssigste Maade i den Form, at vedkommende Distrikter overtage ved Siden af en større eller mindre Deel af Overslagssummen at udrede den hele Erstatning, der maatte paakræves for Grund og Gjerdehold».

Erik A. Riisnæs fra Hordaland var medlem av vegkomitéen, og han har nok vært blant komitéens mindretall, for da budsjettinnstillingen skulle behandles av Stortinget, fremsatte han et forslag til anmodningsvedtak:

Regjeringen anmodes om at indrette sit Forslag til næste Storting om Bevilgning til Veivæsenets Fremme, saaledes, at Distrikterne - foruden en vis Brøkdel af Overslagssummen - i Regelen overtage den hele Erstatning for Grund- og Gjerdehold.⁸⁴²

Etter en kort debatt, der forslaget ble støttet av blant annet Peter Krag, som viste til at alternativet var at takseringen ble gjennomført av vegvesenets ingeniør og «maa efter sin Natur være upaalidelig»; Søren Jaabæk, som hevdet at den «nuværende Praxis leder til at Taxten for Grunden opskrues», og en tilføyelse fra Riisnæs om

at saaledes som Sagen nu var ordnet, havde den engere Kommune ingen Interesse i at skaffe billig Grund før Overslaget var gjort, da Grunden kom til Afdrag i Kalkulsummen. For den var dette saaledes en Fordel, men før Veifondet og Statskassen til Tab. Hvis derimod Grunden ubetinget kom til Afdrag, da havde Kommunen fra Begyndelsen af Opfordring til at skaffe Grunden for det mindst mulige Beløb

ble Riisnæs' forslag til anmodningsvedtak vedtatt med 43 mot 41 stemmer.⁸⁴³

⁸⁴¹ S. No. 46 (1859-1860) s. 43 (sitatene i sitatet er altså derfra, mens sitatet i sin helhet er fra innstillingen)

⁸⁴² Stortings-Tidende 1862-1863, S. 28.03., s. 510

⁸⁴³ Stortings-Tidende 1862-1863, S. 28.03., s. 512, Stortingsforhandling 1863, 11. del, S. 28.03., s. 63

8.7.5.3 Matrikkelrevisjonsloven fra 1863. Virkningen for vegene i grunnbokssammenheng

2. mars 1857 leverte Enge nok en gang forslag om at det skulle sendes «Anmodning til Regjeringen om at anstille Undersøgelser og Sammenligninger angaaende Grundeidommenes Skatteskyld i forskjellige Dele af Riget».⁸⁴⁴ Samme dag leverte Ole Gabriel Ueland et «Andragende» fra 18 gårdbrukere i Vest-Agder som ba om «at Stortinget vil treffe Forføining til at afhjælpe Manglerne ved den nye Matrikul».⁸⁴⁵ Begge ble levert til budsjettkomitéen for behandling, og etter å ha gjennomført en foreløpig sammenlikning av forholdet mellom omsetningsverdi og skyldverdi i ulike deler av landet, leverte budsjettkomitéen innstillingen sin 8. august 1857.⁸⁴⁶ Der gikk komitéen inn for at Stortinget skulle fatte anmodningsvedtaket

Regjeringen anmodes om at lade anstille Undersøgelser og Sammenligninger angaaende Grundeidommenes Skatteskyld i alle Dele af Riget og forelægge næste Storting saadant Forslag, som de erhvervede Oplysninger maatte foranledige.

Ordlyden ble endret litt underveis i Stortingets behandling av saken 3. september, men anmodningen ble vedtatt og oversendt regjeringen.⁸⁴⁷

Departementet startet med å innhente mer informasjon, den ble lagt frem for Stortinget i 1860.⁸⁴⁸ Stortinget kom så med et nytt anmodningsvedtak 2. mai 1860, og denne gangen ble regjeringen anmodet om å «tage under Overveielse hvorvidt og hvorledes en Revision af Matrikulskylden bør iværksættes og derom at gjøre Meddelelse til næste Storting». Dermed ble det satt ned en kommisjon, og 19. mai 1862 leverte kommisjonen et lovforslag som ble sendt på høring, deretter bearbeidet av departementet, og så ble overlevert Stortinget i januar 1863.⁸⁴⁹ Det ble satt ned en særskilt stortingskomité til å behandle forslaget, og komitéens innstilling ble levert 10. mars 1863.⁸⁵⁰ Etter to

⁸⁴⁴ Stortingsforhandlinger 1857, 10. del, S. 02.03., s. 18 – sak nr. 181

⁸⁴⁵ Stortingsforhandlinger 1857, 10. del, S. 02.03., s. 19 – sak nr. 189

⁸⁴⁶ Indst. S. No. 99 (1857)

⁸⁴⁷ Stortingsforhandlinger 1857, 10. del, S. 03.09., s. 76 – vedtak nr. 113

⁸⁴⁸ Departements-Tidende 1861 s. 286 (hele statsrådsforedraget s. 285-293, 301-310, 317-323)

⁸⁴⁹ O. No. 3 (1862-1863)

⁸⁵⁰ Indst. O. No. 43 (1862-1863)

runder i Odelstinget og to i Lagtinget ble loven oversendt regjeringen i begynnelsen av mai, og 6. juni 1863 ble den sanksjonert av kongen.

Etter at loven var vedtatt, ble arbeidet for å få oppdatert skattematrikkelen satt i gang. Det ble opprettet egne takseringskommisjoner i hvert herred, men amtmennene hadde det overordnede ansvaret for å få gjennomført arbeidet, som omfattet en taksering av samtlige skattepliktige eiendommer i hvert herred med utgangspunkt i et system som skulle sikre at det ble samsvarende takster over hele landet. Sorenskriverne skulle sammenholde listene fra revisjonsarbeidet med skyldinformasjonen i panteregisteret og rette eventuelle avvik.⁸⁵¹

Som del av arbeidet skulle det også etableres et system for senere vedlikehold av skattematrikkelen. Grunnboka og matrikkelen hadde så langt vært dårlig samordnet. I en forordning fra 18. desember 1764 var det stilt krav om at informasjon om eiendomsendringer skulle videreformidles til etaten som hadde ansvaret for skattematrikkelen, men det fremgår av skriv fra årene etter to lovendringer i 1845⁸⁵² og en oppfølgingsresolusjon i 1848⁸⁵³ (der bedre samordning var en del av målet) at verken det gamle eller de nye kravene ble fulgt opp på en måte sentralmyndighetene var fornøyd med. Nå ble det innført felles eiendomsident – gårds- og bruksnummer – som skulle brukes i begge registrene, og sorenskriverne fikk plikt til å rapportere alle skyldrelaterte endringer i grunnbokssystemet videre til skattemyndighetene (Finansdepartementet og den lokale fogden). Samordningsplikten ble presisert i et rundskriv fra Finansdepartementet til amtmennene 21. juni 1880, der amtmennene ble bedt om å følge opp en del gjennomgående problemer i oppfølgingen av skylddelinger både hos sorenskriverne og fogdene.

Ved den første revisjonen skulle det tas hensyn til en rekke faktorer med betydning for eiendommens mulighet til å gi økonomisk (og dermed skattbar) avkastning. Flere amtmenn kontaktet derfor Finansdepartementet med spørsmål om hvordan veg- og jernbane grunn skulle håndteres. Svaret er datert 10. oktober 1864 og gikk ut på at grunn som var fritatt for offentlige skatter og avgifter «for bestandig», verken skulle takseres separat eller regnes med som en del av verdien på eiendommen grunnen var avgitt fra. All grunn som var avgitt til veganlegg skulle behandles på denne måten, men av

⁸⁵¹ Lov 6. juni 1863 §§ 1, 13.

⁸⁵² Lov 28. mai 1845, lov 19. august 1845

⁸⁵³ Res. 19. juli 1848

jernbaneanleggene var det bare anlegget mellom Oslo og Eidsvoll som ble unntatt. Landets øvrige jernbaneanlegg «der enten ikke eller kun for et begrændset Tidsrum ... ere blevne fritagne for Skatter og Afgifter», skulle skyldsettes som jernbaneselskapets eiendom. Det ble derfor nødvendig å ha et system for registrering av jernbanegrunn, men ikke noe tilsvarende for veggrunn. Veggrunnen så man derimot fullstendig bort fra, og takseringsperioden blir følgelig et slags 'nullpunkt' i veggrunnssammenheng, ettersom dette innebærer at vi vet at veger som eksisterte på dette tidspunktet, ikke er regnet med i det som 'var' bruket i eiendomssammenheng – skyldverdien.

Som del av Odelstingets første behandling av matrikelrevisjonsloven ble det for øvrig også vedtatt en bestemmelse som ga både amtmannen og de vegarbeidspliktige mulighet til å kreve ny rodeinndeling dersom matrikelrevisjonsarbeidet endret grunnlaget for pliktarbeidsfordelingen i vesentlig grad:

§ 38. Naar Amtmanden finder, at Forholdet mellem Eiendommene i et Herred ved den nye Skylddeling er saa forandrede, at ny Rodeinddeling af Herredets Veie bør foregaa, kan han med Samtykke af Formænd og Repræsentanter anordne saadan Rodeinddeling. Ligesaa kan ny Omdeling af Veistykkene i enkelte Roder paa Grund af den nye Skylddeling foretages, naar enten Amtmanden eller en Flerhed af brugerne i Roden finder, at det bør skee.

Dette hadde ikke vært noe tema tidligere i lovbehandlingen, men ble foreslått av Hans J. Aall fordi det fulgte av veilov (1851) § 6 at det som hovedregel bare var anledning til å endre rodeinndelingen hvert 20. år.⁸⁵⁴ Det eneste unntaket var endringer som ble nødvendige fordi det offentlige vegnettet i kommunen ble endret.

Skattematrikelens betydning som skatteutlikningsgrunnlag var redusert allerede før matrikelrevisjonen ble slutført i 1886. Den første skatteloven som omfattet både byene og landområdene var vedtatt i 1882, og der var det slått fast at formue og inntekt skulle være hovedutlikningsgrunnlaget.⁸⁵⁵ Matrikkelen skulle imidlertid fortsatt brukes som grunnlag for ulike former for eiendomsskattlegging, inkludert fordeling av vegarbeidsplikten, og man opprettholdt kravet om at veggrunnen skulle holdes utenfor matrikkelen. Et skriv datert 22. august 1887, sendt fra Finansdepartementet til amtmannen i Jarlsberg og Larvik amt, viser at dette ble håndhevet strengt. Det fremgår nemlig av skrevet

⁸⁵⁴ Stortings-Tidende 1862-1863, Vol. O., 24.03 s. 387-388

⁸⁵⁵ Gerdrup (1998) s. 11

at den omhandlede Skylddelingsforretning ikke bliver at tage tilfølgge; af offentlige Veie svarer nemlig ikke Matrikulskat, hvorimod den Eiendom, fra hvilken Grund til offentligt Veianlæg er exproprieret, desuagtet antages at maatte beholde sin Matrikulskyld uformindsket.

Grunneierne måtte dermed betale alle eiendomsrelaterede skatter som om de fortsatt eide den avståtte veggrunnen. Det ble neppe oppfattet som rimelig, men var altså viktig for Finansdepartementet.

Vegvedlikeholdsplikten kan også ha vært en del av årsaken til at det ikke var ønskelig å redusere avgivereiendommenes matrikkelskyld. De arbeidspликтige var lite glad i pliktarbeidet, det fremgår av mer enn 35 skriv departementene sendte ut i perioden 1887–1914 som svar på henvendelser om den. Mange av henvendelsene gjaldt forholdet mellom matrikkelskyld og arbeidsplikt, og det hadde nok vært flere om man hadde hatt en ordning der matrikkelskylden ble satt ned som følge av veggrunnsavståelsene, men brukene likevel måtte yte samme antall pliktarbeidsdager. Matrikkelrevisjonsloven § 38 åpnet som nevnt for endring i rodeinndelingen som følge av den nye takseringen som skulle gjennomføres, men det var fortsatt slik at den som overtok en utskilt enhet også skulle overta en andel av vegarbeidsplikten basert på skyldandelen den utskilte enheten fikk. Der ble jernbanegrunnen en utfordring, men Indredepartementet ville i utgangspunktet ikke mene noe om vegarbeidsplikten i tilfeller der det var avstått grunn til jernbaneformål, departementet skrev i 1880 at dette var «et Spørgsmaal, der nærmest vedkommer den indre Veiaadministration i Amtet».⁸⁵⁶ Senere anmodet imidlertid Arbeidsdepartementet (som overtok ansvaret for vegene i 1885⁸⁵⁷) om at det ble gjennomført ny rodeinndeling i noen slike tilfeller, blant annet i forbindelse med at «Eidsvold-Hamarbanen» hadde blitt pålagt vegarbeidsplikt i Eidsvold i 1887.⁸⁵⁸ Jernbanegrunn ble slettet fra skattematrikkelen dersom Stortinget vedtok skattefrihet for anlegget⁸⁵⁹, og i skrivene fra 1887 ble det vist til at når et jernbaneanlegg var fritatt fra skatter og avgifter, måtte jernbaneselskapet «derved ogsaa antages i Almindelighed at være fritaget for Naturalarbeide paa Veiene».⁸⁶⁰

⁸⁵⁶ Skr. 22. september 1880

⁸⁵⁷ Res. 30. juli 1885

⁸⁵⁸ Skr. 22. juni 1887

⁸⁵⁹ Ot.prp. nr. 14 (1909) s. 10.

⁸⁶⁰ Skr. 15. juni 1887

Som følge av forbudet mot skylddeling ved avståelse til vegformål ble det ikke opprettet grunnboksblad for vegenhetene, slik det ble ved avståelse av grunn til jernbanene. Der- som hele bruksnummer ble innløst i forbindelse med vegtiltak, måtte vegmyndigheten imidlertid få slettet dem fra matrikkelen, og da måtte det sendes søknad til Finansde- partementet. Det ble gitt en slik slettingstillatelse 14. november 1904, den gjaldt en ei- endom som var ekspropriet til hovedvegen mellom Tønsberg og Sem. Det fremgår av forarbeidene til skylddelingsloven at det nok har vært flere tilfeller, men også at sletting var mest vanlig i forbindelse med grunn som var ervervet til jernbaneformål.⁸⁶¹

Med matrikkelrevisjonsloven fikk man en samordningsløsning som fungerte brukbart hva oppdatering av skattematrikkelen angikk. Noen samling av systemene var det imid- lertid aldri snakk om, og informasjonen gikk stort sett bare fra grunnbokssystemet til matrikkelsystemet. Det var for eksempel mulig å slå flere bruksnummer sammen i mat- rikkelsystemet uten at det fikk virkning for registreringen i grunnboka, og det fremgår av loven om bruks sammenføring fra 1878⁸⁶² at det også var enklere å få samlet dem til en beskatningsenhet i matrikkelen enn å få dem sammenføyd i grunnboka. Dette ble videreført da det kom ny skylddelingslov i 1909⁸⁶³, og selv om adgangen til å slå sammen flere bruksnummer ble utvidet noe i 1916⁸⁶⁴, ble det presisert i et rundskriv Finansde- partementet sendte ut 21. juli 1916, en uke etter at lovendringen var vedtatt, at «de nye regler om bruks sammenføring bør praktiseres med forsigtighet for at undgaa stiftelse av nyt fællesskap (teigeblanding)». Dermed ble det ofte avvik mellom det som ble ansett som en bruksenhet i marka og det antallet bruksnummer den samme bruksenheten om- fattet ifølge grunnboka. Dette er antakelig hovedårsaken til at det ligger en del 'komma- bruk'- flere bruksnummer registrert på samme areal, uten at det er registrert noen grense mellom dem - i matrikkelkartet i dag.

Om ett av flere bruksnumre har blitt uteglemt i forbindelse med en vanlig overskjøting, kan det føre til problemer senere – det kan dukke opp som sirkel med avdød eier i matrik- kelen, men også føre til at den tidligere eieren mottar krav om f.eks. eiendomsskatt. I veg- sammenheng er det største problemet imidlertid at da det ble åpnet for skylddeling i

⁸⁶¹ Ot.prp. nr. 14 (1909) s. 10.

⁸⁶² Lov 15. juni 1878 nr. 1

⁸⁶³ Lov 20. august 1909 nr. 2

⁸⁶⁴ Lov 14. juli 1916 nr. 2

vegsammenheng i 1909, var det ikke som et krav om at det skulle gjøres, men var tvert imot avhengig av at den berørte grunneieren forlangte det. Det var grunneieren som måtte bekoste skylddelingsforretningen i slike tilfeller, skylddelingslov (1909) § 21 første ledd, og formålet med skylddelingsforretningen var da utelukkende å få redusert avgiver-eiendommens skatteskyld. Det var forutsatt i skylddelingsloven at slike tilfeller skulle følges opp ved at veggrunnsenheten ble slettet fra skattematrikkelen, men det var ikke noe krav at enheten også skulle slettes fra grunnboka. Dermed ble den liggende der, ofte med avgivereiendommens eier som hjemmelshaver, og kan senere ha blitt karttilknyttet f.eks i forbindelse med samordningen av GAB og DEK før matrikkelen skulle etableres. Det kommer eksempler på dette i pkt. 13.3.4.

8.7.6 1865/66-sesjonen og budsjettvedtakene i tiårene etter

I budsjettforslaget som ble behandlet på 1865/66-sesjonen bemerket departementet at om distriktet skulle overta hele 'grunn og gjerde'-ansvaret, måtte følgen bli at det rene økonomiske bidraget ble satt ned slik at 'grunn og gjerde'-kostnaden ikke kom på toppen av, men i stedet for, en andel av bidraget.⁸⁶⁵ Departementet var positivt innstilt til endringen, men viste også til at «dens Anvendelse dog, navnlig i Overgangstiden fra Gammelt til Nyt, maa erkjendes at møde Vanskeligheder». Som følge av dette ble vilkåret om at lokalområdet skulle ha totalansvaret for 'grunn og gjerde' i første omgang bare tatt inn der det ikke kom i konflikt med amtstingsvedtak som allerede var fattet i samsvar med den tidligere ordningen. I regjeringens vegbudsjett til 1865/66-sesjonen finner man derfor alle varianter av vilkår, for eksempel at «Distriktet udreder 1/5 af de medgaaende Omkostninger, deri indbefattet Erstatningen for Grund og Gjærdehold», at «Distriktet bidrager ¼ af de medgaaende Omkostninger, og at Udgifterne til Grund og Gjærdehold overtages af Distriktet og gaar til Afdrag i Bidraget med det for samme beregnede Beløb», at «Distrikterne overtage Erstatningen for Grundafstaaelse og Gjærdehold, samt udrede 1/3 af de iøvrigt medgaaende Omkostninger» - og en del til.

Det er vanskeligere å finne noe klart skille mellom det som skal 'overtas' og det som skal 'utredes' basert på begrepsbruken i det neste vegbudsjettet, S. No. 14 (1868-1869). Det kan imidlertid se ut til at overtakelse av en andel av erstatningen bare var aktuelt i forbindelse med noen få prosjekter, blant annet omlegging av hovedvegen mellom

⁸⁶⁵ S. No. 7 (1865-1866) s. 39-40

Kambo og Moss.⁸⁶⁶ Denne omleggingen hadde vært et tema i mange år, men av ulike årsaker hadde den aldri kommet inn blant de sikre prosjektene i departementets budsjettforslag. Departementet vurderte å heller ikke føre opp prosjektet på budsjettet for perioden 1869-1872 – det var muligheten for at det kunne komme en jernbanelinje i samme område som var begrunnelsen - men etter dialog med amtet ble den likevel tatt inn i budsjettforslaget.⁸⁶⁷ Ettersom det hadde gått lang tid fra første amtstingsvedtak til prosjektet ble ført opp i budsjettet, havnet omleggingen imidlertid i gruppen av 'overgangsprosjekter' med andelsbetaling, ikke full overtakelse av 'grunn og gjerde'-ansvaret, men da som ett av de siste.

Fra 1871 gikk man over til årlige Storting. Budsjettvedtaket fra 1869 omfattet budsjettperioden fram til 1. april 1872, derfor var det ikke aktuelt å behandle noe fullstendig vegbudsjett på 1871-sesjonen.⁸⁶⁸ Ettersom et skattevedtak ifølge GrL § 75 a (slik bestemmelsen var i 1871) ikke hadde gyldighet lenger enn «til 1ste Juli det Aar, i hvilket næste ordentlige Storthing sammentræder, medmindre de af dette udtrykkeligt fornyes», var det imidlertid nødvendig å få «fornyset» budsjettvedtaket fra 1869.⁸⁶⁹ De tre månedene april, mai og juni 1872, som man dermed fikk skattevedtak for uten å ha noe tilhørende budsjettvedtak, mente vegkomitéen man fikk overlate til departementet å håndtere. Det eneste komitéen ellers behandlet i «budsjettinnstillingen» sin i 1871, var en søknad fra Hølen om å bli fritatt for å yte bidrag til vegfondet. Komitéen innstilte på at søknaden skulle avslås, og begge punktene ble vedtatt av Stortinget 21. april 1871 – det første enstemmig, det andre mot 20 stemmer.⁸⁷⁰

Fra 1872 ble vegfonds-delen av vegbudsjettet stortingsproposisjon nr. 10 hvert år, men ofte med tilleggspolisjoner for enkeltanlegg. Vegtiltak som var fullfinansiert via statskassen – drift og vedlikehold av mellomriks- og høyfjellsvegene, men også en del veganlegg i Finnmark – ble derimot behandlet som del av det ordinære statsbudsjettet, som fra 1872 ble stortingsproposisjon nr. 1. Bevilgningene til prosjekter som ikke var rent statlige, ble i 1872 gjennomgående gitt på betingelse av at «Distriktene» skulle yte et

⁸⁶⁶ Se pkt. 8.6.2

⁸⁶⁷ S. No. 14 (1868-1869) s. 32-35

⁸⁶⁸ Sth. Prp. No. 41 (1871)

⁸⁶⁹ Indst. S. No. 56 (1871)

⁸⁷⁰ Stortingsforhandlinger 1871, 7. del, S., 21.04., s. 34

angitt bidrag «foruden Erstatning for Grund og Gjerdehold».⁸⁷¹ Og slik fortsatte man å gjøre det - ettersom 'grunn og gjerde' ikke var noen lovfestet bidragsandel, måtte den tas inn som vilkår hver gang det var aktuelt. Etter hvert forenklet man imidlertid beskrivelsen i budsjettet; det var ikke noe poeng å ta 'grunn og gjerde'-vilkåret inn i hver eneste bevilgningspost når alle visste at det hørte med, så det ble normalt bare lagt inn som et standardvilkår mot slutten av budsjettforslaget. Om et anlegg på bevilgningslisten ikke var omfattet av 'grunn og gjerde'-vilkåret, ble det angitt som et unntakstilfelle. På side 9 i Sth. Prp. No. 10 (1881) står det for eksempel følgende:

B. Foruden de i det foregaaende bestemte Bidrag skulle - med Undtagelse, forsaavidt angaar det under Bogstav A. No. 35 opførte Anlæg af Hovedvei over Haukelidfeld - Distrikterne derhos udrede Erstatning for Grund og Gjerdehold, herunder indbefattet Erstatning for Grustag i Anledning af Veianlæggene, samt for anden Jordskade udenfor Veilinién, som ved disse foranlediges.

Etter århundreskiftet hadde dette blitt så selvsagt at det bare så vidt ble kommentert. I St.prp. nr. 1 (1905-1906) finner man for eksempel følgende avsnitt på side 93:

Det forudsættes, at vedkommende distrikter, som sedvanlig, udreder erstatning til grund og gjerdehold, derunder indbefattet erstatning for grustag i anledning af veianlæggene og for anden jordskade udenfor veilinién, som ved disse foranlediges.

I vegdirektørens beskrivelse av hvert enkelt anlegg på de foregående sidene i dette budsjettforslaget, støter man på uttrykket «schematisk vedtagelse» en rekke ganger – slike vedtak «er afgivet», «er endnu ikke indkommet», det «kan ifølge amtmandens skrivelse af 15de juli 1905 ventes afgivet med det første» og liknende formuleringer. Indredepartementet hadde allerede i 1878 utarbeidet forslag til et skjema som kunne brukes som bekreftelse på at amtet hadde vedtatt å påta seg forpliktelsene de var pålagt i forbindelse med Stortingets bevilgninger. Det omtales i pkt. 8.8.2 om amtstingsprotokollene.

8.8 'Grunn og gjerde' i praksis, fra 1860-tallet til ca. 1986

8.8.1 Innledning

Det fulgte som sagt av veilov (1851) § 4 andre ledd at 'distriktene' som hadde ansvaret for grunnervervet, var de aktuelle amtene - det var amtene som hadde hovedansvaret

⁸⁷¹ Sth. Prp. No. 10 (1872)

for «De til Anlæg af ... nye Hovedveie, eller til Omlægning af ældre saadanne, samt til Opførelse af Broer i disse Anledninger, medgaaende Omkostninger». Samtidig begrunnet altså Riisnæs forslaget sitt til anmodningsvedtak i 1863 med at betalingsalternativet ikke ga «den engere Kommune» noen grunn til å jobbe for «at skaffe billig Grund». Det var nok satt litt på spissen, for det fremgår av flere søknader og budsjettforslag som ble behandlet både før og på 1862/63-sesjonen at det var mange «engere» kommuner som hadde forhandlet med grunneierne og tilbød seg å overta ansvaret for grunnerstatninger og gjerdehold som del av søknaden om tilskudd, men det var uansett ikke kommunene som (ifølge loven) hadde ansvaret for at 'distriktets' plikter ble fulgt opp. Men hvordan ble dette fulgt opp i praksis, og hvor kom punkter som «Erstatning for Grustag» og «anden Jordskade udenfor Veilinién» inn i bildet?

Frigrunnserklæringene er en del av 'grunn og gjerde'-historikken. I kommentarutgaven til veglova står det at «for mange vegers vedkommende er det ikke ordnet med formelle avtaler om avståelse av grunn til veg»⁸⁷², men ofte er nok situasjonen at avtalene finnes, men at det er få som vet hvor de befinner seg i kommunenes arkivsystemer. Frigrunns-erklæringene stiller i en egen kategori fordi de er erklæringer som ikke ble aktualisert før vegen skulle anlegges og det dermed kunne være hensiktsmessig å tinglyse dem. I andre tilfeller var det ikke behov for (og vanligvis heller ikke anledning til) å tinglyse informasjon om grunnavståelsene. Behovet var for eksempel ikke til stede om vegen ble anlagt som «spleiselagsveg», noe som ble mulig etter at sogneveisloven ble vedtatt i 1882. Muligheten til å pålegge motvillige grunneiere bidragsplikt i slike tilfeller ble videreført i veilov (1912) § 6 og veglov (1963) § 26 og eksisterer (i alle fall i teorien) fortsatt, og «spleiselagssystemet» er en del av det som gjør at det ikke alltid er mulig å finne egne avtaler om grunnavståelsen. Sogneveisloven er sentral også av andre grunner, og har derfor fått bred omtale i pkt. 8.8.5.

Før 1940 var det et krav at eventuelle skjønn var avholdt før anleggsarbeidet ble satt i gang. I juni 1940 kom det en endring, og den ble videreført etter 1945. Etter hvert som veganleggene ble stadig mer omfattende og den lokale nytten ikke lenger sto i samsvar med kostnadene kommunene fikk som følge av anlegget, ble kommunene imidlertid stadig mindre interessert i bekoste 'grunn og gjerde'. Grunnervervsordningen ble likevel

⁸⁷² Arnulf og Gauer (1998) s. 48

ikke opphevet fullstendig da det kom ny veglov i 1963, men fra 1986 har hovedregelen vært at den aktuelle vegmyndigheten har ansvaret for grunnervervet til 'sin' vegklasse. Prosessene har endret seg underveis, og måten ting er gjort på, har også vært avhengig av hvilken vegklasse det var snakk om og hvem som tok initiativet til å få anlagt en veg. Det er ikke hensiktsmessig å beskrive alle de ulike variantene i detalj, men i pkt. 8.8.7 er noen av de sentrale elementene beskrevet. Der er omleggingen og utbedringen av rv. 1/E6 Mosseveien gjennom Ås fra 1950-tallet til 1970 brukt som et eksempel på sammenhengen mellom ulike dokumenter, og noen av dokumentene ligger i vedlegg 4.

8.8.2 Amtstingsprotokollene

Som nevnt både i innledningen og senere, er det foreløpig nokså få amts-/fylkestingsprotokoller som er digitalt tilgjengelige. Det er synd, for det er ofte disse protokollene som gir best innblikk i hvordan ulike vegprosjekter er behandlet. I amtstingsprotokollene kan man blant annet finne informasjon om hvor bevilgningene har kommet fra, om hvilke vilkår som har vært stilt som del av bevilgningsvedtakene, om grunnavståelser og gjerdeforpliktelse, og om vilkår som er fastsatt i forbindelse med nedlegging av veger.

I 1878 utarbeidet Indredepartementet forslag til et skjema som kunne brukes som bekreftelse på at amtet hadde vedtatt å påta seg forpliktelsene de var pålagt i forbindelse med Stortingets bevilgninger.⁸⁷³ I første omgang ble det sendt på høring til amtmennene, men i 1879 ble det behandlet av i alle fall amtstinget i Jarlsberg og Laurvik (Vestfold). Indredepartementets begrunnelse for å utarbeide et eget skjema for disse vedtakene, var at departementet antok det ville

raade Bod paa de Ulemper, der følge af, at Distriktsvedtagelser til saadanne Veiarbeider oftere lide af Ufuldstændigheder eller formelle Mangler, saa at af denne Grund Brevvexling og Gjentagelse af, eller Modifikationer i de fattede Beslutninger i større Udstrækning end rimeligt nødvendiggjøres.⁸⁷⁴

Det foreslåtte skjemaet hadde fire punkter og ble ikke endret som følge av høringsrunden. I et rundskriv som ble sendt til amtmennene 4. mars 1879, sammen med en bunke eksemplarer av det endelige skjemaet, gikk Indredepartementet imidlertid

⁸⁷³ Jarlsberg og Laurvik amtsting, sak 17/1879. Amtstingets vedtak s. 42, dokumentene s. 40-48 i 'anhanget'

⁸⁷⁴ Rundskriv fra Indredepartementet 29. oktober 1878, inntatt i Jarlsberg og Laurvik amtstings protokoll for 1879, s. 41-42 i 'anhanget'

gjennom noen av tilbakemeldingene som var kommet inn - departementet «anser sig det magtpaaliggende, at Misforstaaelser i Henseende til Schemaets Detailbestemmelser ikke foranlediges».⁸⁷⁵ Skjemaet var basert på at departementet bare skulle forholde seg til amtet, men i post 2 i skjemaet var det mulig for amtet å ta forbehold om at amtets bidrag var betinget av «at der vedtages følgende kommunale og private Forpligtelser ligeoverfor Amtskommunen: ...», og post 3 var et punkt der amtmannen fikk ansvaret for å følge opp at det ble avgitt erklæringer i samsvar med dette og avgi en bekreftelse til departementet når det var gjort. En amtmann hadde spurt om man ikke like gjerne kunne fjerne post 2 og 3, men departementet mente det var en fordel for amtet at de var med i skjemaet:

Det forstaar sig, at det for Departementet er uden Interesse, hvorvidt der i den Udskrift, der tilstilles samme, er indtaget de Klausuler, der under Post 2 af Amtskommunen antages at ville blive opstillede i Forholdet til de engere Kommuner, naar man kun har Amtmandens Underskrift paa den i Schemaet indtagne Vedtagelse paa Amtskommunens Vegne. Det sees dog ikke rettere, end at det er en Fordel, at al Distriktsvedtagelse vedkommende et Veiarbejde sammenfattes i eet Dokument.

De første skjematiske vedtakene var dermed bekreftelser avgitt fra amtet til departementet. Selv om man ikke nødvendigvis brukte skjemaet som sådan, fremgår det av en lang rekke fylkestingsvedtak at man i alle fall forholdt seg til ordlyden i det opprinnelige skjemaet svært lenge – i et vedtak i Oppland fylkesting i 1936 var det siste av de opprinnelige fire punktene, det eneste som ikke var med.⁸⁷⁶ Dette var punktet om overtakelsesforretninger:

Naar Veien er af Veidirektøren erklæret færdigbygget, og der derefter er givet Amtets Vedkommende Anledning til at gjøre sine Bemærkninger ved samme, modtages Veien til Vedligeholdelse af Distriktet fra saadant Tidspunkt, som af Indredepartementet bestemmes.⁸⁷⁷

Grunnen til at punktet om overtakelsesforretninger da var tatt ut av fylkenes 'skjematiske vedtak', var imidlertid bare at plikten til å avholde overtakelsesforretninger hadde blitt lovfestet i veilov (1912) § 31.

⁸⁷⁵ Rundskriv fra Indredepartementet 4. mars 1879, inntatt i Jarlsberg og Laurvik amtstings protokoll for 1879, s. 44-48 i 'anhanget'

⁸⁷⁶ Oppland fylkesting, sak 10/1936 s. 36-37

⁸⁷⁷ Skjemautkastets 'Post 4', Jarlsberg og Laurvik amtstings protokoll for 1879, s. 43 i 'anhanget'

Etter hvert utarbeidet mange fylker egne skjemaer som kommunene kunne bruke når de skulle avgi sine bekreftelser overfor fylket. Vedlegg 5.1 viser hvordan bokmålsutgaven av et fylkes (antakelig Rogalands) vedtaksskjema for bygdeveger så ut på 1940-tallet. Der er det satt av plass til alt det var aktuelt å fylle ut, blant annet kommunenavn, saksnummer, stemmegivning og fylkestilskuddets størrelse. Standardvilkårene er derimot ferdigutfylt, med mulighet for å stryke noen av punktene om de ikke var aktuelle. I punktet der kommunen bekreftet at den «utreder erstatning for gjerdehold og grunn, derunder innbefattet erstatning for grustak, holdeplasser, oplagstomter, stenbrudd m. v. og for all annen jordskade og ulempe som foranlediges ved anlegget» var det imidlertid ingen 'stryk det som ikke passer'-mulighet.

Herredsstyrets «skjematiske vedtagelse» er i mange tilfeller gjengitt i amtstingsprotokollen i forbindelse med at det gjøres rede for det aktuelle veganlegget – for hvem som har ønsket det, hvilke undersøkelser som er gjennomført, hvordan saken har vært behandlet underveis og om det innstilles til bidrag. I Opland amtstings forhandlinger for 1913 er Ringebu herredsstyres vedtak i forbindelse med bygdevegsanlegget Ringebu kirke-Sletten-Odlorønningen (sak 38) gjengitt på side 236, da som «Bilag: Skematisk vedtagelse».⁸⁷⁸ Der har man åpenbart tatt utgangspunkt i skjemaet som ble brukt i forholdet mellom amtet og departementet, men tilpasset det: Ettersom det var snakk om en bygdeveg, var det herredet som skulle opparbeide den, men etter planer utarbeidet av amtsingeniøren. I dette tilfellet hadde amtet satt som vilkår for å bevilge tilskudd at det ikke skulle settes opp grunder over vegen, men det fremgår av den utførlige innstillingen til Ringebu herredsstyre før saken ble behandlet (den er inntatt i sin helhet på side 230-234 i amtstingsprotokollen) at blant annet utgiftene til 'grunn og gjerde'

skal udredes af de nærmest interesserte i veikredsen i henhold til en mellem dem indgaaet skriftlig overenskomst.

Ved denne overenskomst har de samtidig ogsaa paatat sig halvdelen av den paa herredet faldende andel af udgifterne til veiens oparbeidelse foruten alle grusningsudgifter til veianlægget. Denne veikreds har derfor, i likhet med flere andre veikredse her i bygden, lagt for dagen en offervillighet, der i forhold til den økonomiske evne tør sies at være i høi grad anerkjendelsesværdig, som bør tjene andre til efterfølgelse.

⁸⁷⁸ Denne protokollen er ikke digitalt tilgjengelig, men det skjematiske vedtaket ligger som vedlegg 5.2

Det ble samtidig vist til at «dette er ogsaa det sikreste bevis for, at veien er paakrævet og fortjener offentlig støtte».

Det er fem andre skjematiskede vedtakelser fra forskjellige herredsstyrrer i samme protokoll, og i tillegg flere søknader der det er henvist til at det allerede er forhandlet med grunneierne. I en av dem (også den gjaldt en bygdeveg i Ringebu) står det at

Overenskomst er indgaat mellem de interesserte af 10/10, tinglæst 25/11 1908, om udredelse af udgifterne for grund, gjærdehold og grusning, samt dessuten utligning av kr. 5.00 pr. skyldmark aarlig til omhandlede veianlæg, indtil veikredsens andel av udgifterne i sin helhed er dækket.⁸⁷⁹

Dette er informasjon det ikke alltid er lett å finne andre steder enn i amtstingsprotokollene.

8.8.3 'Distriktene'

'Distriktene' var de aktuelle amtene, og når det er vist til 'kommunen' i vegbudsjettssammenheng, er det som regel også amtskommunen som «særskilt Retssubjekt»⁸⁸⁰ det er snakk om. I forbindelse med vegbudsjettdebatten i februar 1860 ble det imidlertid klart at det ikke bare var ulik praksis i forskjellige amt og ulikt syn på det å overføre en større andel av erstatningen for 'grunn og gjerde' på 'distriktene', men også ulik oppfatning av hva som lå i det litt uklare 'distriktet'. Ole Larsen Hammerstad, Opplands førsterepresentant, ga uttrykk for sitt syn på dette da spørsmålet om Akershus amts bidrag til omlegging av hovedvegen mellom Asper bru i Akershus og Knapstad i Østfold ble behandlet:

Jeg antager, at Komiteens Mening med dette Forslag, at paabyrde Distrikter Andeel i Omkostningerne ved Grundafstaaelser og Gjærdehold, slutter sig til Præstegjeldet og ikke til Amtskommunerne; dersom det er Tilfældet, som synes at fremgaae af Indstillingen, skjønt der ikke er nævnt Kommunen, men Distriktet, og det saaledes ogsaa kunde være Meningen, at det skulde være Amtsdistriktet, - er jeg altsaa heri ikke vildfarende, saa vil jeg paa det Bestemteste modsætte mig det.⁸⁸¹

Hammerstad begrunnet dette med at om problemet var at erstatningene var for høye, var «det eneste Middel til at sikre sig i saa Henseende .. at skaffe sig upartiske Mænd,

⁸⁷⁹ Opland amtsting, sak 59/1913 s. 391

⁸⁸⁰ Aschehoug (1897) s. 5, jf. pkt. 8.4 om formannskapslovene

⁸⁸¹ Stortings-Tidende 1859-1860, Vol. S., 24.02., s. 491

hvilket f. Ex. er gjort ved det nye Jernbane-Anlæg». Om det derimot var et forsøk på, ved «Hjælp af Præstegjeldskommunerne ... at skaffe sig Jord under dens virkelige Priis», mente han fremgangsmåten var «i Strid med Grundlovens Ord, som siger, at man skal have fuld Erstatning». (s. 493)

Vegkomitéens formann, Hans Jørgen Christian Aall, mente (s. 492) at

man maa holde sig til Amtskommunen, vil den have Noget af den enkelte Kommune, er det en Sag dem imellem. Stortinget stiller op sin Betingelse, men Amtskommunen, kan det hende, kan faae en Akkord med den enkelte Kommune.

Peter Krag mente (s. 496) at om et veganlegg

har nogen særlig Interesse for Bygden, for den engere Kommune, vil man finde det baade billigt og rimeligt, at den engere Kommune overtager en Deel af Udgifterne; i modsat Fald vil vel Amtet overtage dem, og jeg tilføier, at dersom ikke Veianlægget har saa stor Interesse for de enkelte Kommuner, at man kan opdrive fri Jord og en Femtedeel af Udgifterne, saa er det ikke verdt at begynde paa det Hele.

Selv om de fleste av komitéens grunn- og gjerdetillegg ble nedstemt i 1860, ga flertallet av talerne uttrykk for at de mente «Principet» var riktig. På dette tidspunktet var det fortsatt bare snakk om å overføre en større andel av erstatningskostnadene på 'distriktet', men dette innebar uansett at om man fikk forhandlet seg frem til avtaler som reduserte grunn- og gjerdeholdserstatningene, ville det slå ut i reduserte totalkostnader. Da man så valgte å skille 'grunn og gjerde' helt ut og overføre ansvaret for gjennomføring av ervervet til 'distriktene', reduserte man også distriktsbidraget slik at det samlede bidraget ikke skulle bli høyere enn det hadde vært tidligere, og det virket i samme retning.

Som en del representanter påpekte både i 1860 og i 1863, ville det imidlertid gjøre liten forskjell om det var amtet som sto for forhandlingene med grunneierne i stedet for staten. I 1860 ga for eksempel Haagen Ludvig Bergh, som da representerte Østfold, men tidligere «i en lang Række af Aar [har] været Medlem af Formandskabet i Hedemarkens Amt», uttrykk for at hans erfaring var at når det var amtet som forhandlet, ble resultatet heller «at Taxterne ere blevne satte saa høit op, at de ingenlunde skulde gaaet saa høit op, om Staten havde været den, der stod for dette».⁸⁸² Dermed var det naturlig at løsningen ble at amtet henvendte seg til «den engere Kommune» og ba dem ta stilling til

⁸⁸² Stortings-Tidende 1862-1863, Vol. S., 24.02, s. 496

om de ville overta gjennomføringsansvaret. Etter hvert ble det så hovedregelen at det var kommunene som tok seg av grunnervervet, men det ble aldri noe lovfestet prinsipp.

8.8.4 «Grustag og anden Jordskade»

At «Erstatning for Grustag» og «anden Jordskade udenfor Veilinién» var en del av 'grunn og gjerde'-ansvaret, fremgår av S. No. 7 (1865-1866). Mot slutten av delen der departementet gjorde rede for de praktiske følgene av Stortingets 'grunn og gjerde'-anmodningsvedtak fra 1863, står det at

Departementet er gaet ud fra, at der under Grunderstatningen ogsaa indbefattes Erstatning for Grustag samt for anden Jordskade udenfor Veilinién, idet de samme Grunde formentlig tale for, at denne som den anden Erstatning overtages af Distriktet. Da den i Overslagene altid beregnes med en vis Procent af det Beløb, der er anslaaet til Grunderhvervelsen, og derhos har været indbefattet i den Beregningssum for Grunderstatningen i det Hele, som er bleven ført til Afdrag i Distriktets Bidrag som Godtgjørelse for den overtagne Grunderstatning, har Departementet ialmindelighed, hvor Grunderstatningen har været overtaget af Distriktet paa denne Maade, ogsaa krævet disse Udgifter udredede af samme, og der indsees ikke nu at være tilstrekkelig Grund til nogen Forandring heri.⁸⁸³

Departementet bemerket at et par amt hadde kommet med innvendinger mot dette, og hadde begrunnet det med at det var vanskelig å forutsi hvor store de aktuelle kostnadene kom til å bli, blant annet fordi «deres Størrelse vil kunne variere meget efter Arbeidsbestyrerens større eller mindre Skjønsomhed og Conduite» og de følgelig hadde mer til felles med arbeidskostnadene enn med 'grunn og gjerde'-kostnadene. Departementet var imidlertid ikke spesielt bekymret for dette, det viste til at uenigheter om utførelsen i så fall kunne forelegges vegdirektøren og departementet, og mente også at «Udgifter af den heromhandlede Art ville udgjøre et temmelig ubetydeligt Beløb i Forhold til den øvrige Erstatning».

Ifølge et brev Indredepartementet sendte til amtmannen i Sogn og Fjordane 18. juni 1879, omfattet «Jordskade»

⁸⁸³ S. No. 7 (1865-1866) s. 40

al ved Veianlægget nødvendiggjort Skade paa Grund udenfor selve Veilinjen og paa hvad der er naturligt Tilbehør til Grund, med derimod ikke Skade paa Anlæg og Bygværker, forsaavidt derom overhovedet kan blive Spørgsmaal.

Hvad navnlig angaar Skade, der er bevirket ved Foranstaltninger, hvis Virkninger kunne forebygges, uden at dette er skeet, t. Ex Minering, er det antaget, at Arbeidsfondet og ikke Distriktet bør betale Skaden.⁸⁸⁴

Rundskrivet kom senere i en utgave oppdatert til 31. desember 1915.⁸⁸⁵ I den oppdaterte utgaven er det vist til veilov (1912) § 29, som var en bestemmelse om foreldelse:

Godtgjørelse for jordskade utenfor veilinjen og for anden skade, som det paaligger enten vedkommende kommuner eller anlæg at erstatte, maa kræves erlagt inden et aar, efterat skaden er skedd, da ret til skadeserstatning ellers bortfalder.

Opnaaes ikke mindelig overenskomst om erstatningens størrelse, bestemmes denne ved skjøn.

Flertallet av tolkningsuttalelsene det er vist til i rundskrivet, er imidlertid eldre enn veilov (1912). Ifølge rundskrivet omfattet distriktsansvaret ikke anleggsskader som kunne vært forebygget, blant dem skader som følge av uaktsomhet i forbindelse med sprengning, og heller ikke kostnader knyttet til opprydding etter anleggsarbeidet (fjerning av gjenliggende stein- og grushauger og tilsvarende) eller opparbeiding av nye gårdsveger og avkjørsler. Dette måtte anlegget dekke, enten av anleggfondet eller av arbeidsfondet. «Rydning av grunden utenfor veilinjen for utoverkastet sten» var blant de tingene arbeidsfondet måtte dekke. Blant 'jordskadene' som var distriktets ansvar, finner vi imidlertid både kostnader knyttet til opplag av torv og jord som var hentet fra veglinjen, erstatning for skade på vegger og grunn utenfor veilinjen som følge av transport av stein, grus og liknende, og alle skader som var en følge av at det var hentet materialer i nærområdet. Distriktet måtte også bekoste «ethvert materiale til veiens bygning, forsaavidt det utgjør en bestanddel av grunden og kan være gjenstand for ekspropriasjon» - grus, pukk, leire og stein i alle former, inkludert «betaling for bergleie til utvinding av bygningssten».

⁸⁸⁴ Rundskriv 2. november 1893

⁸⁸⁵ Rundskriv til 1915 s. 28-34

8.8.5 «Spleiselagsvegene» – sogneveisloven, veilov (1912) § 6 og veglov (1963) § 26

8.8.5.1 Om sogneveislovens betydning i det store bildet

Etter at formannskapslovene var vedtatt i 1837, var de 'alminnelige' kommunene på landet formannskapsdistriktene (som etter hvert ble 'herredskommuner'⁸⁸⁶), sognekommuner og amtskommuner (som fra 1919 ble 'fylkeskommuner'). Sognekommunene var mindre områdeenheter som hørte under herredskommunene. Veglovgivningen var imidlertid basert på at herredskommunene var de minste administrative enhetene. Det skapte en del gnisninger, blant annet på Vestlandet, fordi det kunne bli umulig å få flertall for veganlegg som bare kom et enkelt sogn til gode. Etter at Stortinget hadde mottatt en rekke endringsforslag i perioden 1862 til 1882 ble lov 15. juni 1882 nr. 5, 'sogneveisloven', omsider vedtatt. Den gjorde det mulig å anlegge veger av mer lokal karakter, ofte som et «spleiselag» der lokale brukere tok samtlige kostnader, og iblant også anleggsarbeidet, mot at vegen ble tatt opp som offentlig bygdeveg når den var ferdig anlagt og godkjent.

Sogneveisloven oppfattes nok ofte som en tilleggslov uten spesielt stor betydning. Den har bare tre paragrafer, og i den grad den i det hele tatt omtales i den veghistoriske litteraturen er det som regel § 3 om oppheving av pliktarbeidet ved anlegging av hovedveger som blir nevnt. Endringsforslagene i forkant av lovvedtaket, og måten departementet behandlet de oversendte forslagene på, gir oss imidlertid innblikk i noe av det som få år etter lovvedtaket i 1882 førte til at «embedsmannsstaten» ble avløst av den parlamentariske regjeringsformen. Sogneveisloven er dermed en lov av det slaget Erling T. Gjelsvik har omtalt som «historiens barometer»⁸⁸⁷ - forhistorien og måten loven til slutt ble vedtatt på gir oss et talende bilde av avstanden mellom departementets (dvs. de skiftende statsrådenes og kongens) syn på hva som var hensiktsmessig og de problemene vegloven kunne skape lokalt. Den lange tiden det tok å få vedtatt loven, i kombinasjon med utfordringene som ble beskrevet av dem som visste hvor «skoen trykket», har betydning for forståelsen av hvorfor den ble så viktig for lokal vegbygging. Flere av endringsforslagene og statsrådsforedraget⁸⁸⁸ før loven ble sanksjonert belyser

⁸⁸⁶ 'Herred' ble tatt i bruk som erstatning for 'Formandskabsdistrict' etter forslag fra 'Commissjonen for Rigets Skattevæsen' i forbindelse med arbeidet med matrikkelrevisjonsloven, se O. No. 3 (1862-1863) s. 17

⁸⁸⁷ Gjelsvik (2000) s. 43

⁸⁸⁸ Departements-Tidende 1882 s. 513-526

vegarbeidsplikten som del av skattesystemet og systemet for finansiering av nye veganlegg, og sier derfor også mye om hvorfor det å avstå grunn til nye, lokale veganlegg ikke var noen stor sak, men mer en selvfølge. I tillegg til dette ble sogneveislovens «spleiselagstanke» videreført i veilov (1912) § 6 og veglov (1963) § 26, og «spleiselagsvegene» er blant dem det er vanskeligst å finne avståelsesdokumentasjon om.

I det jeg har skrevet om tiårene før lovvedtaket er det mange detaljer om lovendringsforslag, behandlinger, synspunkter og lokale utfordringer. For at delen om sogneveisloven skal bli mer oversiktlig er den derfor delt i denne innledningen, en del om utviklingen som utløste lovendringen, en del om selve lovbehandlingen, og en del om noen av virkningene.

8.8.5.2 Forhistorien

På 1880-tallet ble vedlikehold av offentlige veger vanligvis gjennomført ved at vegene var inndelt i 'roder' underlagt en 'rodemester', der hvert av de arbeidspliktige brukene i herredet hadde ansvaret for et vegstykke som skulle ligge så nær bruket som mulig. I veilov (1851) § 12 var det imidlertid et betalingsalternativ, «Naar noget District eller nogen enkelt Gaard er saa afsides beliggende, at vedkommende Brugere ikke bør paalægges Arbeide in natura paa de offentlige Veie, skulle Brugerne, i stedet for saadant Arbeide, yde et vist aarligt Bidrag», og i 1857 kom det en tilleggs- og endringslov der det blant annet sto at det skulle «tages tilbørligt Hensyn til den Besværlighed og de Omkostninger, Vedkommende have for at naa hen til og nyde godt af offentlig Vei» når bidraget ble beregnet.⁸⁸⁹ Dette bidraget gikk rett i amtets vegkasse, og kunne dermed brukes til å leie inn folk om det var behov for det. Bestemmelsen åpnet imidlertid ikke for at formannskapet kunne vedta at vedlikeholdsplikten skulle erstattes fullstendig av betaling til vegkassen – 1857-lovens § 1 tredje ledd slo fast at betalingsalternativet var en unntaksbestemmelse, ellers «bør ikke noget Distrikt eller nogen Gaard være befriet for Veiarbeide in natura», og fjerde ledd førte til at bruk som tidligere hadde betalt bidrag, men lå i områder der hovedregelen var naturalarbeid, mistet muligheten til å kjøpe seg fri fra pliktarbeidet fra utgangen av 1858.

Veilov (1851) § 34, bestemmelsen om pliktarbeid i forbindelse med nyanlegg og omlegging av veger, hadde derimot ikke noe betalingsalternativ. En følge av at formannskapsdistriktene var de minste administrative enhetene i vegsammenheng, var at det heller

⁸⁸⁹ Lov 12. oktober 1857 § 1

ikke var anledning til å kalle inn bare den delen av de arbeidsppliktige som bodde i nærheten av anlegget. Om det ble vedtatt å bruke pliktarbeid i forbindelse med et veganlegg, var derfor samtlige bruk

i de Formandskabsdistricter, igjennem hvilke Veiene gaae, forpligtede til, i Forhold til Brugenes Matrikelskyld, at forrette Veiarbeide efter Tilsigelse fra 1 til 24 Dage uden Betaling, dog saaledes at ingen Bruger bliver paalagt at arbeide mere end 12 Dage hver Sommer.

Arbeidsppliktige i griségrendte strøk kunne bruke mer tid på å komme seg til og fra arbeidsstedet enn tiden de brukte på å gjennomføre sin del av pliktarbeidet, og i noen kommuner ordnet man derfor saken litt mer praktisk enn lovens ordlyd tilsa. I 1869 slo Høyesterett imidlertid fast at § 34 ikke tillot at man fritok bruk i én del av en kommune fra pliktarbeid i en annen del, heller ikke om de fritatte brukene inngikk avtale med kommunen om å ta hele pliktarbeidet når en planlagt veg i deres egen del av kommunen skulle opparbeides.⁸⁹⁰

Det som utløste rettssaken var at en del arbeidsppliktige i Stranda på Sunnmøre hadde inngått avtale med amtet om at de skulle slippe å stille på vegarbeid i Sjøstaddalen (avstanden fra Stranda til veganlegget var 3-3 ½ sjømil med båt, alternativt en gammel norsk mil over land) mot å ta det igjen på et planlagt veganlegg over Standalseidet. Avtalen ble inngått i 1866, men i 1867 besluttet herredsstyret å utsette anlegget over Standalseidet, og ga da amtet beskjed om at det ikke ville akseptere at de arbeidsppliktige fra Stranda ble fritatt fra anleggsarbeid på Sjøstaddalsvegen. De ble likevel ikke innkalt, og det førte til at resten av de arbeidsppliktige nektet å utføre arbeidet de var tilsagt til. Blant dem som nektet å arbeide, var kommunestyrerepresentanten Ole Olsen Fremmer-Saure, og han nektet også å betale boten han ble idømt. De øvrige vedtok en betinget aksept – de ville betale sine bøter, men bare om Fremmer-Saure ble dømt til å betale - og dermed ble det rettssak.

Både Søndre Sunnmøre politirett og flertallet i stiftsoverretten i Bergen kom til at det ikke var anledning til å frita deler av et herred fra pliktarbeidet, og at det følgelig heller ikke var anledning til å bøtelegge arbeidere som protesterte mot at det var gjort. Stiftsoverrettens mindretall stemte derimot for bøtelegging, og begrunnet det med at man måtte ta i betraktning at formålet med å kalle ut samtlige arbeidsppliktige var å fordele

⁸⁹⁰ Rt. 1869 s. 729

arbeidet jevnt, og «i Særdeleshed til, at man ikke ved Anvendelsen gjør nogen Mand Uret». Samtidig ga mindretallet imidlertid uttrykk for at det mente amtmannen burde hatt anledning til å fordele arbeidet slik det var gjort:

Efter Forholdene i Romsdals Amt, der overalt er gjennemskaaret af Fjorde, adskilte ved Fjeldstrækninger, er en saadan [uhjemlet] Fremgangsmaade praktisk nødvendig, og det vilde ... ved en anden og mere bogstavelig Fortolkning af den heromhandlede Bestemmelse være særdeles vanskeligt, og ofte umuligt, at faa Veiarbejderne udførte.

Grunnen til at mindretallet stemte for bøtelegging var derfor hovedsakelig at de kom til at Fremmer-Saure og de øvrige arbeidspliktige uansett burde ha fulgt ordren de fikk. Flertallet frikjente imidlertid Fremmer-Saure, og med det også de øvrige som var innkalt til pliktarbeid, og Høyesterett stadfestet dette.

Når mindretallets votum ble gjengitt så utførlig som det ble - langt mer utførlig enn det lille som er sitert her - i Retstidende, er det grunn til å tro at det ikke bare var mindretallet i stiftoverretten som mente man burde gjøre noe med bestemmelsen om pliktarbeid ved anlegg og omlegging av veger. Ti år tidligere hadde Peter R. Krag foreslått at muligheten til å pålegge pliktarbeid på veganlegg ble opphevet fordi pliktarbeidet «ansees uhensigtsmæssigt».⁸⁹¹ Dette var en del av et forslag fra Krag om revisjon av hele vegloven, og vegkomitéen skrev den gangen at det

erkjendes, at [§ 34] leder til Ubillighed og Ulighed i Fordelingen. Medens saaledes en Eien- dom med den høieste Skyld inden Formandskabsdistriktet ikke kan paalægges mere end 12 Dages Arbeide, maa den mindste Gaard svare en Dags Arbeide. For den, der bor lige i Nærheden af Veianlægget, bliver den let, medens den bliver stor for den, der bor langt fra.⁸⁹²

Krags lovendringsforslag ble oversendt regjeringen «med Anmodning at tage under Overveielse, hvorvidt Veilovens Bestemmelser tiltrænger Forandringer, og om Resultatet deraf meddeles næste Storthing Underretning». Departementet leverte imidlertid ingen «Underretning» i løpet av de neste sesjonene⁸⁹³, den kom først i 1875.⁸⁹⁴ I mellomtiden var det levert flere nye endringsforslag – i 1872 kom det forslag om at § 34 skulle erstattes

⁸⁹¹ Dok. No. 70 (1868-1869)

⁸⁹² Indst. og Besl. O. No. 197 (1868-1869)

⁸⁹³ Fra det 20. ordentlige Storting i 1871 ble det årlige samlinger, men siste sesjon før dette var det 19. ordentlige Storting, samlet fra 1. oktober 1868 til 21. juni 1869.

⁸⁹⁴ Dok. No. 43 (1875)

av en betalingsbestemmelse, «thi saaledes som §en nu lyder og saaledes som den anvendes, giver den blot Anledning til Misnøie»⁸⁹⁵, det ble også oversendt regjeringen⁸⁹⁶, og i 1873 kom det også to endringsforslag, hvorav det ene (et forslag om redusert sommervedlikeholdet på veger med liten ferdsel) ble oversendt til regjeringen.⁸⁹⁷

Tross dette valgte departementet å ikke legge fram noe forslag til endringer i vegloven i 1875.⁸⁹⁸ Det ble gjort rede for forslagene som var oversendt siden 1869 og bakgrunnen for dem, og det ble informert om at det allerede i 1867 var sendt et skriv til amtmennene der de ble spurt om de mente det var behov for endringer, men departementet skrev at «De fleste Erklæringer gaa ud paa, at den nu gjældende Veilov i sine Principer og Hovedbestanddele bør bibeholdes uforandret» - selv om det også ble gjort rede for en del endringsønsker som hadde kommet inn.⁸⁹⁹

Hovedårsaken til at departementet ikke ville legge fram noen endringsproposisjon i 1875, var

at Tidspunktet nu vil erkjendes at være mindre beleiligt for en Revision af denne Lovgivning. Vort Kommunikationsvæsen formenes nemlig at befinde sig i en Overgangstilstand som Følge af Udviklingen af Jernbanekommunikationerne i vort Land. Skulde Forholdene tilstede, at disse udbrede sig over en større Del af Landet og optage de vigtigste Hovedtrafiklinier, er det muligt, at man vilde skride til en Revision af Veiloven med Synsmaader forskjellige fra dem, som under andre Forholde vilde gjøre sig gjældende.⁹⁰⁰

Dette satte en foreløpig stopper for nye forslag om endringer i bestemmelsene om opparbeiding og vedlikehold av offentlige veger, men året etter kom det forslag om å utvide retten til å ekspropriere grunn til utbedring av private veger.⁹⁰¹ Forslaget ble levert av Niels Juel og Baard Madsen Haugland, begge representerte søndre Bergenhus amt (Hordaland) på Stortinget og var ordførere i kommuner der.⁹⁰² Haugland var også mannen bak

⁸⁹⁵ Dok. No. 58 (1872) s. 1

⁸⁹⁶ Indst. og Besl. O. No. 58 (1872) s. 154

⁸⁹⁷ Dok. No. 59 (1873), Indst. og Besl. O. No. 24 (1873)

⁸⁹⁸ Dok. No. 43 (1875) s. 10

⁸⁹⁹ Dok. No. 43 (1875) s. 6 flg.

⁹⁰⁰ Dok. No. 43 (1875) s.10

⁹⁰¹ Dok. No. 21 (1876)

⁹⁰² Lindstøl (1892) s. 56 (Haugland) og s. 73 (Juel)

forslaget om lovhjemmel for redusert sommersvedlikehold som ble oversendt regjeringen i 1873, et forslag som så vidt ble nevnt i 1875-utredningen, men ikke kommentert.⁹⁰³

Det Haugland og Juel leverte i 1876, var et forslag om at retten til å ekspropriere grunn til gårdsveger⁹⁰⁴ skulle utvides fra å være en tidsbegrenset rett til å få ny veg til nærmeste offentlige veg etter en omlegging, til å bli en rett som omfattet utbedring av eksisterende gang- eller kløvveger mellom gårder og sjøen. Forslaget ble begrunnet med at

I Søndhordland, og - som vi tror - paa flere andre Steder i det Vestenfjeldske, gives der flere Bygder, hvor der ingen offentlige Veie findes, men hvor Søen - Fjorden - er eneste almindelige Færdselsvei. I saadanne Strøg, med mange længer fra Søen liggende Gaarde med ofte meget bratte og ulendte Adkomster til Søen, har [1869-loven] ikke kunnet faa nogen Anvendelse.⁹⁰⁵

Lovkomitéen viste til at når ekspropriasjonsadgangen som var vedtatt i 1869 var svært begrenset, var det fordi «Expropriationsretten i Forhold Mand og Mand imellem ikke bør komme til Anvendelse uden i Nødstilsfælde og benyttes med al den Forsigtighed, som Eiendomsrettens Hellighed kræver».⁹⁰⁶ Komitéen mente likevel at Haugland og Juel's forslag kunne aksepteres såfremt ekspropriasjonsretten «blot kommer til at omfatte Omlægning eller Udbedring af allerede tilværende Vei eller Sti, hvortil Ret haves, forsaa vidt som denne Vei eller Sti danner Gaardens eneste hensigtsmæssige Adkomst til Vandkommunikation». Dermed ble forslaget vedtatt som lov 18. mai 1876 nr. 17, bare supplert med komitéens presisering av vilkåret for å få ekspropriasjonsrett:

...forsaavidt det ved Skjøn godtgjøres, ikke alene at Afgivelsen af saadan Grund for den, der attraar samme, er fornøden i Henseende til det Foranførte, men ogsaa at Nyttens for ham er overveiende i Forhold til den Skade, som vil forvoldes Grundeieren.

Men problemene knyttet til arbeidsplikten ble jo ikke løst på den måten. Lovkomitéen har antakelig heller ikke vært fornøyd med måten regjeringen hadde håndtert Odelstingets anmodning fra 19. mai 1869 om å «tage under Overveielse, hvorvidt Veilovens Bestemmelser tiltrænger Forandringer»⁹⁰⁷ på, for i forbindelse med behandlingen av et annet representantforslag i 1876 var komitéens innstilling til stortingsbeslutning at

⁹⁰³ Dok. No. 43 (1875) s. 6

⁹⁰⁴ Se pkt. 9.4

⁹⁰⁵ Dok. No. 21 (1876) s. 1-2

⁹⁰⁶ Indst. og Besl. O. No. 23 (1876) s. 49

⁹⁰⁷ Stortingsforhandlinger 1868-1869, 10. del, O. 19.05., s. 142

Heddelands af Holmesland fremlagte Forslag til Lov om Vedligeholdelse af private Veie oversendes til Regjeringen i Forbindelse med Krags og Aarfloets, ifølge Odelsthingsbeslutning af 19de Mai 1869, oversendte Forslag til Forandring i Lovgivning om Veivæsenet.⁹⁰⁸

Oversendelsen førte til at departementet (nok en gang) ba amtmennene komme med synspunkter på endringsbehovet, men henvendelsen var ledsaget av en merknad om at

En Revision af Lovgivningen om Veivæsenet vil være et ganske omfattende Arbeide, til hvilket Departementet har troet, at man ikke bør skride, uden at der er en almen Erkjendelse af, at det paakræves.⁹⁰⁹

Det kom derfor heller ikke noe lovendringsforslag etter denne høringsrunden.

8.8.5.3 Lovbehandlingen i 1882-sesjonen

I 1882 kom det tre representantforslag med forslag til ulike måter å løse problemene i den gjeldende veglovgivningen på.⁹¹⁰ Det første ble levert av Nils Jørgen Gregersen, representant fra Romsdal og veginspektør av yrke.⁹¹¹ Han tok utgangspunkt i problemene Rt. 1869 s. 729 hadde skapt:

Paa Vestkanten af Landet og vel ogsaa i det Østlige indtræffer hyppige smaa Reparationer og Udbedringer af Veie og Broer, de engere Kommuner vedkommende, som disse ønske udførte ved Naturalarbeide. Man tilsagde da de nærmest boende Gaardbrugere - paa flere Steder forenede endogsaa disse sig af sig selv til faste Brolag - og holdt Regnskab med det Arbeide, som blev ydet efter en forud bestemt Skala; da det snart hist, snart her, blev Spørgsmaal om at forlænge en Bygdevei eller bygge en ny, jevnedes efterhaanden Forholdet, og alle, selv de først tilsagte Brugere, var tilfredse med et Arrangement, hvis Billighed, Nødvendighed og Nytte de indsaa.

Muligheden af en saadan Ordning er nu indtil videre godtsom tilintetgjort ved nævnte Høiesteretsdom. Det er ingenlunde noget uvæsentligt Anliggende at se dette Forhold paa en eller anden Maade rekonstrueret.⁹¹²

Veglovens pliktarbeidsminimum var ett dagsverk, det maksimale var 24 dager fordelt over to år, og fordelingsgrunnlaget var også ved slike anledninger brukenes

⁹⁰⁸ Indst. og Besl. O. No. 73 (1876) s. 177

⁹⁰⁹ Oth. Prp. No. 6 (1880)

⁹¹⁰ Ett i Dok. No. 4 (1882), to i Dok. No. 12 (1882)

⁹¹¹ Lindstøl (1914 a) s. 297-298

⁹¹² Dok. No. 4 (1882) s. 1

matrikkelskyld. Problemene med dette var flere, blant annet at fordelingen måtte fastsettes i forkant, men sjelden stemte, og at fordelingen på mange små bruk ikke «gikk opp» når minimumsytelsen var ett dagsverk. «Retfærdigheden og Billigheden vil neppe paa den Maade ske Fyldest», skrev Gregersen, men «Af ulige større Vigtighed er dog den Omstændighed, at vedkommende Gaardbrugers Reise for at komme til Arbejdsstedet ikke bliver tagen i Betragtning».⁹¹³ Han mente likevel ikke det var noen god løsning å oppheve naturalarbeidet fullstendig,

De fleste Bygder ere saaledes stillede, at en Flerhed af Gaardbrugere ikke uden Vanskelighed kunne udrede den Forøgelse i Skatten, som en Ophævelse af Naturalarbeidet maatte medføre. ... vort vigtige Bygdeveivæsen vilde lide et stort Afbræk, om Ydelse af Naturalarbejde vanskeliggjøres. Pengebevilgninger gaa Vestlandets engere Kommuner saa meget nødigere ind paa, som Kravene ofte har Foranstaltninger, kun nyttige for en mindre Grænd, for Øie, om hvilke det er vanskeligt at samle det fornødne Stemmeantal. Og vanskeliggjøres Bevilgning af Naturalarbejde, bliver saaledes lidet baade bevilget og foranstaltet.⁹¹⁴

Gregersen fremsatte ikke noe konkret endringsforslag, men mente systemet med bare to vegklasser burde revurderes – inndelingskriteriene

ere nu forældede, ikke fordi de ere 30 Aar gamle, men fordi Udviklingen er sprunget Lovens Bestemmelser forbi ... Det Botemiddel, der synes at ligge nærmest, er, at Loven anordner en Art mindre Veikommuner for slige særlige Forhold. Sikkert er det ialfald, at mange nyttige Foranstaltninger ikke kunne bringes i Værk, fordi den nuværende Veilovgivning ikke kjender mindre Veikommune end Herredet. Anvendte man hint Middel, maatte Følgen blive en forandret Klassedeling, - Herunder vilde man da kunne afhjælpe den Ulempe, der nu klæber ved vort Vedligeholdelsessystem, at et Herred skal være forpligtet til at udbedre den Skade, som et Værk, en Fabrik eller en lignende Indretning gjør paa en enkelt Strækning af Distriktets Vei, som forøvrigt forholdsvis lidet benyttes af dets Befolkning.⁹¹⁵

Dok. No. 12 (1882) var todelt, med forslag fra to ulike grupper av representanter. Hans Christian A. Furulund og Hagbart Emanuel Berner representerte Akershus⁹¹⁶, og deres forslag gikk ganske enkelt ut på å oppheve § 34 fullstendig. Det andre forslaget kom fra

⁹¹³ Dok. No. 4 (1882) s. 2-3

⁹¹⁴ Dok. No. 4 (1882) s. 4

⁹¹⁵ Dok. No. 4 (1882) s. 5

⁹¹⁶ Lindstøl (1914 b) s. 83 (Berner) og s. 272 (Furulund)

de fem som representerte Hordaland, deriblant de to tidligere forslagsstillerne Nils Juel og Bjørn M. Haugland. De tre siste var Nils Nilsen Skaar d. e. fra Vikøy; Wollert Konow (den av dem som var født på Stend i Fana i 1845 og senere ble statsminister) og Hjalmar Løberg.⁹¹⁷ Disse fem leverte et prinsipielt og et subsidiært forslag, der det prinsipielle hadde to paragrafer, mens det subsidiære var et forslag om at veilov (1851) § 85, en særbestemmelse for Nordland og Troms/Finmark om at kommunestyrene kunne fatte vedtak som «efter disse Districters særegne Localitet m.V. findes nødvendige eller hensigtsmæssige», skulle gjøres gjeldende også for vestlandsfylkene. Paragraf 2 i det prinsipielle forslaget var i hovedsak en gjentakelse av forslaget Haugland hadde levert i 1873⁹¹⁸, men den første paragrafen var et forslag om at det skulle åpnes for at

De med Anlæg af nye eller Omlægning af ældre Bygdeveie samt disses Vedligeholdelse forbundne Omkostninger ... kunne besluttes udredede af enkelt Sogn eller mindre Dele af et Herred; dette saavel i det Hele som delvis enten ved kontant Udligning eller ved Arbeide in natura fordelt paa vedkommende Opsiddere efter et af Herredsstyrelsen vedtaget og af Amtmanden approberet Regulativ.⁹¹⁹

Denne gangen kunne forslagsstillerne vise til at det lå svært konkrete forsøk på å løse de lokale utfordringene bak forslaget de leverte. I januar 1880 hadde amtmann Worsøe i Søndre Bergenhus (Hordaland) anmodet departementet om appobasjon på et vedtak om at «Østensø sogn i Vikør herred»⁹²⁰ skulle få opparbeide en bygdeveg fra Øystese til Fykkesund for sognekommunens regning.⁹²¹ 12. juni 1880 svarte departementet at det kunne aksepteres, men at det var en forutsetning at kommunestyret først vedtok at den skulle tas opp som bygdeveg når den var ferdig slik at man «sikret Veien dens fremtidige Vedligeholdelse af Herredet». 17. desember 1881 måtte Worsøe derfor sende et nytt brev til departementet. Der skrev han blant annet at

Mine gjentagne Forsøg paa at erhverve en saadan Beslutning af den samlede Herredsstyrelse har dog været forgjæves. De tvende Sognes Repræsentanter kunde ikke komme til Enighed herom. Jeg har maattet beklage dette, og hver Mand - kan jeg sige - i Østensø Sogn beklager

⁹¹⁷ Lindstøl (1914 c) s. 416; Lindstøl (1914 a) s. 500-501 (Konow); Lindstøl (1914 b) s. 570 (Løberg) og s. 794 (Skaar)

⁹¹⁸ Dok. No. 59 (1873)

⁹¹⁹ Dok. No. 12 (1882) s. 3

⁹²⁰ Per 2022 ligger Vikøy og Øystese i 4622 Kvam

⁹²¹ Dok. No. 12 (1882) s. 5

dette. Sognet vil selv med Glæde betale Veiens Vedligeholdelse, men Loven forbyder dette, og dermed maa Anlægget nødvendigvis indstilles indtil videre og ialfald indtil en forandret Repræsentation for Vikør Sogn mulig maatte være gunstigere stemt for Anlægget. ... Men hvad der saaledes gjælder dette Anlæg, gjælder ogsaa flere projekterede Anlæg af Bygdeveie i Amtet ... hvis Udførelse strander paa manglende Enighed mellem Sognene inden Herrederne. ... det kan derfor med Grund siges, at Veiloven her forsaavidt lægger Hindringer iveien for Veivæsenets Fremme. Jeg vil derfor kunne være enig med Amtsformandskabet, naar det efter Ordfører Hauglands Forslag ønsker en Forandring i Veiloven, der hjemler Anledning til at lade offentlige Veies Anlæg og Vedligeholdelse paahvile ikke Herredet alene, men, hvor det ansees nødvendigt ogsaa saavel enkelte Sogne som mindre Dele af et Herred, ...⁹²²

Amtstingets syn på saken ble også videreformidlet i brevet, i form av en beslutning fra 2. juli 1881 – «Amtmanden anmodes om at indgaa til Regjeringen med Forestilling om, at Veiloven undergives Revision, navnlig hvad angaar dens §§ 5, 33 & 34.»

Departementet besvarte brevet fra Worsøe 24. januar 1882, men ga da uttrykk for at løsningen som ble foreslått, slett ikke var så liketil -

blandt Andet, at det ikke stillede sig ganske klart for Departementet, hvorledes en Ordning som den af Amtmanden antydede skulde paa tjenligste Maade gennemføres, navnlig med Hensyn til Vedligeholdet af en Vei, hvis Vedligehold skulde paahvile et enkelt Sogn eller en mindre Del af et Herred. Man anførte, at man her nærmest tænkte paa, hvordan dette, et Sogn eller en mindre Del af et Herred særskilt paahvilende Veivedligehold vilde stille sig i Forhold til Rodeinddelingen i det samlede Herred.⁹²³

Departementet ba derfor om «nærmere Udtalelse af Amtmanden, ledsaget af Udkast til saadanne bestemmelser i den foreliggende Materie, som han maatte finde hensigtsmæssige». Det var oppfølgingen av dette som endte opp som lovendringsforslaget de fem Hordalands-representantente leverte.

Stortinget vegkomité mente at de tre forslagene som hadde kommet inn «staa i saa nær Forbindelse med hinanden, at de kan behandles underet, og man tillader sig saaledes at afgive Indstilling fælles for den hele Række af Forslag».⁹²⁴ Komitéen skrev at den ikke ville gå inn for noe som kunne oppfattes som «Brud paa fundamentale Bestemmelser i

⁹²² Dok. No. 12 (1882) s. 6

⁹²³ Departements-Tidende 1882 s. 515

⁹²⁴ Indst. O. No. 23 (1882) s. 85

Veiloven», og den mente at både innføring av «en ny simplere Klasse af Bygdeveie, hvis Oparbeidelse og Vedligeholdelse skulde være underkastede andre Regler end Bygdeveie af 1ste Klasse» og en bestemmelse om redusert sommervedlikehold ville være slike 'fundamentale brudd'. Forslaget om å tillate at en veg ble opparbeidet av «mindre Dele af et Herred uden Hensyn til Sogneinddelingen» støttet komitéen heller ikke:

Et Sogn har dog for visse Anliggender sin egen Repræsentation, som efter Formandskabslovens § 20 kan fatte Beslutninger, der ere bindende for Sognet, og herunder har man troet at heromhandlede Veisager kunde henlægges. „En mindre Del af et Herred” har derimod ingen saadan Repræsentation, og at overlade Bestyrelsen for det hele Herred at fatte Beslutning om Udgifter paa en Del af Herredet, som en anden Del skal være fri for, er en Udvei, som Komitéen ikke kan anbefale.⁹²⁵

Komitéen anbefalte derfor en løsning som tillot at *sognene* kunne være egne vegadministrasjonsenheter, forutsatt at både anleggene og det etterfølgende vedlikeholdet av de nye vegene ble sognets ansvar. Løsningen på departementets spørsmål om hvordan rodeinndelingen i så fall skulle håndteres, ble et forslag om at bruk som ble pålagt vedlikeholdsplikt på en veg i sitt eget sogn skulle fritas for vedlikeholdsarbeid på veger i andre deler av herredet.

Komitéen viste så til de mange forslagene om å oppheve pliktarbeidet ved anlegg eller omlegging av veger. «Det har længe været erkjendt, at den omhandlede Paragraf, der indeholder Bestemmelser om Pligtarbeides Anvendelse ved Anlæg eller Omlægning af offentlige Veie er upraktisk og lidet brugbar i sin nuværende Skikkelse», skrev komitéen, og la til «at saa virkelig er Tilfælde forekommer Komitéen at være til Evidents godtgjort ved den af Repræsentanten Gregersen givne Fremstilling af disse Forholde».⁹²⁶ I likhet med Gregersen mente komitéen at bestemmelsen ikke burde oppheves fullstendig, den mente det var «hensigtsmæssigt, at vedkommende Kommunebestyrelser gives Adgang til fremdeles at kunne anvende Pligtarbeide ved Anlæg og Omlægning af Bygdeveie, især i saadanne Distrikter, hvor Tilgang af kontante Midler er mest vanskelig».⁹²⁷ Komitéen la etter dette frem et lovforslag der § 1 hjemlet sognestyrets rett til å vedta lokale

⁹²⁵ Indst. O. No. 23 (1882) s. 87

⁹²⁶ Indst. O. No. 23 (1882) s. 87

⁹²⁷ Indst. O. No. 23 (1882) s. 87

veganlegg, § 2 gjaldt vedlikeholdet av dem, mens § 3 opphevet pliktarbeidet ved anlegg og omlegging av hovedveger samtidig som det fortsatt skulle

være tilladt, naar Anlæg af nye eller Omlægning af ældre Bygdeveie finder Sted, at bestemme, at Omkostningerne derved, forsaavidt de udredes af vedkommende Herred eller vedkommende Sogn (§ 1), i det Hele eller for en Del kunne bestrides ved Kjørsler eller andet Naturalarbeide.

Pliktarbeidet skulle vedtas for hvert enkelt anlegg, og beslutningen skulle omfatte «Regulativ for Arbeidets Fordeling mellem vedkommende Brugere, samt Bestemmelse om Forholdet mellem Mandsdagsværk og Hestedagsværk». Komitéens forslag ble vedtatt uten endringer, og sogneveisloven ble sanksjonert av kongen 15. juni 1882.

8.8.5.4 Virkninger av 1882-loven og 'oppfølgeren', veilov (1912) § 6.

Dok. No. 12 (1882) var altså et forslag som ble levert direkte til Stortinget, ikke sendt til departementet som del av amtmann Worsøes svar på departementets spørsmål. Odels-tinget valgte heller ikke å sende forslaget til departementet for vurdering, slik det hadde gjort med en rekke tidligere endringsforslag, og forslaget ble vedtatt av Stortinget med bare én endring – komitéen hadde ikke sagt noe om fra hvilket tidspunkt den mente pliktarbeidet burde oppheves, men underveis i stortingsbehandlingen ble det føyd til at det skulle skje «fra 1ste Januar næste Aar».

Det er ikke sikkert at lovbehandlingen ble gjennomført på denne måten fordi amtstinget og Stortinget fryktet at departementet ville legge endringsforslaget til side nok en gang, men statsrådsforedraget før loven ble sanksjonert kan tyde på at et slikt utfall ikke hadde vært utenkelig – det oser ikke akkurat av entusiasme, selv om det ble avsluttet med en anbefaling om at kongen skulle sanksjonere loven.⁹²⁸ Noe av grunnen til departementets motvilje mot endringen finner vi antakelig i en bemerkning om at «Værdien for det almindelige Veifond af det Pligtarbeide, som, om Lovbeslutningen sanktioneres, gaar tabt for nævnte Fond» - statsfinansierede anlegg ville nødvendigvis bli dyrere når alt arbeid skulle utføres av lønnede arbeidere. Selv om departementet viste til at dette først og fremst ville føre til at man for fremtiden måtte fordele kostnadene på en annen måte, ettersom nye veganlegg uansett var avhengige av «en vis Deltagelse i Udgiften af vedkommende Herred, der altsaa ved Spørgsmaalet om Bevilgning har

⁹²⁸ Departements-Tidende 1882 s. 526

Anledning til at tage Pligtarbeidet i Betragtning eller at betinge sig fritaget for samme», ble det også vist til at følgen på kort sikt ville bli at det «maa fordyre Arbeiderne, hvilket ogsaa er en Selvfølge, da der ikke haves nogen Adgang til at fordre Tabet af Naturalarbeidet erstattet ved et tilsvarende Pengebidrag af vedkommende Distrikt». Kostnadsøkninger som ikke kunne dekkes inn via 'vegskatten', måtte følgelig belastes statskassen. Pliktarbeidsmuligheten ble altså opprettholdt for bygdevegenes del. Dette ble det imidlertid tatt hensyn til i loven om landkommunenes skattevesen, som også ble vedtatt i 1882.⁹²⁹ Med denne loven ble det åpnet for skattlegging på andre grunnlag enn matrikkelskylden, noe som blant annet gjorde det mulig å skattlegge «Verk og Brug» (bedrifter av ulike slag). Hovedregelen var fortsatt utlikning på matrikkelskylden, men det kunne nå vedtas at inntil halvparten av amtsskatten skulle fordeles på herredene, ikke direkte på enkeltbrukene, landsskattelov (1882) § 7. Denne andelen skulle behandles som en del av kommunens øvrige kostnader i regnskapet (§ 8), og som del av det kommunale skattevedtaket kunne kommunen så fordele skatten dels som matrikkelskatt, dels som skatt på 'verk og bruk' basert på en taksering som skulle gjennomføres av en egen likningskommisjon, og dels som skatt på formue og inntekt. Som del av kommuneregnskapet kunne kommunen også legge inn verdien av «Naturalarbeide paa de offentlige Veie, forsaavidt Herredsstyrelsen har bestemt, at det ... skal medregnes» (§ 10). Hvis det var gjort, kunne det ikke kreves inn særskilt vegbidrag i tillegg til den ordinære kommuneskatten - det fulgte av § 62 at det bare kunne gjøres om naturalarbeidet ikke var lagt inn i kommuneregnskapet - men uansett skulle naturalarbeidet nå synliggjøres som en del av skattebetalingen (§ 45). Om den beregnede verdien av arbeidet var høyere enn det vedkommende skulle betale i skatt, skulle dette også kompenseres - da «tilkommer der ham Godtgjørelse forsaavidt den overstiger Beløbet af den ham ilignede Skat». Det ble ikke skilt mellom vedlikeholdsarbeid og anleggsarbeid i skatteloven, men vedlikeholdsarbeidet var altså fordelt med grunnlag i matrikkelskylden, og i anleggstilfellene fulgte det som nevnt av § 3 i sogneveisloven at om en kommune vedtok naturalarbeidsplikt i forbindelse med anleggsarbeid, skulle vedtaket også omfatte «Regulativ for Arbeidets Fordeling mellem vedkommende Brugere, samt Bestemmelser om Forholdet mellem Mandsdagsværk og Hestedagsværk». Dermed ble begge deler synliggjort som skattebidrag.

⁹²⁹ Lov 15. april 1882 nr. 1 (nr. 2 var loven for bykommunene)

Det var ikke slik at det ikke ble anlagt *noen* lokalveger før sogneveisloven kom i 1882. Departementet hadde allerede i 1880, som del av svaret på den første henvendelsen fra amtmann Worsøe, skrevet at det mente

at det ikke i Vei- eller Kommunallovgivningen findes noget afgjørende til Hinder for, at et Sogn, der ikke er eget Herred, gennem sin Kommunalbestyrelse beslutter Udligning paa Matrikulskylden til et Veianlæg, der er i sammes særlige Interesse, kfr. Formandskabsloven for Landet af 14 Januar 1837 § 20.⁹³⁰

Dette ble utdypet i statsrådsforedraget, men der ble det også pekt på noe som har betydning for forståelsen av systemet rundt veglovene slik det var helt til 1964: At

den Adgang, som Veilovens § 83 giver til at bringe forskjellige Brugere, der benytte privat Vei, til at deltage i Vedligeholdet af samme, ikke ... synes at give tilstrækkelige Bestemmelser med Hensyn til Veie, der interessere et helt Sogn og anlægges for sammes Regning, især af den Grund, at de i § 83 nævnte Veie ere udenfor det Offentliges almindelige Tilsyn.⁹³¹

Dette er sentralt fordi vegtypen som er omtalt i sitatet nok hadde blitt klassifisert som 'kommunal veg' i dag. Før 1963 ble et veganlegg imidlertid ikke et 'offentlig' veganlegg selv om det var ansett som et 'kommunalt anliggende'. En 'privat anlagt' veg kunne tas opp som offentlig bygdeveg hvis vedlikeholdet ble kommunens ansvar, og om vegen ble anlagt som følge av et kommunalt vedtak var dette også det normale, men i siste del av 1800-tallet var ønsket om å få flere og bedre lokalveger så stort at det hendte de ble anlagt uten noen form for kommunalt vedtak. Ekspropriasjonshjemmelen man etter hvert fikk i lovgivningen om private veger, hadde man ikke bruk for så lenge vegen var ønsket av samtlige grunneiere i området. Kommunenes overtakelse av 'grunn og gjerde'-ansvaret hadde også ført til grunneierne visste at om de kom med krav om erstatning, kunne følgen godt bli at det ikke ble noen veganlegg i det hele tatt. Derfor var det enkleste ofte å anlegge vegen i fellesskap og søke om at den ble tatt opp som bygdeveg på et senere tidspunkt.

I 2013 behandlet Hålogaland lagmannsrett en tvist der utgangspunktet var uenighet om hvem som hadde rett til å bruke en slik gammel, privat anlagt veg.⁹³² Den hadde vært kommunal veg en periode, ble så nedlagt som veg og stengt for gjennomkjøring i 2007,

⁹³⁰ Skriv 12. juni 1880

⁹³¹ Departements-Tidende 1882 s. 522

⁹³² LH-2012-46832

men i 2010 vedtok kommunen at den skulle vedlikeholdes som gang- og sykkelveg. En av dem som eide grunnen vegen gikk over, nektet imidlertid naboene å bruke den, og hun plasserte også ferdselshindringer i vegen. Dermed saksøkte naboene henne og la ned påstand om at hun skulle pålegges å fjerne hindringene og at de skulle få tilkjent bruksrett til vegen. De fikk medhold i tingretten, og hun anket derfor avgjørelsen inn for lagmannsretten. Lagmannsretten kom imidlertid til at tingretten burde ha avvist saken fordi saksøkeren ikke eide veggrunnen, og dermed heller ikke hadde rettslig interesse i å få dom i saken. Dette begrunnet lagmannsretten med at

Tingretten kom til at grunneierne avsto eiendomsretten til veggrunnen til fellesskapet da veien ble etablert rundt 1900, og at kommunen overtok eiendomsretten til veggrunnen i 1946-1947 da den overtok vedlikeholdsansvaret. Ankemotpartenes eventuelle privatrettslige rett til bruk av Nonshaugveien gjelder følgelig ikke bruksrett til grunn som eies av Åsfrid Fagervik, men bruk av grunn som tilhører kommunen.

Det er ikke noe som tyder at tingretten hadde bygget sin vurdering på at det var sagt noe om eierforholdet til veggrunnen i forbindelse med kommunens overtakelse av vedlikeholdsansvaret, men den har altså utvilsomt ment at det å anlegge en veg i fellesskap, selv når den ikke ble anlagt som offentlig veg, innebar at de private grunneierne ikke lenger eide veggrunnen. Den ble 'vegens grunn' også i slike tilfeller, overdratt til «fellesskapet», som i første omgang var de aktuelle brukerne, men senere ble kommunen på vegne av samfunnet som helhet.

Fordelen med at vegene ble tatt opp til offentlig vedlikehold, var opprinnelig at man fikk ordnet og fordelt pliktarbeidet, men altså også fikk godskrevet arbeidet som del av skattebetalingen. Etter hvert ble det viktigere å slippe å måtte ta vedlikeholdet som del av et privat veglag. Men det var selvsagt ikke alltid slik at samtlige grunneiere i et område ønsket å bidra til en ny veg, så i veilov (1912) ble 'spleiselagstanken' lovfestet i § 6, og da også med en tvangsbidragshjemmel:

Naar der fra mindst to tredjedele av de interesserte eiere og brukere av matrikulert jord eller anden fast eiendom til herredsstyret fremkommer forslag om oparbeidelse av offentlig bygdevei helt eller delvis ved bidrag fra de interesserte eiere og brukere av penger eller arbeide, og herredsstyret beslutter veien optat som bygdevei, skal det, forsaavidt mindst halvdelen av det forutsatte bidrag er vedtat, ved skjøn avgjøres, hvorledes det manglende bidrag skal fordeles mellem de interesserte.

Ingen kan paalægges et større bidrag, end der svarer til den nytte, som skjønnnet antar, han vil ha av anlægget med fradrag av hans frivillige bidrag. Naar dette iagttages, kan ved ansættelse av det tvungne bidrag ogsaa tages hensyn til vedkommendes økonomiske evne.

Hvilke eiere eller brukere av matrikulert jord eller anden fast eiendom er interessert i anlægget, avgjøres i tilfælde av tvist ved skjønn.

Utgifterne ved omhandlede skjønn bæres av herredet.

Bruk av denne bestemmelsen forutsatte at minst 2/3 av eierne og brukerne hadde bekreftet at de ville bidra, og kommunen måtte kunne dokumentere dette. Det holdt ikke om et kommunestyre eksempelvis viste til «at der i aarenes løp til herrestyret var inddraget diverse andragender om at faa fremmet til oparbeidelse forskjellige parceller».⁹³³ Om det viste seg at veganlægget kom til å bli betraktelig dyrere enn opprinnelig forutsatt, måtte kommunen også undersøke om det gjorde at antallet 'interesserte' ble så mye lavere at man havnet under grensen.⁹³⁴ Det var heller ikke anledning til å gjennomføre fordelingsskjønnet før kostnadsoverslaget var klart, uavhengig av om man hadde det nødvendige flertallet, fordi det i et slikt tilfelle ikke var mulig å ta stilling til om det den enkelte måtte bidra med, ville overstige nytten den nye vegen ville gi ham.⁹³⁵ Det var altså snakk om en tvangsbidragshjemmel med strenge bruksbegrensninger, men det ble likevel anlagt ganske mange veger på «§ 6-grunnlag». Ettersom grunnen som regel var en del av grunneierbidraget, vil man i slike tilfeller nesten aldri finne noe som dokumenterer at den er avstått. Ved tvist om eierskapet til grunnen i en slik veg kan det dermed være at det eneste man har å bygge på, er kunnskapen om at det var en forutsetning at veggrunnen måtte være avstått om en veg skulle tas opp som offentlig, en del dommer om hvor mye som skulle avstås i slike tilfeller, og bestemmelsen i veilov (1912) § 34, som sa at gjerder skulle stå i grenselinja. Muligheten til å pålegge enkeltbrukere å bidra til en veg som skal anlegges med tanke på opptak som offentlig veg står fortsatt i veglova, nå i § 26. Det er imidlertid ikke noe som tyder på at denne bestemmelsen er mye brukt, kanskje fordi kommunene sjelden ønsker å overta ansvaret for en veg de ikke selv har ønsket å anlegge, men nok også fordi bestemmelsen er nokså vag – det står for eksempel ikke noe om hvordan skjønn etter

⁹³³ Rt-1928-823

⁹³⁴ Rt-1957-1197

⁹³⁵ RG-1962-691

denne bestemmelsen skal gjennomføres. De fleste veger som anlegges på privat initiativ, anlegges i dag med utgangspunkt i veglovas kap. VII *Private veger*, og eventuelle skjønn eller ekspropriasjonsvedtak kan da behandles av jordskifteretten.

8.8.6 Eiendomsforholdene etter at veilov (1912) var vedtatt

Norges tredje veglov ble vedtatt 21. juni 1912. Det sentrale forarbeidet til denne loven er imidlertid noen år eldre, det er Ot.prp. nr. 31 (1909) med bilag som inneholder mest informasjon om arbeidet med den nye loven. Det er et omfattende materiale det er snakk om, mer enn 500 sider med tekst bare i dette ene dokumentet. Proposisjonen i seg selv er bare på 55 sider, med en tilleggsdel på 16 sider som er rene kostnadsoversikter knyttet til eventuell fortsatt bruk av lensmennene som vegtilsynsmenn, men de tre første bilagene er lovkomitéens innstilling I fra 1907 på rundt 100 sider, kontinuasjonsinnstillingen fra 1908 på rundt 180 sider og en 100-siders «Oversigt over forslag til ændringer i og tillæg til den nugældende veilovgivning samt udrag av erklæringer herom» fra 1906. I et siste bilag (rett over 50 sider) gjennomgås så veg- og motorvognlovgivningen i andre land. Dette bilaget er også fra 1907 og må sees i sammenheng med at lovkomitéen også utarbeidet utkast til en motorvognlov⁹³⁶ og en lov om tvungen avståelse av grunn til tau-baner og løypestrenger⁹³⁷ samtidig med at det ble arbeidet med ny veglov.

Av tidsmessige årsaker ble lovforslaget ikke behandlet i 1909.⁹³⁸ Det ble heller ikke behandlet i 1910, Arbeidsdepartementet rakk ikke å utarbeide noen ny proposisjon i løpet av sesjonen. Rogalandsrepresentanten Nikolai Lima fremsatte derfor forslag om at 1909-proposisjonen skulle behandles som den var, men vegkomitéen mente det var bedre å vente på den nye proposisjonen.⁹³⁹ Den kom i 1911, men var bare på ni sider med noen ganske få endringsforslag, og viste ellers til 1909-proposisjonen.⁹⁴⁰ Den nye proposisjonen ble behandlet av 1911-vegkomitéen, men komitéens innstilling ble ikke lagt frem for Odelstinget før 17. august, to dager før det 60. ordentlige Storting skulle oppløses, og et enstemmig Odelsting vedtok derfor å utsette behandlingen til neste

⁹³⁶ Ot.prp. nr. 32 (1909), lov 21. juni 1912 nr. 2 om bruk av motorvogner

⁹³⁷ Ot.prp. nr. 13 (1911), lov 14. juni 1912 nr. 1 om anlegg av taugbaner og løypestrenger

⁹³⁸ Indst. O. nr. 74 (1909), Stortingsforhandlinger 1909, del 8 a, O. 11.09., s. 1820

⁹³⁹ Dok. nr. 12 (1910), Indst. O. nr. 69 (1910)

⁹⁴⁰ Ot.prp. nr. 14 (1911)

sesjon.⁹⁴¹ Den startet 11. januar 1912, og 26. januar tok Odelstinget fatt på lovbehandlingen med utgangspunkt i vegkomitéens innstilling XVI fra 1911.

I innstillingen skrev Stortingets vegkomité at lovkomitéen og departementet

dels [har] optat bestemmelser, som ikke gaar ut paa andet end at bringe loven i overensstemmelse med, hvad der nu er gjældende praksis, men ved siden herav er ogsaa bragt i forslag forskjellige bestemmelser, der betegner en væsentlig ændring i de regler, som for tiden gjælder for vedkommende forhold.⁹⁴²

Den viktigste endringen var knyttet til opprettingen av amtsvegstyrrer og følgene av dette, ellers var det altså mest snakk om lovfesting av gjeldende praksis. I høringsrundene var det flere som mente at man også burde lovfeste kostnadsfordelingen, derunder kommunenes plikt til å stå for 'grunn og gjerde'.⁹⁴³ Det ble ikke tatt til følge av departementet, men når det fremgår av veilov (1912) § 26 fjerde ledd at herredskommunen ble eier av den nedlagte veggrunnen med mindre den var lagt ut til bruk som privat veg eller var blant «de i § 12 a nævnte veier» (som var vegene som «som baade er anlagt, og som vedlikeholdes utelukkende eller væsentligst for statens regning»), har det sammenheng med at det var kommunene som ervervet grunnen. Bestemmelsen gjorde at kommunene kunne selge nedlagt veggrunn som ikke ble lagt ut til privat bruk, og dermed kunne få dekket noen av kostnadene til erverv av ny grunn.

Det ble ikke sagt noe om eiendomsforholdet dersom vegen ble lagt ut til privat bruk. Det var det ikke behov for - i slike tilfeller fortsatte grunnen å være 'vegens grunn', og dermed 'ikke-eiendom' etter datidens oppfatning.

8.8.7 Skjematiske vedtak - bevilgningsvedtak - skjønn – oppmåling – overtakelsesforretning

Da veglov (1963) ble satt i kraft, ble det fastsatt i pkt. 2 i forskriften til § 50 at grunnervervene «i alminnelighet [skal] søkes ordnet ved minnelig overenskomst».⁹⁴⁴ Tidligere hadde lensmannsskjønn vært den vanligste måten å fastsette erstatningen på. Grunneiernes avståelsesplikt fremgår heller ikke uttrykkelig av dagens veglov, slik den gjorde

⁹⁴¹ Indst. O. XVI (1911), Stortingsforhandlinger 1911, 8. del, O. 17.08., s. 1947

⁹⁴² Indst. O. XVI (1911) s. 2

⁹⁴³ Ot.prp. nr. 31 (1909, bilag 1 (første høring, 1906) s. 5-7

⁹⁴⁴ Res. 15. januar 1965 om eiendomsinngrep

av de foregående, så i dag må det fattes et eget ekspropriasjonsvedtak dersom det ikke er mulig å komme til enighet med grunneieren.

Lovbestemmelsen om avståelsesplikt forsvant som følge av beslutningen om å samle de sentrale delene av ekspropriasjonslovgivningen i en felleslov, men likevel beholde ekspropriasjonshjemlene i enkelte særlover «hvor ekspropriasjonsbestemmelsene har så sterk sammenheng med vedkommende lovs øvrige regler at en utskilling vanskelig kan skje uten at lovene blir helt omarbeidet».⁹⁴⁵ Vegloven var en av særlovene som ble nevnt, men ettersom arbeidet med utforming av ny veglov allerede var påbegynt, ble de aktuelle bestemmelsene i veilov (1912) ikke endret i forbindelse med at ekspropriasjonsloven⁹⁴⁶ ble vedtatt.⁹⁴⁷ 1. juli 1960 fikk Samferdselsdepartementet imidlertid delegert fullmakt til å fatte ekspropriasjonsvedtak i den utstrekning ekspropriasjonsloven fikk anvendelse ved eiendomsinngrep etter veilov (1912), og Vegdirektoratet sendte ut minst ett rundskriv om forholdet mellom ekspropriasjonsloven og gjennomføringen av vegskjønn etter veilov (1912).⁹⁴⁸

Før 1964 var grunnervervsprosessen en nokså oppstykket prosess med mange involverte, men den inngikk i tillegg i et system der mange andre «brikker» måtte på plass underveis. Det fantes et stort antall varianter, blant annet knyttet til ulike regler, krav og utgangspunkt for de ulike vegklassene, men de følgende punktene gikk igjen (i en eller annen form) i de aller fleste:

1. Noen kom med anmodning om bevilgninger til et vegtiltak. Det kunne være sentraladministrasjonen eller fylkets vegkontor, men ofte kom det fra en kommune, gjerne i form av en søknad til fylkestinget om støtte til et bestemt vegprosjekt.
2. Det ble utarbeidet en vegplan. Det kunne skje før eller etter at det var bevilget midler til prosjektet. Om det var snakk om en hovedveg, ble det alltid gjort som del av kostnadsberegningen før budsjettbehandlingen. Om det ble søkt om bygdevegsstøtte fra fylkets vegfond kunne det derimot bli satt som vilkår for tildelingen av støtte at det

⁹⁴⁵ Ot.prp. nr. 43 (1957) Kap. VII

⁹⁴⁶ LOV-1959-10-23-3

⁹⁴⁷ Ot.prp. nr. 43 (1957-1958) s. 99

⁹⁴⁸ Rundskriv 18/62 JUR

ble utarbeidet en vegplan, og også at vegen ble anlagt under vegkontorets oppsyn og ledelse.

3. Prosjektet ble behandlet i forbindelse med budsjettbehandlingen. Stortinget behandlet bevilgninger til både statlige veger og søknader om støtte til andre vegprosjekter som del av behandlingen av statsbudsjettet, men iblant som enkelt saker, dvs. utenom det ordinære statsbudsjettet (eller vegfondets budsjett, så lenge det var aktuelt). Fylkestinget tok stilling til om det skulle søkes om statlige midler til en veg som var fylkets ansvar, men måtte også bekrefte at fylket tok ansvaret for 'grunn og gjerde' og fylkets andel av kostnadene i statlige prosjekter.
4. Søknader til fylkestinget om støtte fra vegfondet var normalt ledsaget av et 'skjematisk vedtak' - en bekreftelse fra herredsstyret om at herredet tok ansvaret for 'grunn og gjerde' og den andelen av kostnadene som ikke ble dekket av fylkestinget, men i tillegg en bekreftelse på at vegen ville bli tatt opp som bygdeveg etter at den var ferdig, slik at vedlikeholdet var sikret. I noen tilfeller kunne vedlikeholdsansvaret bli overført på brukerne, det gjaldt f.eks dersom det ble søkt om støtte til en seterveg eller beiteveg. Også i slike tilfeller måtte det imidlertid bekreftes at kommunen ville stå for 'grunn og gjerde'. Om det skjematiske vedtaket ikke var lagt ved allerede når søknaden ble sendt til fylkestinget, ble det satt som vilkår for eventuell støtte at det ble fattet et slikt vedtak.

Når Stortinget bevilget midler til vegprosjekter, ble 'grunn og gjerde'-vilkåret normalt bakt inn i bevilgningsvedtaket. Det var da opp til fylkestinget å vurdere om det skulle overføres på de berørte herredene, men vanligvis ble det gjort. Da fylkestinget i Oppland i 1923 behandlet en henvendelse fra vegdirektøren om bidrag til utbedring av to vegstrekninger med tanke på å få satt i gang prøvedrift av statlige bilruter på strekningene, ble det for eksempel fattet et todelt vedtak: I første del står det at fylkestinget vedtok «av fylkeskommunens midler å utrede erstatning for gjerdehold og grunn, derunder innbefattet erstatning for grustak, holdeplasser, oplagstomter, stenbrudd m. v. og for all annen jordskade og ulempe som foranlediges ved anlegget, samt derhos $\frac{1}{4}$ - en fjerdedel - av de iøvrig medgående omkostninger», i andre del at

Ovenstående beslutning er betinget av at der vedtas følgende kommunale forpliktelser like overfor fylkeskommunen: Fåberg, Østre Gausdal og Vestre Gausdal herreder overtar hvert innen sine grenser i dens helhet den under post 1 omhandlede erstatning for

gjerdehold og grunn m. v. således at enhver utgift i anledning derav blir fylkeskommunen uvedkommende samt derhos likeledes hvert innen sine grenser halvdel av fylkeskommunens andel, altså 1/8 av de iøvrig medgående omkostninger, likesom nevnte distrikter påtar sig fremtidig å vedlikeholde veien ved hjelp av offentlig ansatte veivoktere.⁹⁴⁹

5. Før herredet avga sitt skjematisk vedtak, ble det gjerne forhandlet med grunneierne. Om grunneierne sa seg helt eller delvis villige til å avstå fra å kreve erstatning for grunn, grus og andre materialer til prosjektet og gjerdehold, ble erklæringene gjerne tinglyst. Det ble gjort fordi det ofte var usikkert når prosjektet kom til å bli gjennomført, og herredet måtte derfor sikre seg mot at senere eiere kunne hevde at de ikke var kjent med, og dermed heller ikke bundet av, en tidligere eiers erklæring.⁹⁵⁰
6. Dersom det skulle betales erstatning, skulle skjønnet (før juni 1940 alltid; etter dette helst) være gjennomført før anleggsstart. Fra 1912 kunne det gjennomføres som lensmannsskjønn – skjønn «under lensmandens bestyrelse av tre mænd», veilov (1912) § 61. Erstatningen ble da fastsatt per m², med utgangspunkt i de ulike arealtypene. Dersom kommunen hadde grunnervvervsansvaret, var det også den som sto som saksøker. Etter at staten hadde overtatt ansvaret for de riksvegklassifiserte hovedvegene i 1938, ble det oftere staten (ved vegsjefen i det aktuelle fylket) som var saksøker i riksvegsakene, men ikke alltid.
7. Når vegprosjektet var gjennomført, tok vegkontoret (ofte, men ikke alltid) opp grunnriss. Det fremgår av det første rundskrivet om grunnriss fra 18. juni 1891 (se vedlegg 6) at både grunneierne og kommunen skulle varsles om grenseinmålingen slik at de kunne delta. Grunnrisset ble brukt som beregningsgrunnlag, og kommunen fikk så tilsendt en oversikt over hvilke erstatningsbeløp hver enkelt grunneier hadde krav på. Deretter var det kommunens ansvar å kontakte grunneierne, få aksept for erstatningsberegningene, og utbetale erstatningen.

⁹⁴⁹ Oppland fylkesting sak 65/1923. Saksdokumentene s. 412-421, vedtaket s. 589-591. (Protokollen er tilgjengelig på NB.no)

⁹⁵⁰ I RG-1959-308 ble en grunneier tilkjent erstatning fordi forgjengerens frigrunnserklæring ikke var tinglyst og retten (under tvil) kom til at forpliktelsen var bortfalt ved ekstinksjon. Resten av de forpliktete enhetene var fortsatt eid av samme slekt som de hadde vært da erklæringene ble avgitt i 1934.

8. Kommunen måtte i noen tilfeller bekrefte at det var ordnet med 'grunn og gjerde' og erstatningsutbetaling, og det skulle i så fall gjøres senest i forbindelse med overtakelsesforretningen. Det var imidlertid bare der det kunne være tvil om hvem som hadde grunnervversansvaret det ble notert noe om det i protokollen, slik det kunne være dersom det var snakk om grunnerverv til en fylkesveg etter 1964.

Ved overtakelsesforretningen ble veganlegget overlevert fra prosjektet (de utbyggingsansvarlige) til dem som hadde ansvaret for vedlikeholdet - kommunen om det var den som hadde vedlikeholdsansvaret, ellers fylkets vegkontor. Fylkesmannen hadde ansvaret for at overtakelsesforretningen ble avholdt, og møtte som regel også på forretningen. I tillegg stilte vanligvis de anleggsansvarlige, kommunens ordfører og fylkets vegsjef. Samtlige skulle underskrive protokollen. Eventuelle mangler eller merknader ble også protokollert, da med en frist for utbedring av dem.

9. En kopi av protokollen (med tilhørende kartskisse) skulle så sendes til Vegdirektoratet. Disse ble blant brukt for å holde SVVs vegkartserier à jour, og som del av det også informere Norges Geografiske Oppmåling om endringer i vegnettet.⁹⁵¹

Vegplan-kravene var detaljert beskrevet i *Regler for Udarbeidelse af Forslag til Vei- og Broarbeidere i Statens Veivæsen*, som kom i nye utgaver ved behov. Det kom i alle fall utgaver i 1890, 1898, 1908⁹⁵² og 1941, og i 22. april 1893 utferdiget Arbeidsdepartementet en egen *Instrux for den tekniske Revision* i forbindelse med at det ble opprettet et eget 'revisjonskontor'. Dette kontoret skulle kontrollere nye planer, godkjenne eventuelle endringer i allerede vedtatte planer, og «føre Kontrol med, at Arbeiderne drives efter den fastsatte Arbeidsplan, og at de udføres i Overensstemmelse med de approberede Forslag samt i Tilfælde af, at Planer eller Overslag fraviges i nævneværdig Grad, strax derom at gjøre Indberetning til Departementet». Samtidig ble det gitt egne *Reglementariske Bestemmelser for Forslag med Omkostningsoverslag for nye Arbeider og Forandringer ved Arbeiders Udførelse samt Arbeidsrapporter, der af Veidirektøren afgives til Departementet for de offentlige Arbeider*. Der var det beskrevet i detalj hvilke planer og overslag Arbeidsdepartementet skulle motta som del av arbeidet med departementets budsjettforslag. I et rundskriv datert 16. mars 1922 ble vegkontorene minnet om «at

⁹⁵¹ Rundskriv fra vegdirektøren 9. juli 1926, 4. november 1930, 4. desember 1940 (rundskriv 155/40), rundskriv 35/59, rundskriv 67/63 Ak, rundskriv 129/68 Vk (- oversikten er neppe uttømmende).

⁹⁵² Utgaven fra 1908 ligger på NB.no, men med tilgangsbegrensning.

Stortinget som regel krever detaljerte planer og overslag for hele anlegget, således at full oversikt kan has før bevilgning gis. Overslaget forutsettes revidert hvis det er av eldre datum». Det kom også egne instruksjoner for *Arbeidsdriften ved Statens Veivæsen*, blant annet to utgaver i 1896 og 1906. I denne sto det at «Forinden Arbeidets Paabegyndelse maa Amtssingeniøren have erholdt Amtmandens Meddelelse om, at Expropriationsforholdene er ordnet» (§ 2), og i § 19 var det en oversikt over dokumentasjon som skulle sendes til Vegdirektoratet så snart anleggsarbeidet var avsluttet. Blant dette var grunnrisset, som ble omtalt som «Plantegning m. V. af den til Anlægget exproprierede Grund» i instruksjonen, og som ifølge § 2 også skulle brukes når anleggets ingeniører skulle få «udført Opmaaling og Beregning af det afstaaede Areal».

Det første rundskrivet om grunnriss kom 18. juni 1891, og der er det beskrevet i detalj hva som skulle tas med og hvordan oppmålingen skulle gjennomføres.⁹⁵³ Det står som nevnt også at grunneierne skulle varsles om oppmålingsforretningen, og i tillegg står det at det skulle måles ut til «63 Centimeter fra yderste Skjærings- eller Fyldningskant», med mindre det «findes et allerede opført og af Amtets Veibestyrelse godkjent Grænseljærde langs Veien» - altså med 'alenbredden' som en del av vegområdet, noe jeg kommer jeg tilbake til i pkt. 12.3.6.

Grunnrissene kan være litt vanskelige å få tak på fordi de er basert på «rettvinkelmetoden». Den innebar at vegens senterlinje ble markert som en rett linje og avstanden ut til grensene målt vinkelrett på denne senterlinjen, men også at det ble benyttet skjev målestokk – 1: 500 i lengderetningen og 1: 250 i sideretningen. Dette gjorde det enkelt både å tegne opp grunnrisset og beregne arealavståelsen, men målemetoden hadde (for å si tere en grunnerverver) «den fordel (ulempe) at det ferdige produkt ferdigvegskartet, framstilte seg slik at det var få eller ingen grunneiere som forsto det».⁹⁵⁴ Grensepunktene ble heller ikke koordinatfestet.⁹⁵⁵ Utover på 1970-tallet ble det imidlertid stadig vanligere å måle inn grensepunktene, og med det gikk Vegvesenet også over til å ta opp «moderne» ferdigvegskart.

⁹⁵³ Se vedlegg 6

⁹⁵⁴ Langeng (1991) s. 15

⁹⁵⁵ Finsaas (1991) s. 19

8.8.7.1 Dokumenteksempel: Rv. 1/E6 Vestby grense-Oslo grense



Figur 15. Kart over områdene vedlegg 4.1-4.6 er knyttet til.

For å gi et inntrykk av sammenhengen mellom de ulike delene av dokumentrekka, er det lagt inn noen eksempler i vedlegg 4.1-4.6. De er knyttet til ulike deler av utbedrings- og omleggingsarbeidet som ble gjennomført på rv. 1/E6 fra Vestby til grensa mot Oslo fra 1940-tallet til 1970.

Rv. 1 Mosseveien ble lagt om mellom Vestby sentrum og Korsegården i Ås i årene før 1953. Skjønnene er fra 1946⁹⁵⁶, og grunnrisset med erstatningsberegningene er fra 1953. Her er lensmannsskjønnet for parsellen i Ås (4.1) og ett av bladene fra grunnriss-serien (4.2) valgt som eksempler. Grunnrisset er fra 1953 og viser eiendommen som har takstnr. 9 i skjønnet, og som fikk erstatning dels for innmark ('dm' = dyrka mark), dels for skogarealer. Det viser også at de enkleste grunnrissene ikke var spesielt vanskelige å forstå. Overtakelsesforretningen for denne parsellen (4.3) ble ikke avholdt før 20. desember 1961, og den er håndskrevet og ikke så lett å lese, men er tatt med som et eksempel på en litt eldre overtakelsesforretning.

De neste vedleggene (4.4 og 4.5) gjelder omleggingen ved Vassumkrysset i forbindelse med at rv. 1 ble utbedret mellom Korsegården og Vinterbru. Riksvegen mellom Fagernes (nord for Korsegården i Ås) og Vassum i Frogn ble da flyttet fra vannkanten langs Årungen til det som i dag er E6 nordgående løp. Her er det ikke tatt med noen skjønn, men et grunnriss fra 1963 (som viser hvordan de kunne bli i omleggingstilfellene) i

⁹⁵⁶ Ås: Lensmannsskjønn 6. mai 1946, overskjønn nr. 12/1946 B i herredsretten 10. juli 1946, nr. 4844 i SVVs skjønnsregister. Vestby: Lensmannsskjønn 11. juni 1946, overskjønn nr. 16/1946 B i herredsretten 22. august 1946, nr. 4890 i SVVs skjønnsregister.

tillegg til avleveringsforretningen for parsellen Fagernes-Vinterbru fra 3. mai 1965. Som det fremgår av denne forretningen, var dette et prosjekt der kommunene hadde stått for grunnervervet.

Siste eksempel (4.6) er overtakelsesforretningen for parsellen Oslo grense-Vinterbrukrysset fra 9. november 1970. Vegen hadde nå fått nytt nummer, E6, og det var staten som hadde stått for det meste av grunnervervet. Unntaket var Mastemyrkrysset, som Stortinget i 1967 vedtok å pålegge Oppegård kommune grunnervervsansvaret for.⁹⁵⁷

8.8.8 Opptak av privat anlagte veger

Det var bare statlig finansierte vegarbeider Vegdirektoratet kunne gi bindende instruks for, og det kan være vanskelig å finne noe om «spleiselagsvegene» og andre privat anlagte veger i arkivene. Når veger ble anlagt etter privat initiativ, var det bare i tilfeller der det var behov for å få pålagt eventuelle motvillige grunneiere bidragsplikt at det var nødvendig å avholde skjønn.⁹⁵⁸ Ettersom det ikke var snakk om fremtidige forpliktelser, ble det heller ikke tinglyst noen erklæringer om grunnavståelsene, og fradeling av veggrunnen var normalt heller ikke aktuelt.

Det samme er situasjonen der det er vedtatt å ta en eldre, privat veg opp som offentlig. I beste fall finner man noe i vegprotokollene, men det er vanligere at de er preget av kravet om at grunnen skulle være avstått om en veg skulle tas opp som offentlig, og at det derfor bare er i særlige tilfeller det er sagt noe om forholdet. I forbindelse med at en rundt 90 meter lang privat veg mellom Ringeriksveien og Billingstadveien ble tatt opp som bygdeveg i 1932, står det for eksempel i protokollen at «Det bemerkes at grunneieren har avgitt erklæring for at nevnte forbindelsesvei kan optas som offentlig. Han har avgitt gratis grunn hertil».⁹⁵⁹ I andre tilfeller kan det være at det bare står f.eks at «11/1-36 har fylkesmannen stadfestet Aurskog herredsst. besl. 19/12 -35 om opt. ovennevnte vei [vegen Søndre Mangen-Hedmark grense] som off.»⁹⁶⁰ Ofte vil det da stå noe om

⁹⁵⁷ St.prp. nr. 1 (1967-1968) s. 96, Budsjett-innst. S. nr. 271 (1967-1968) s. 360, Stortingsforhandlinger 1967-1968, 7. del a, s. 11.12., s. 1813 og 1815

⁹⁵⁸ Rt-1928-823, Rt-1933-719, Rt-1957-1197 og RG-1962-691 er saker der det ble bestridt at vilkårene for å pålegge grunneiere bidragsplikt med hjemmel i veilov (1912) § 6 var til stede

⁹⁵⁹ Akershus vegkontor, overtakelsesprotokoll 1913-1956 fol. 56 b

⁹⁶⁰ Akershus vegkontor, overtakelsesprotokoll 1913-1956 fol. 66 a

vegopptaket i årsberetningen som ble lagt frem for fylkestinget året etter, men grunn-ervertet nevnes altså sjelden i slike tilfeller.

I mange tilfeller ble det kanskje heller ikke sagt så mye om det i forbindelse med opptaket. Så lenge grunneierne hadde et ønske om at den skulle tas opp, krevde de heller ingen erstatning for grunnen - for dem var det ikke snakk om noe tap, heller en lettelse fordi de slapp å ta vedlikeholdet selv. I 1942 avsa (den kommissariske) Høyesterett likevel en kjennelse der et overskjønn ble opphevet fordi det ikke var tatt hensyn til den økonomiske verdien av vegen, i form av kapitalen som var nedlagt da vegen ble opparbeidet.⁹⁶¹ Da Bang og Kolle skrev kommentarutgaven til veilov (1912), skrev de at kjennelsen «neppe [var] riktig. Grunneier vil bare ha krav på å få sitt tap erstattet. Ved at vegen overgår til offentlig veg vil han slippe vedlikeholdet og i alminnelighet ikke lide noe tap».⁹⁶² I tre avgjørelser i 1956 og 1959 kom Høyesterett imidlertid også til at det måtte betales erstatning for verdien av det eksisterende anlegget⁹⁶³, og dommen fra 1959 gjaldt en privatklassifisert veg som skulle tas opp som offentlig, så det er ikke gitt at det alltid er en fordel for ekspropriaten at vegen blir overtatt av det offentlige. I tilfeller der grunneierne ikke har fremsatt noe erstatningskrav, må man imidlertid gå ut fra at de har vært godt fornøyd med vegopptaket, og sannsynligvis også innforstått med at det innebar at veggrunnen gikk over til å bli ikke-privat. Da Eidsivating lagmannsrett i 1954 behandlet et krav om skadeerstatning som følge av økt avrenning fra en veg, var en del av spørsmålet om det hadde noen betydning at det ikke var avholdt skjønn og utbetalt erstatning den gang vegen ble tatt opp som offentlig. Lagmannsretten mente dette var uten betydning:

Det mest sannsynlige er at grunneierne ikke har gjort krav på erstatning av hensyn til den nytte de fikk av veien. Dette er jo et vanlig forhold. Men enten veien er anlagt som privatvei eller bygdevei, kunne det ikke foregå mot grunneiernes vilje uten ekspropriasjon. Når de så samtykket, må virkningene være de samme som ved ekspropriasjon. Det riktige må være å si at veien er anlagt med hjemmel i ekspropriasjonsbestemmelsene i veiloven, men krav på erstatning er frafalt. Etter rettspraksis kan da grunneierne ikke senere kreve erstatning med

⁹⁶¹ Rt-1942-487

⁹⁶² Bang og Kolle (1947) s. 88

⁹⁶³ Rt-1956-109, Rt-1956-493, Rt-1959-1239

mindre det er oppstått nye forhold som medfører en ulempe som har ligget utenfor enhvers forutsetning da ekspropriasjonen ble foretatt.⁹⁶⁴

Retten viste til at det kunne vært grunnlag for å tilkjenne erstatning dersom det var snakk om

nye forhold som medfører en ulempe som har ligget utenfor enhvers forutsetning da ekspropriasjonen ble foretatt. Et slikt tilleggskrav har også sin hjemmel i ekspropriasjonsbestemmelsen og Grunnlovens bud om full erstatning.

Ulemper som var en følge av naturlig utvikling, derunder «ulemper som følger av de forbedringer som kan gjøres med en vei», mente retten derimot at grunneierne måtte finne seg i på lik linje med andre.

8.8.9 Okkupasjonslovgivningen 1940-1945 og endringsloven fra 1946

I perioden fra 9. april 1940 til 8. mai 1945 ble det vedtatt en god del tillegg til, eller endringer i, norske lover. Mange av disse ble naturlig nok opphevet så snart krigen var over.⁹⁶⁵ De som ikke uttrykkelig ble opphevet, skulle falle bort etter ett år, men i mai 1946 ble perioden forlenget og bortfallstidspunktet satt til 1. oktober 1946.⁹⁶⁶ Bakgrunnen for at man forlenget overgangsperioden var at det var «utelukket å sette en strek over [blant annet rasjoneringsbestemmelsene] og falle tilbake på de bestemmelser som gjaldt 9 april 1940», men også at «vesentlige deler av okkupasjonslovgivningen [besto] av bestemmelser som ikke var infisert ... men helt ut var saklig begrunnet».⁹⁶⁷ Det 90. ordentlige Storting i 1945-1946 behandlet derfor en rekke lovforslag om bestemmelser det var aktuelt å beholde. Blant disse var det fire om erverv av grunn og rettigheter i forbindelse med veganlegg: En forordning fra 15. juni 1940 om skjønn og erstatning, to «lover» om erverv av grunn eller bruksrett til private vegger (2. oktober 1940 og 12. juni 1941) og en «tilleggslov» fra 17. februar 1944 om siktrydding. Disse ble vedtatt som lov 22. november 1946 nr. 2 om *endringer i lov om vegvesenet av 21. juni 1912*.

Den første av dem er den viktigste i sammenhengen her. Sommeren 1940 ble det satt i gang flere store vegarbeider etter krav fra okkupasjonsmakten, blant annet utbedring

⁹⁶⁴ RG-1954-679

⁹⁶⁵ Provisorisk anordning 26. januar 1945, kgl. res. 4. mai 1945. Begge er gjengitt i Ot.prp. nr. 66 (1945-1946)

⁹⁶⁶ Mellombels lov 8. mai 1946 nr. 1

⁹⁶⁷ Ot.prp. nr. 66 (1945-1946) s. 1

av en del viktige gjennomgangsveger.⁹⁶⁸ De gjeldende bestemmelsene om skjønn i veilov (1912) §§ 61-65 innebar at grunn til veganlegg ikke kunne tiltres før erstatningene var fastsatt og skjønnet var rettskraftig, derfor vedtok Administrasjonsrådet⁹⁶⁹ en 'snarveisløsning' 15. juni 1940:

Arbeidsdepartementet eller den departementet gir fullmakt til det, kan bestemme at grunn m. v. til anlegg, utvidelse eller omlegging av offentlig veg med tilbehør kan tas i besittelse uten at erstatning er bestemt på forhand. Krav om ekspropriasjonsskjønn skal innsendes senest 14 dager etter at grunnen er overtatt. Staten innestår for at ekspropriasjonerstatningen blir betalt.⁹⁷⁰

I en tilleggsberetning til Akershus fylkestings sak nr 63/1940, avgitt 17. juli 1940, står det at «Nye ekstraordinære ombyggings- og reparasjonsarbeider er av der Reichskommissar für die besetzten norwegischen Gebiete begjært utført på rute 50, Trondhemsveien».⁹⁷¹ I SVVs skjønnsarkiv ligger det et skjønn datert 4. juli 1940 for «erstatning for grunn, ulempe og gjerde i anledning utvidelse av Trondhjemsveien».⁹⁷² Det fremgår av skjønnet at skjønnsbegjæringen var datert 17. juni, men da var anleggsarbeidet kanskje allerede påbegynt. Lørdag 8. juni kunne flere aviser fortelle at

Den komité som Administrasjonsrådet har nedsatt for å organisere den frivillige arbeidstjeneste, har arbeidet med prisverdig hurtighet. Allerede i dag er den første arbeidsleir i gang på Eidsvoll, hvor de unge gutter skal bygge en ny vei mellom Eidsvoll og Minnesund. Veien skal danne forbindelse mellom riksveien til Nes og Trondhjemsveien. Hittil har det på denne strekningen bare vært en mindre god bygdevei. Arbeidsleiren består foreløpig av ca. 100 mann, som del er innkvartert i hus, dels i telt. Matlagingen besørgeres av lotter. Arbeidsstokken vil senere visstnok bli øket betydelig.⁹⁷³

⁹⁶⁸ Ot.prp. nr. 122 (1945-1946) s. 1

⁹⁶⁹ Administrasjonsrådet ble opprettet av Høyesterett 15. april 1940 for å ta seg av siviladministrasjonen i den okkuperte delen av Norge. Det fungerte fram til 25. september 1940. Da ble rådet ikke formelt avskjediget, bare avløst av et 'kommissarisk råd' opprettet av Reichskommissar Josef Terboven. Undersøkelseskommisjonen av 1945 «fant at Administrasjonsrådet ikke hadde gått Kongens forfatningsmessige rett for nær, ikke grepet inn i det suverene Norges utenriks- og forsvarspolitik, begrenset seg til nødvendige tiltak innenfor Stortingets område, og verget norske interesser så langt det var mulig». (Store norske leksikon, snl.no, sist lest 28.10.2022).

⁹⁷⁰ Ot.prp. nr. 122 (1945-1946) s. 1

⁹⁷¹ Akershus fylkesting, tillegg til fylkestingssak nr. 63/1940, side 479

⁹⁷² SVVs skjønnsarkiv, referansenummer 4919.

⁹⁷³ Notis i minst to aviser, Arbeider-Avisen og Adresseavisen, begge Trøndelag.

Muligheten for å få «en bedre ordning med hensyn til grunnerhvervelse m. v. for viktigere veiarbeider, som det er ønskelig å få utført hurtigst» ble drøftet på et møte på vegdirektørkontoret i Oslo allerede 21. og 22. mai.⁹⁷⁴ Der deltok vegsjefene fra de 15 fylkene som var okkupert på dette tidspunktet, og Gunnar Jahn⁹⁷⁵ fra Administrasjonsrådet var også med på møtet. Han kan ha gitt tilbakemelding om at bestemmelsen ville komme allerede kort tid etter møtet, men uansett ble ordningen altså kunngjort 15. juni og trådte ifølge § 3 i kraft umiddelbart.

Vedtaket fra 15. juni 1940 var ikke ført opp blant dem som skulle falle bort når freden kom, og Samferdselsdepartementet ønsket at bestemmelsen skulle videreføres som tillegg til veiloven (1912) § 22, bestemmelsen om avståelsesplikt. Begrunnelsen var at «vegarbeid i stor utstrekning brukes til å beskjeftige arbeidsløse og at det i mange tilfelle er nødvendig å sette i gang arbeid på meget kort varsel».⁹⁷⁶ Selv om det vanligvis var mulig å komme til enighet med grunneierne, mente departementet det var nødvendig å ha en bestemmelse for tilfeller «hvor en enkelt grunneier setter seg imot arbeidet og at en rasjonell arbeidsdrift blir vanskeliggjort eller arbeidets igangsettelse hindret».⁹⁷⁷ Justisdepartementet hadde motforestillinger mot dette, og viste blant annet til at skjønnsprosesslovens⁹⁷⁸ hovedregel var at avståelse bare kunne kreves mot betaling av en allerede fastsatt erstatning, og at det fulgte av samme lov⁹⁷⁹ at det var skjønnet som avgjorde om vilkårene for å kreve avståelse var oppfylt. Departementet mente «en annen regel kunne utsette saksøktes for skade». Bestemmelsen ble likevel vedtatt, men det var enighet om at bruken burde begrenses til helt særlige tilfeller. Samferdselsdepartementet var også enig med Justisdepartementet i at om det ikke var begjært skjønn innen

⁹⁷⁴ Meddelelser 1940 s. 76. I det maskinskrevne originalreferatet (som ligger i den første av veidirektør Baalsruds notatbøker fra krigsårene, Norsk vegmuseums arkiv) er ordene 'grunnerhvervelse' og 'hurtigst' understreket med blyant.

⁹⁷⁵ Jahn (f. 1883, d. 1971) var for øvrig motstandsmann under hele krigen. Han var medlem av Hjemmefrontens ledelse, ble arrestert 25. oktober 1944 og satt på Grini fra 8. desember 1944 til mai 1945. Han var også ststaråd i flere perioder, både før og etter krigen, og mangeårig medlem av Nobelkomitéen, som han ledet fra 1942 til 1966.

⁹⁷⁶ Ot.prp. nr. 122 (1945-1946) s. 2

⁹⁷⁷ Ot.prp. nr. 122 (1945-1946) s. 2

⁹⁷⁸ LOV-1917-06-01-1

⁹⁷⁹ I lovproposisjonen er det vist til § 22, men det er antakelig en glipp. Det var endring av veilov (1912) § 22 som var temaet, men bestemmelsen om at skjønnsretten skulle ta stilling til vilkårene sto i skjønnsprosessloven § 26.

14 dager fra overtakelsen av grunnen, måtte eieren kunne kreve å få grunnen tilbakeført.

Skjønnsprosesslovens frist for å kreve overskjønn var på dette tidspunkt fire uker (skjønnsprosessloven § 33 slik den lød i 1946), med tre ukers varsel om berammet dato. Veilov (1912) § 61 hadde 14 dagers frist for å kreve overskjønn, og den ble opprettholdt, men fristen for å varsle beramning av skjønnet ble redusert til syv dager. Her var utgangspunktet en provisorisk anordning utferdiget av regjeringen i London 28. mars 1945, og begrunnelsen for å ta dette inn som endring av den eksisterende fristbestemmelsen i § 61 i vegloven, var at det «vil være av stor betydning for vegvesenets arbeidsdrift å få adgang til hurtig ordning av grunnavståingen».⁹⁸⁰

Det ble presisert at den reduserte fristen for å kreve overskjønn bare skulle gjelde offentlige veganlegg, men muligheten til å kreve forhåndstiltredelse ble tatt inn som ny § 82 a i delen om private veger. I tillegg ble gruppen av formål det kunne eksproprieres privat vegrett til, utvidet til å omfatte «andre formål enn de som er nevnt i § 80, når vegen er av betydelig interesse for søkeren og fordelene ved vegen er overveiende i forhold til den skade eller ulempe som vil voldes», § 81. Dette var i samsvar med det som var bestemt i de to forordningene som var vedtatt 2. oktober 1940 og 12. juni 1941. Ingen av dem hadde vært benyttet, og begge var blant dem som hadde opphørt å være gjeldende i mai 1945.⁹⁸¹ Nå ble de altså likevel videreført, men vedtaksmyndigheten ble lagt til «kongen» i tilfeller der det var snakk om tillatelser hjemlet i § 81. I forordningen fra 1941 var det Arbeidsdepartementet som hadde denne kompetansen.

Den siste av okkupasjonstids-bestemmelsene som ble innarbeidet i veiloven, var «lov» 17. februar 1944 nr. 1. Denne ga vegmyndigheten rett til å kreve rydding av siktsoner langs gater og veger, men i den opprinnelige teksten var den begrenset til å gjelde «når eiendommen ligger i nærheten av vegkryss (gatekryss) eller kurve». Nå ble dette utvidet til å omfatte «trær i en bestemt avstand fra en vegs (gates) eiendomsgrenser» rent generelt, og i særlige tilfeller «også allé-, pryd- og frukttrær, hekker, material- og vareopplag, reklameskilter m. v.», veiloven § 37. Ettersom den ble vedtatt med virkning også for byer og tettbebyggelse på landet, altså steder der det var bygningsloven som regulerte vegforhold

⁹⁸⁰ Ot.prp. nr. 122 (1945-1946) s. 2

⁹⁸¹ Ot.prp. nr. 122 (1945-1946) s. 3

og ikke vegloven, ble vedtaksmyndigheten lagt til fylkesmannen på landet, men til bygningsrådet eller reguleringsrådet «hvor sådant er opprettet» i byer og tettbygde strøk.

Den siste vegrelaterte lovendringen okkupasjonsmakten rakk å vedta, ble kunngjort så sent som 25. april 1945. Det var et nytt tredjeledd i veilov (1912) § 37:

Trafikkdepartementet kan bestemme at det langs visse veger eller vegstrekninger skal være forbudt å hogge skog i et belte som ligger mellom 10 og 50 meter fra vegkanten. Departementet eller den det gir fullmakt kan dispensere fra et slikt forbud for de veger som er nevnt i § 12 a. For andre veger kan slik dispensasjon gis av fylkesvegstyret eller den det gir fullmakt.

Man trenger ikke mye fantasi for å gjette seg til at dette ble vedtatt med tanke på muligheten for at de kunne komme til å trenge dekning når de allierte kom. Den ble aldri brukt, og ble av lett forståelige grunner heller ikke videreført – den var blant bestemmelsene som «faller bort ved frigjøringen: a. Bestemmelser som har hatt til formål å tjene okkupasjonsmaktens interesser ...», anordning 28. mars 1945 pkt. 1.

Én endring ble ikke nevnt i forbindelse med lovarbeidet, ganske enkelt fordi det ikke var noen lovsak – det var den språklige overgangen fra «vei, bro og ferge» til «veg, bru og ferje». De to formene var i utgangspunktet likestilte alternativer og en følge av rettskrivingsreformene før krigen (1917 og 1938), men «samnorsk-utgaven» ble obligatorisk språkform i løpet av okkupasjonsårene.

8.8.10 1950-tallet: Økende misnøye med 'grunn og gjerde'-systemet

På 1930-tallet begynte en del kommuner å protestere mot å måtte dekke grunn- og gjerdekostnadene når det var snakk om tiltak som hadde liten lokal interesse. Det ble blant annet vist til at det i hovedsak var den økende biltrafikken som førte til at mange veger måtte utvides, men at slike utvidelser ofte hadde negative følger lokalt og var av størst interesse for nabobygdene eller andre distrikter. Ordningen med 'riksveger' var vedtatt i 1931⁹⁸² og innebar at slike veger i hovedsak ble vedlikeholdt ved hjelp av ulike motorvognavgifter, og i 1933 foreslo vegdirektøren å åpne for bruk av rikvegmidler til dekking av grunn- og gjerdekostnadene når utvidelser ble utført som del av riksvogvedlikeholdet.⁹⁸³ Om det var utbedringsarbeider som var oppført på statsbudsjettet, skulle Stortinget få anledning til å vedta i hvert enkelt tilfelle om kostnadene skulle utredes av

⁹⁸² Lov 24. juni 1931 nr. 21

⁹⁸³ St.prp. nr. 1 (1933) s. 29 og 33

anleggsmidlene, uavhengig av om vegen var riks- eller fylkesveg. Var det snakk om ny-anlegg, skulle man imidlertid videreføre grunn og gjerde-ordningen som den var. Samferdsesdepartementet sluttet seg til dette. I skjønn fra årene etter 1933 kan Vegvesenet derfor stå som skjønnsrekvirent i enkelte tilfeller, men hovedregelen var fortsatt at herredet måtte bekoste 'grunn og gjerde' også i utbedringsprosjektene.

10. juli 1953 leverte Trond H. Wirstad følgende stortingsinterpellasjon:

Omkostningene ved grunnervelse og flytning av gjerde m.v. ved omlegning og utbedring av riks- og stamveier må nå utredes av bygdene.

Skulle ikke den sterkt utvidede biltrafikk på disse veier tilsi at staten overtok disse omkostninger?⁹⁸⁴

Wirstad var fra Lunner i Oppland, og bakgrunnen for interpellasjonen var at herredet hadde mottatt et skriv fra Vegvesenet i september 1952. Herredsstyret ble der bedt om å bekrefte at det var fattet vedtak om dekking av grunn- og gjerdeknadene knyttet til en planlagt utbedring av riksvegen gjennom Lunner. Herredsstyret følte at det ikke hadde annet valg enn å bekrefte dette, men var prinsipielt uenig i at riksvegtiltak fortsatt skulle bekostes av herredene. Da Wirstad tok saken opp på Stortinget viste han til det som var sagt om fordelingen i 1933, men mente at dette i liten grad hadde endret praksisen. Samtidig påpekte han at veglovgivningen ikke hadde bestemmelser som hjemlet ordningen, og at forholdene uansett hadde endret seg kraftig siden den ble innført. Ifølge Wirstad hadde antallet 'motorvogner' steget fra 63 837 i 1933 til 167 680 i 1952, noe som nødvendigvis også innebar at staten hadde fått større inntekter fra motorvognavgiftene, så han la frem et forslag til anmodningsvedtak - «Stortinget henstiller til Regjeringen å fremme lovforslag som går ut på at omkostningene til grunnervelse og flytning av gjerde ved ombygning og utbedring av riks- og stamvei betales av staten.»

Samferdselsminister Jakob Pettersen svarte med å vise til at det i 1937 ble sagt at 1933-forslaget snarere hadde økt problemet med at herredene ikke ville bidra enn det motsatte, og at vegdirektøren derfor hadde foreslått en annen løsning, nemlig at 10 % av tilskuddet fylkene ble tildelt, skulle fordeles på herreder som hadde hatt uforholdsmessig store kostnader som følge av utbedring av gjennomgangsveger.⁹⁸⁵ I tillegg ble det i

⁹⁸⁴ Stortingsforhandlinger 1953, 7. del b, S. 10.07., side 2123 (hele interpellasjonsdebatten s. 2123-2131)

⁹⁸⁵ Stortingsforhandlinger 1953, 7. del b, S. 10.07., s. 2125 (Pettersen), St.prp. nr. 1 (1937) s. 46 (vegdirektørens forslag)

1937 foreslått at vegmyndigheten skulle holde tilbake statstilskuddet til herredets vegvesen og bruke det til å dekke grunn og gjerde-kostnadene dersom herredsstyret nektet å påta seg kostnadsansvaret, og det ble også gjort ved noen anledninger. En av de berørte kommunene mente fremgangsmåten ikke var lovlig fordi forslaget aldri var vedtatt av Stortinget i beslutnings form, så i statsbudsjettet for 1940-1941 ble det foreslått å rette opp i dette.⁹⁸⁶ Vegkomitéen la et forslag til vedtak inn i budsjettinnstillingen⁹⁸⁷, men denne ble levert 9. mars 1940, og Stortinget rakk ikke å behandle den før stortings-sesjonen ble avbrutt 9. april. Da sesjonen ble gjenopptatt 14. juni 1945 hadde man andre ting å tenke på, og ifølge Jakobsen hadde man derfor fortsatt å bruke 1937-ordningen også etter krigsavbruddet, bare med den endring at Kommunal- og Arbeidsdepartementet tok stilling til eventuell tilbakeholdelse i hvert enkelt tilfelle. Verken vegdirektøren eller Jakobsen så noen grunn til å endre på dette. Selv om Wirstad fikk støtte fra en rekke representanter i forbindelse med interpellasjonen i 1953, ble forslaget hans til anmodningsvedtak ikke vedtatt som et slikt, bare oversendt regjeringen som vanlig forslag.

I 1956 forsøkte departementet nok en gang å få Stortinget til å samtykke til tilbakeholdelsesordningen.⁹⁸⁸ Nå ville samferdselsnemnda imidlertid ikke ta forslaget inn i budsjettinnstillingen, og begrunnet det med at

Komitéen er kjent med at spørsmålet om distriktenes andel i omkostningene til grunn og gjerder m. v. vil bli behandlet i den nye vegloven, og komitéen ser det derfor mest praktisk at hele spørsmålet vurderes i forbindelse med behandlingen av den nye loven. Komitéen vil derfor anbefale at også spørsmålet om den foreslåtte trekkordning utstår.⁹⁸⁹

Neste gang grunn og gjerde-ordningen ble tatt opp, var i november 1959. I spørretimen 4. november spurte Nord-Trøndelags Inge Bartnes samferdselsminister Kolbjørn Varmann om han var klar over at svak kommuneøkonomi førte til at mange vegprosjekter i Nord-Trøndelag måtte utsettes⁹⁹⁰, men Varmanns svar var så lite tilfredstillende at det fikk østfoldrepresentanten Svenn Stray til å følge opp med en

⁹⁸⁶ St.prp. nr. 1 (1940) s. 116

⁹⁸⁷ Budsjett-innst. S. nr. 126 (1940) s. 37

⁹⁸⁸ St.prp. nr. 1 (1956) s. 68-69 og s. 84

⁹⁸⁹ Budsjett-innst. S. nr. 157 (1956) s. 8

⁹⁹⁰ Stortingsforhandlinger 1959-1960, del 7 a, S. 04.11., s. 375-376

interpellasjon dagen etter⁹⁹¹. Varmann hadde i svaret til Barnes sagt en del om ulike tilskuddsordninger, men sa også

at staten har strukket seg ganske langt når det gjelder spørsmålet om å lette distriktene for utgifter til utbedringsarbeider på slike vegger.

En vil også i denne forbindelse bemerke at det ikke bare er gjennomgangstrafikken som nødvendiggjør utbedring av de viktigste vegruter. Trafikktellingene viser at trafikken selv på de viktigste stamveger har et sterkt innslag av trafikk mellom distrikter og lokale sentra.

Stray påpekte at det siste i alle fall ikke var tilfellet i hans distrikt, der den nye Europavegen som var under planlegging skulle gå parallelt med daværende riksveg 1 gjennom hele fylket. Ikke bare ville Europavegen få liten lokal betydning fordi det ble langt mellom kryssene der det var mulig å komme inn på den, men kommunene ville i tillegg bli nødt til å overta ansvaret for den tidligere riksvegen når Europavegen ble åpnet, og Råde kommune hadde beregnet at grunn- og gjerdebidraget kommunen måtte ut med, ville bli på størrelse med kommunebudsjettet for et normalår.

Så viste Stray til Wirstads interpellasjon i 1953, og til at samferdselsminister Pettersen da hadde vist til at vegloven var under revisjon; at han antok at en lovproposisjon snart ville bli lagt frem for behandling, og at man fikk ta stilling til spørsmålet når den tid kom. Veglovkomitéen hadde imidlertid gått inn for å opprettholde grunn og gjerde-ordningen i innstillingen den leverte i 1957, og Stray ba derfor om å få vite hva regjeringen mente om dette. Det ville ikke Varmann svare på, han viste bare til at forslaget måtte

ses i forbindelse med det nye veglovsforslaget i sin helhet. Før det nye veglovsforslag er ferdigbehandlet, kan en derfor ikke uttale noe nærmere om kommunene fortsatt skal dekke utgifter til grunn og gjerde ved offentlige vegarbeider.⁹⁹²

Stray fulgte derfor opp med et spørsmål om *når* man kunne forvente at proposisjonen ble klar til behandling, men Varmann avsluttet svaret sitt med å si at

det kan ta tid før Stortinget får behandlet veiloven. Hvis vi først skal ha spørsmålet om byenes innlemmelse i fylket, og dermed den nye fylkesadministrasjon, og Finansdepartementet

⁹⁹¹ Stortingsforhandlinger 1959-1960, del 7 a, S. 05.11., s. 398-411

⁹⁹² Stortingsforhandlinger 1959, 7. del a, S. 18.03., s. 400

krever å få hele utgifts- og inntektsspørsmålet mellom kommune, stat og fylke opp, så står vi bare som et nummer i hele den lange rekken av problemer.⁹⁹³

I 1960 spurte Helge Seip hvordan regjeringen ville håndtere at Tvedestrand kommune nettopp hadde kommet til at den ikke var i stand til å håndtere grunn- og gjerdekosnadene i forbindelse med omleggingen av rv. 40.⁹⁹⁴ Kommunen hadde fått tilbud fra Aust-Agder fylkesvegkontor om et rentefritt lån på 100 000 kroner, men hadde beregnet kostnadene til rundt en million, og

Med kommunens anstrengte økonomi, ser kommunestyret seg på ingen måte i stand til å make slike uttelling det her kan bli tale om og slik som saken står finner man ikke å kunne påta seg ansvaret for de utgifter som det ved dette anlegg kan bli tale om. Som følge herav finner kommunestyret det på det nuværende tidspunkt ikke riktig å søke om rentefritt lån for utbetaling av grunn- og ulempeerstatninger i forbindelse med riksvei 40.⁹⁹⁵

Seip representerte Oslo og poengterte at han brukte Tvedestrand som eksempel fordi det etter hans mening «særlig grelt viser hvor vanskelig, for ikke å si meningsløs, situasjonen er blitt, dersom en skal praktisere de reglene som nå gjelder». Det han var opptatt av, var at tilfellet viste at «spørsmålene etter hvert er blitt så brennende for kommunene at det må tvinge seg fram en annen løsning», og han ønsket å få vite når det ville skje.

Det var ikke samferdselsministeren som besvarte spørsmålet, men kommunal og arbeidsminister Andreas Cappelen, og han ville

ikke komme inn på det prinsipielle spørsmål om hvorledes utgiftene til bygging av riksveger i sin alminnelighet bør dekkes. Dette problem må tas opp i forbindelse med behandlingen av Veglovkomitéens innstilling.

Ut over det viste han til at Tvedestrand hadde påtatt seg forpliktelsen så langt tilbake som i 1938; at det som gjorde at saken måtte behandles på nytt utelukkende var planendringer, og at fylkene nå hadde mulighet til å holde tilbake og omfordele 20 % av statstilskuddet, altså dobbelt så mye som da Wirstad fikk svar på sitt spørsmål om samme problem i 1953.⁹⁹⁶ I tillegg viste Cappelen til ordningen med skatteutjammingsmidler og at det «i årene framover [bør] tas spesielt hensyn til de utgifter Tvedestrand

⁹⁹³ Stortingsforhandlinger 1959, 7. del a, S. 18.03., s. 411

⁹⁹⁴ Stortingsforhandlinger 1960-1961, del 7 b, S. 15.02., s. 2299-2301

⁹⁹⁵ Stortingsforhandlinger 1960-1961, del 7 b, S. 15.02., s. 2300

⁹⁹⁶ Dette ble vedtatt i 1951, se St.prp. nr. 1 (1951) s. 93-94 og 107

får til dette veganlegget». Seip presiserte igjen at det ikke var situasjonen i Tvedestrand han var mest opptatt av, og ba om å få stille et tilleggsspørsmål: «Har departementet overveid en mer generell overgangsordning for statsstøtte til kommuner som trenger støtte i forbindelse med ekspropriasjon til veganlegg, inntil en får fremmet proposisjonen til ny veglov?» Til dette svarte Cappelen at «den nye veglov formodentlig bør kunne fremmes og vedtas i løpet av relativ kort tid», og at han derfor ikke så noen grunn til å foreslå nye støtteordninger.

Cappelens merknad om fordelingen av skatteutjammingsmidler fikk Vest-Agder-representanten Trygve Haugeland til å levere en interpellasjon noen uker senere:

Er Regjeringa merksam på at kommunalministeren sine ord om å nytta skatteutjammingspengar til grunngodtgjerdsle ved hovedveganlegg vil føra til at desse utlegg einssidig vert velta over på dei økonomisk veike kommunar? Har Regjeringa, sidan det for kommunane hastar med å få ei rettvis ordning med grunngodtgjerdslene, tenkt å gjera framlegg om ei eiga lov om dette, utan å venta på den nye veglova?⁹⁹⁷

Haugeland påpekte at det var åtte år siden samferdselsminister Pettersen hadde sagt at den nye vegloven ville være klar til behandling «om ikke svært lenge», men at det fortsatt så «ut til å vera lange utsikter med ei ny veglov der dette spørsmålet kan verta løyst. Det må difor vera all grunn til å ta dette problemkomplekset ut av arbeidet med den nye veglova». Også nå var det Andreas Cappelen som måtte svare (samferdselsministeren var i Stockholm der det ble forhandlet om refinansiering av SAS) og Cappelen ønsket ikke å si mer enn nødvendig om de delene av saksforholdet som hørte under Samferdselsdepartementets ansvarsområde, men sa at regjeringen var fullstendig klar over problemene med grunn og gjerde-ordningen slik den var, og at det var «Regjeringens forutsetning at det skal bli lagt fram for Stortinget en proposisjon om ny veilov våren 1962».

Haugeland var bare halvveis fornøyd med svaret - han var «noko tvilrådig når det gjeld tidsfaktoren her» og mente at én ting var å få proposisjonen på bordet, noe helt annet å få behandlet loven og satt den i kraft, og antok at «det vil nok gå nokre år» før det kunne skje. Derfor så han også for seg at dette kunne føre til at kommunene utsatte behandlingen av vegsaker, i håp om at den nye loven skulle gjøre at de slapp forpliktelsen.

⁹⁹⁷ Stortingsforhandlinger 1960-1961, del 7 b, S. 22.04., s. 2810-2822

Da Helge Seip kom på talerstolen, viste han naturlig nok til sitt eget spørsmål noen uker tidligere, men sa også at han hadde forstått det slik at en ny veglov uansett måtte settes i kraft senest 1. januar 1964 – endring av vegfinansieringssystemet var satt som vilkår for den nye fylkesordningen som også skulle tre i kraft da.

Noen av representantene mente det var litt urimelig at kommunalministeren var den som måtte svare i en slik sak. For det første var det fylkene som hadde det formelle ansvaret for å bekrefte at 'grunn og gjerde' var ordnet, og måtte derfor også være fylkenes ansvar å sørge for at enkeltkommunene fikk den hjelpen de trengte i slike saker, og for det andre var veglovgivningen altså ikke kommunalministerens ansvar.

Kjernen i problemet lå imidlertid i saken Helge Seip nevnte da han var på talerstolen: Den nye veglova var ikke en enkeltstående 'ny lov' - den var en sentral del av en økonomisk nyordning som igjen var en del av den nye fylkesordningen.

8.8.11 Veglov (1963) som del av den nye fylkesordningen

I 1961 ble det vedtatt at byene (bortsett fra Oslo og Bergen) skulle inn i fylkeskommunesystemet med virkning fra 1. januar 1964.⁹⁹⁸ Dette var en av følgene av innstillingene fra Kommuneinndelingskomitéen («Schei-komitéen») som var nedsatt i 1946 og leverte innstillingene sine i perioden 1948 til 1961-1962, og det var ett av flere vedtak og forutsetninger som ble førende for utformingen av den nye veglova.

Veilov (1912) var en veglov for landområdene, og finansieringssystemet var derfor basert på at det var et klart skille mellom bykommuner og landkommuner. Dette skillet forsvant som følge av Kommuneinndelingskomitéens arbeid, ikke bare fordi de tidligere bykommunene ble omfattet av fylkeskommunesystemet, men også som en indirekte konsekvens av at antallet kommuner ble redusert fra 744 i 1957 til 454 i 1967, med hovedtyngden av endringer fra samme dato som endringen av fylkeskommunesystemet, 1. januar 1964. Da det ble innført kommunenummer i forbindelse med folketellingen i 1946, fikk bykommunene 0 som nestsiste siffer, men det ville være tilfeldig om en sammenslått kommune fikk by- eller landkommune-nummer i 1964. 1902 Tromsø (by) ble for eksempel slått sammen med 1934 Tromsøysund og deler av to andre landkommuner, 1930 Hillesøy og 1937 Ullsfjord, og gikk dermed fra å være en bykommune med et areal på 2 km² til å bli en kommune på over 2150 km², men fortsatt som '1902

⁹⁹⁸ LOV-1961-06-16-1

Tromsø'.⁹⁹⁹ Dette hadde liten betydning i mange sammenhenger, «Sondringen mellom kjøpsteder og ladesteder var en realitet så lenge kjøpstedenes handelsprivilegiegier m.v. sto ved lag. I dag har den liten eller nærmest ingen reell betydning» står det i Kommunal- og arbeidsdepartementets stortingsmelding om de prinsipielle retningslinjene for revisjon av kommuneinndelingen i byområder.¹⁰⁰⁰ Det fikk imidlertid stor betydning for utformingen av den nye veglova. Veglovkomitéen hadde gått inn for at den nye veglova skulle bygge på prinsippene fra 1912-loven og være en ren veglov for landet, men innstillingen deres ble levert i 1957, og utviklingen i årene etter gjorde at departementets lovforslag ikke kunne baseres på at den fortsatt skulle være en 'landevogslov'.¹⁰⁰¹ Det var ikke bare fordi man ikke lenger kunne opprettholde et finansieringssystem basert på at det ble skilt mellom bykommuner og landkommuner, men også fordi det sammen med den nye fylkesordningen skulle komme et nytt skatteutjamningssystem, og i dette inngikk endringer i vegfinansieringssystemet.

Stortingsmeldingen om skatteutjamning ble fremmet ved kongelig resolusjon av 2. februar 1962, men forslaget om fremtidig fordeling av vegutgiftene i denne meldingen hang nøye sammen med en stortingsmelding om retningslinjer for skattepolitikken som var fremmet ved kongelig resolusjon av 3. mars 1961.¹⁰⁰² På side 69 i meldingen om skattepolitikk står det at «ulikhetene mellom kommunene i ytelse og skattetrykk [er] så store at det fremstår som en viktig oppgave å minske dem», og allerede i Skatteutjamningsutvalgets innstilling V fra 1956 var det brukt 14 sider på en gjennomgang av kostnadsfordelingen knyttet til 'gater og veger'.¹⁰⁰³ Først i 1962 hadde imidlertid det samlede arbeidet med skattepolitikken kommet så langt at Samferdselsdepartementet kunne ferdigstille en veglovproposisjon som fulgte opp det som hadde blitt en forutsetning for hele 'endringspakka': At en del av skatteutjamningen skulle bestå i endret fordeling av vegansvaret.

⁹⁹⁹ Innst. O. XIV (1962-1963) s. 10

¹⁰⁰⁰ St.prp. nr. 55 (1961-1962) s. 2

¹⁰⁰¹ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) s. 9 flg

¹⁰⁰² St.meld. nr. 54 (1960-1961)

¹⁰⁰³ Skatteutjamningsutvalgets innstilling V (1956) s. 140-153 (trykket som vedlegg til St.meld. nr. 40 (1961-1962))

Det fremgår av samferdselsnemndas innstilling¹⁰⁰⁴ og debatten i Odelstinget 20. mai 1963¹⁰⁰⁵ at det var delte meninger om hvorvidt det var prinsipielt riktig at skatteutjammingsformålet skulle være styrende for utformingen av veglova. Fordelingsforslaget ble også oppfattet som problematisk, der var årsaken at antallet kilometer som til slutt ble foreslått tatt opp som riksveg, var langt mindre enn det som var lagt til grunn i veglovproposisjonen. Det ble imidlertid ansett som så viktig at veglova trådte i kraft samtidig med kommuneinndelingsreformen at det aldri var aktuelt å utsette lovvedtaket. Samferdselsnemnda la imidlertid inn noen endringsforslag som del av sitt arbeid, både i paragrafene om fordeling av ansvar og kostnader til nye veganlegg og ved at de la til to nye paragrafer om avklaring av eiendomsforhold, §§ 64 og 65.

8.8.12 Virkningen av endringene i 1964

Den nye veglova var basert på at man skulle gå over til et system med tre separate vegklasser med hver sin vegmyndighet, men med et temmelig komplisert bidragssystem som skulle sikre at det uttalte utjammingsformålet ble ivaretatt. Fylkeskommunene skulle blant annet bidra med en fastsatt prosent av kostnadene til riksveganlegg, de tre nordligste fylkene 7 %, resten (bortsett fra Oslo og Bergen) enten 14 eller 18 % (§ 21), mens staten samtidig skulle gi tilskudd til delvis dekking av fylkeskommunenes vegutgifter (§ 23). Summen av tilskuddene fylkeskommunene skulle tildeles til dekking av egne vegutgifter, skulle «så vidt mulig, svare til ein sjettepart av statsvegutgiftene i det siste kalenderåret før Stortinget gjer vedtak om tilskott» (§ 23 andre ledd), men departementet kunne «sette som vilkår for statstilskott at det blir utført særskilt fastsette anleggs- eller vedlikeholdsarbeid på fylkesvegar» (§ 23 tredje ledd).

Samtidig kunne både staten og fylkeskommunene pålegge kommunene å ta vedlikeholdet av riks- og fylkesveger, mot at kommunen fikk dekket utleggene knyttet til dette arbeidet (§§ 17, 18, 22 og 23). I tillegg kunne fylkeskommunene sette som «vilkår for bygging eller utbetring av fylkesvegstreking at ein eller fleire av dei interesserte kommunane syter for dekking av utgifter til eigedomsinngrep, og opp til 50 prosent av anleggsutgiftene elles» (§ 24), og det samme kunne Stortinget vedta dersom en riksveg skulle anlegges eller utbedres i en by eller forstadskommune (§ 21 fjerde ledd). Staten og fylkeskommunene

¹⁰⁰⁴ Innst. O. XIV (1962-1963)

¹⁰⁰⁵ Stortingsforhandlinger 1962-1963, 8. del, O. 20.05., s. 336-419

kunne også kreve at kommunene tok seg av hele anleggsarbeidet (§§ 14 og 15), men kommunen hadde da krav på å få refundert kostnadene «etter retningslinjer som departementet fastsetter» (§ 22 andre ledd, § 23 fjerde ledd).

Oslo og Bergen ble plassert i en egen kategori, ettersom de var egne fylker, men ikke fylkeskommuner.¹⁰⁰⁶ Det var derfor ikke aktuelt å pålegge dem bidrag til riksvegene med utgangspunkt i reglene for fylkeskommuner, og det var heller ingen fylkesveger i disse to byfylkene, bare riksveger og kommunale veger. I stedet for en prosentandel av anleggskostnadene måtte Oslo og Bergen derfor dekke alle grunnervervskostnadene og 50 % av anleggskostnadene for riksveger «dersom ikkje Stortinget fastsetter noko anna» (§ 21 tredje ledd).

Det ble heller ikke opprettet statlige vegkontorer i Oslo og Bergen, så der hadde «Vegdirektoratet den styremakt som denne lova legg til vegsjefane» (§ 10 andre ledd). Særordningen for Bergen bortfalt da byen ble en del av Hordaland fylke 1. januar 1972.¹⁰⁰⁷ I 1978 ble ordningen delvis endret for Oslos del ved at byens bidragsplikt ble en fast prosentandel av anleggskostnadene, slik den som øvrige fylkeskommunene¹⁰⁰⁸, men Oslo kommune hadde overtatt riksvegansvaret i Oslo ved en generalfullmakt fra Vegdirektoratet allerede 29. mai 1964¹⁰⁰⁹ og hadde ansvaret for riksvegene helt til det ble opprettet statlig vegkontor i Oslo 1. januar 1991¹⁰¹⁰.

Fylkeskommunenes mulighet til å pålegge kommunene å stå for grunnervervet i forbindelse med fylkesveganlegg, ville departementet ikke legge seg opp i da veglova ble vedtatt i 1963 – «Man tar ikke sikte på å gi nærmere retningslinjer for fylkeskommunens kompetanse etter denne paragraf, men overlater dette spørsmål til fylkestinget til konkret vurdering i det enkelte tilfelle».¹⁰¹¹ Følgen ble at muligheten ble brukt så mye at dette snarere ble hovedregelen enn et unntak fra det som var *lovens* hovedregel, at «Fylkeskommunen ber utgiftene til bygging, utbetring og vedlikehold av fylkesvegar, her òg

¹⁰⁰⁶ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) *Til § 21 og Til § 23*

¹⁰⁰⁷ LOV-1968-06-21-2 § 3, LOV-1970-06-05-36 pkt. 20, kgl. res. 2. april 1971 om ikraftsetting av lov 21. juni 1968 om revisjon av kommune- og fylkesinndelingen i Bergensområdet fra 1. jan. 1972

¹⁰⁰⁸ Lov 30. juni 1978 nr. 71

¹⁰⁰⁹ TOSLO-2005-56443 – RG-2006-1055

¹⁰¹⁰ LOV-1990-08-31-55

¹⁰¹¹ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) *Til § 24*

utgiftene til eigedomsinngrep» (§ 23 første ledd). I 1974 hadde 14 fylkeskommuner vedtatt at kommunene skulle bære utgiftene til grunnerverv og fra 20 til 50 % av de øvrige anleggsutgifter ved bygging og utbedring av fylkesveg.¹⁰¹² I to fylker ble de lagt inn i anleggskostnadene, og kommunene ble pålagt å dekke en andel av disse (25 % i Østfold og 50 % i Nord-Trøndelag), i Troms måtte kommunene dekke grunnervervskostnadene, men ingen del av anleggskostnadene, og i Vestfold måtte kommunene dekke grunnervervet og 20 % av anleggskostnadene i tettbygde strøk.

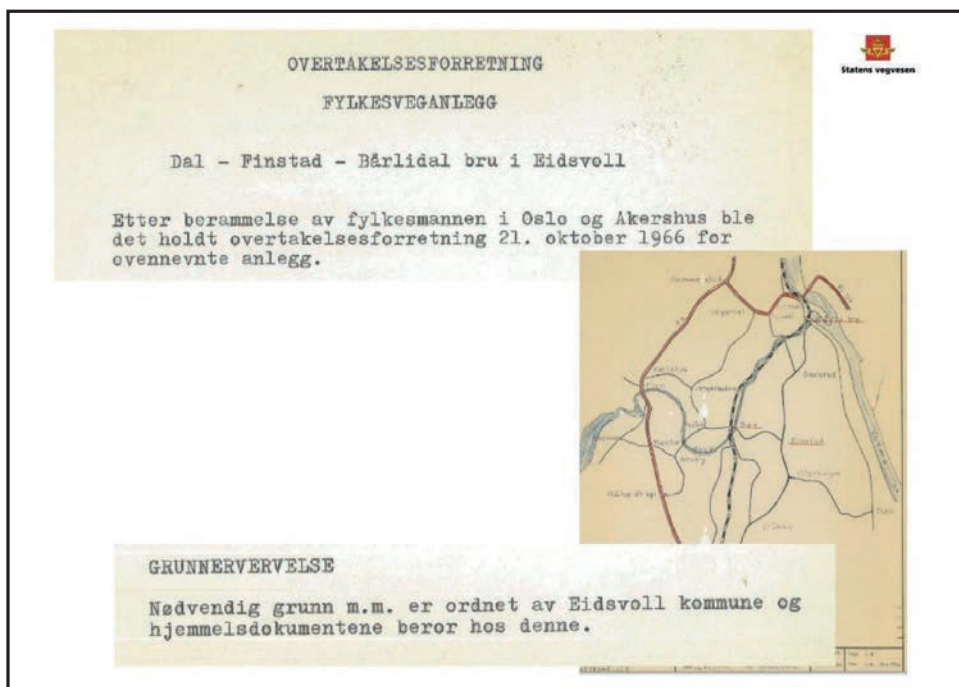
At kommunene ikke bare måtte dekke kostnadene, men også gjennomføre grunnervervet, kan delvis ha hatt sammenheng med at ordningen med 'sams' vegadministrasjon ble opprettholdt. Det gjorde at det var fylkets vegvesen-kontor som måtte ta seg av grunnervervet for både riks- og fylkesveger om ikke kommunene tok det, men Statens vegvesen hadde ikke vært forberedt på at den nye veglova skulle overføre grunnervervsansvaret til etaten.¹⁰¹³ De første årene ble grunnervervet derfor håndtert av den enkelte anleggsbestyrer eller vedlikeholdsansvarlige for det enkelte prosjektet, alternativt overlatt til vegkontorets kontorsjef, men uten at det var noen systematikk i måten det ble gjort på. Iblant ble det heller ikke gjort – mindre arbeider som breddeutvidelser, grøfterens og liknende kunne bli gjennomført uten at det først ble undersøkt om det var nødvendig å erverve tilleggsareal. Dette var ingen holdbar situasjon, så i 1966 ble det vedtatt at det som en prøveordning skulle opprettes 'grunnseksjoner' ved vegkontorene i Møre og Romsdal og Oppland.¹⁰¹⁴ De neste årene ble det opprettet slike seksjoner i Nordland, Rogaland, Nord-Trøndelag og Hedmark, og litt ut på 1970-tallet hadde alle fylkeskontorene fått egne grunnervervsseksjoner. I mellomtiden hadde imidlertid ordningen med at kommunene ikke bare dekket grunnervervskostnadene, men også tok seg av gjennomføringen av grunnerverv til fylkesveger, blitt så vanlig at det de første årene i hovedsak var erverv av grunn til riksvegene vegkontorenes grunnerververe tok seg av.

¹⁰¹² NOU 1974: 34 s. 17

¹⁰¹³ Langeng (1991) s. 11

¹⁰¹⁴ St.prp. nr. 1 (1965-1966) s. 34, Langeng (1991) s. 11

Dette gjenspeiles i overtakelsesprotokollene: Står det ikke hvem som har ervervet grunnen, tyder det på at man har fulgt lovens hovedregel og at det følgelig har vært vegkontorets ansatte som har stått for ervervet. I slike tilfeller bør det ligge dokumentasjon i vegkontorets grunnervversarkiv. Det var imidlertid ikke utarbeidet noen instruks for dette arkivet, og ble derfor i stor grad opp til hvert enkelt vegkontor å finne ut hvordan det skulle ordnes.¹⁰¹⁵ Dersom det var anleggsbestyreren som sto for grunnervvet eller representerte vegvesenet ved skjønnet, kunne dokumentasjonen like gjerne havne i anleggsarkivet som i grunnervversarkivet. Om det fremgår av protokollen at kommunen har stått for grunnervvet, er det heller ikke uvanlig at det også står at «hjemmelsdokumentene beror i kommunens arkiv», slik det gjør i klippet i figur 16 (vedlegg 3 er protokollen i sin helhet). Ifølge et utkast til arbeidsrutiner som ble utarbeidet av Vegdirektoratet i 1966 skulle vegkontoret ha kopi av grunnervversdokumentasjonen¹⁰¹⁶, men informasjonen i overtakelsesprotokollene tyder på at dette ikke alltid ble fulgt opp.



Figur 16. Ervervsinformasjon fra overtakelsesprotokoll

¹⁰¹⁵ Langeng (1991) s. 11, 13

¹⁰¹⁶ Utkast til arbeidsrutiner med formularer (1966) s. 12-13 og 18-19

De gamle frigrunnserklæringene ble et tema etter at veglov (1963) var vedtatt. I 1967 fikk Samferdselsdepartementet fullmakt til å frafalle rettigheter etter tilsagn om gratis grunn til riksvegformål, noe departementet hadde bedt om å få fordi «det ikke foreligger noen alminnelig fullmakt for administrasjonen til å gi avkall på rettigheter som staten har», samtidig som det hadde «vist seg at det i enkelte tilfelle kan være lite rimelig at staten fullt ut holder fast ved rettighetene etter tilsagn om gratis grunn m. v.»:

Slike tilsagn foreldes ikke, og mange av dem er relativt gamle. Når det gjelder grunn til vegger som nå blir klassifisert som riksveganlegg, antar departementet at de som har avgitt erklæringene, eller deres rettsetterfølgere, overfor staten er forpliktet ved erklæringene. Statens vegvesen vil da måtte gjøre bruk av statens rettigheter etter erklæringene, idet det ikke foreligger noen alminnelig fullmakt for administrasjonen til å gi avkall på rettigheter som staten har.¹⁰¹⁷

I budsjettproposisjonen for 1970 gjorde departementet rede for hvilke retningslinjer det ville følge i slike saker.¹⁰¹⁸ Da var fullmakten bare brukt i forbindelse med tre veganlegg, og departementet ga uttrykk for at det så for seg en nokså restriktiv bruk også fremover. Samferdselskomitéen skrev imidlertid at den 'gikk ut fra' «at departementet ved behandlingen av slike saker legger betydelig vekt på de forutsetninger som var til stede på det tidspunkt grunneierne avga sine erklæringer»¹⁰¹⁹, noe som nok innebar at komitéen mente departementet slett ikke trengte å være så restriktive.

Neste gang spørsmålet ble tatt opp, var i vegbudsjettproposisjonen for 1979.¹⁰²⁰ Departementet viste først til at det i budsjettproposisjonen for 1970 hadde gitt uttrykk for at forutsetningen for å se bort fra frigrunnerklæringer måtte være at det var inntrådt så store endringer i de faktiske forholdene at det ville være urimelig om staten holdt fast på kravet om at erklæringene skulle legges til grunn, men skrev så at «Erfaringene tyder på at det foreligger slike endringer i så og si alle saker om å frafalle rettigheter eller å yte billighetserstatninger i forbindelse med frigrunnserklæringer». Departementet mente at man derfor like gjerne kunne utvide fullmakten til å omfatte «et generelt frafall

¹⁰¹⁷ St.prp. nr. 1 (1967-1968) s. 34, Budsjett-innst. S. nr. 271 (1967-1968) s. 343. Vedtatt av Stortinget 11 desember 1967, Stortingsforhandlinger 1967-1968, 7. del a, S. 11.12., s. 1812, 1815

¹⁰¹⁸ St.prp. nr. 1 (1969-1970) s. 35-36

¹⁰¹⁹ Budsjett-innst. S. nr. 14 (1969-1970) s. 12

¹⁰²⁰ St.prp. nr. 1 (1978-1979) s. 80

av statens rettigheter etter frigrunnsklæringer» for riksveganlegg som fortsatt ikke var igangsatt. Dette sluttet både samferdselskomitéen og Stortinget seg til.¹⁰²¹

I februar 1979 foreslo Samferdselsdepartementet så at man også skulle oppheve kravet om at kommunene skulle dekke kostnadene til erverv av sidearealer ut til 2,5 meter langs de vegene som ble tatt opp som riksveger i 1964.¹⁰²² Dette var et av opptaksvilkårene som var vedtatt i 1963.¹⁰²³ Da hadde man forutsatt at det ville ta tid å få ordnet sidearealservervene, og de ble stort sett gjennomført etter hvert som vegstrekingene blir utbedret eller ombygget. Ettersom grunnerverv til riksvegene hadde blitt en stadig mer arbeidskrevende prosess, samtidig som det gjennomgående var nokså små beløp kommunene ble pålagt å dekke i det enkelte prosjekt, hadde det imidlertid blitt lagt mindre vekt på å følge opp «en ordning med fordeling av grunnutgiftene mellom stat og tidligere vegmyndighet som beregningsmessig har vært ansett som kompliserende og samtidig av forholdsvis liten økonomisk betydning».¹⁰²⁴ Departementet beklaget at «en ikke har fulgt de fastlagte retningslinjer, eller tatt opp spørsmålet om å endre dem tidligere», men mente det ville være vanskelig (og ikke minst arbeidskrevende) å kreve inn eldre, utestående refusjonsbeløp – anslått til omtrent 15 millioner - og at det var bedre å oppheve hele ordningen. For å unngå forskjellsbehandling mente departementet at de fire millionene som hadde blitt innbetalt som følge av ordningen, måtte betales tilbake til kommunene, selv om både Vegdirektoratet og et flertallet av fylkeskommunene var mot dette på grunn av merarbeidet det ville føre med seg. Også dette forslaget fikk full tilslutning fra både samferdselskomitéen og Stortinget.¹⁰²⁵

8.8.13 1972: Betydelig delegering av fullmakter

I høringsrunden før *Norsk vegplan* ble lagt frem høsten 1970, hadde Motorførernes Avholdsforbund påpekt at riksvegssystemet var for 'topptungt':

Forbundet antar det vil være sterkt ønskelig å komme bort fra den nåværende bevilgningsform hvor Stortinget i alt for høy grad deltar i detaljdrøftelser av vegbudsjettet.

¹⁰²¹ Budsjett-innst. S. nr. 14 (1978-1979) s. 19, Stortingsforhandlinger 1978-1979, 7. del b, S. 07.12., s. 1520, 1522

¹⁰²² St.prp. nr. 83 (1978-1979) s. 3-4

¹⁰²³ St.prp. nr. 113 (1962-1963) s. 6

¹⁰²⁴ St.prp. nr. 83 (1978-1979) s. 3

¹⁰²⁵ Innst. S. nr. 250 (1978-1979) s. 1, Stortingsforhandlinger 1978-1979, 7. del c, S. 04.05., 3219-3220

Forbundet mener detaljvurderinger bør kunne overlates til for eksempel et «Vegvesenets hovedstyre».¹⁰²⁶

Vegplanrådet hadde også vært inne på at det burde «overveies om det ligger noe å vinne i effektivitet, kapasitet og kostnad ved en friere organisasjonsform i vegvesenet».¹⁰²⁷

15. desember 1972 ble en rekke fullmakter derfor delegert fra Stortinget til Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, blant annet fikk Samferdselsdepartementet myndighet til å oppheve de tidligere instruksene for vegdirektøren og vegkontorene (som var fra 1. august 1958 og 1. juli 1960) så snart det var fastsatt nye. De nye instruksene kom bare en uke etterpå – 22. desember 1972 – og trådte i kraft 1. januar 1973.

Med det ble store deler av Samferdselsdepartementets vedtaksmyndighet for riksveger delegert til Vegdirektoratet og vegsjefene. Samferdselsdepartementet hadde fått myndighet til å treffe bestemmelser i henhold til oreigningslova - i den utstrekning loven fikk anvendelse på eiendomsinngrep etter veglovgivningen - samtidig med at oreigningslova trådte i kraft,¹⁰²⁸ og denne kompetansen var blant det som ble delegert videre til Vegdirektoratet i 1972. Vegdirektoratet fikk også fullmakt til å disponere tidligere riksveggrunn uten at det forelå formelt vedtak om nedlegging dersom det var snakk om mindre parseller som var blitt overflødige som følge av vegomlegginger, kurveutrettinger og tilsvarende.

8.8.14 Ansvarsendringer som følge av endringer i kommunesystemet (1975-1986)

De nye instruksene fra desember 1972 gjorde at Vegvesenet fikk en mer smidig administrativ ordning, men det var fortsatt mange utfordringer igjen. De innviklede finansieringsordningene var en av dem, en annen var at noen av forutsetningene riksvegopptaket i 1963/64 var basert på, hadde endret seg:

I tida etter 1963, då det nåværande skiljet mellom riks- og fylkesvegar vart fastlagd, har det vore ei sterk utvikling på vegsektoren som mange stader kan ha ført med seg endringar i funksjonen for enkelte vegar. Desse endringar har berre i liten mon ført til omklassifiseringar. Etter nemnda si meining vil det snart vera tid å ta heile dette spørsmålet opp til ei ny og samla vurdering. I ei slik samla vurdering bør både spørsmålet om meir elastiske

¹⁰²⁶ St.meld. nr. 14 (1970-1971) s. 13

¹⁰²⁷ *Innstilling om Norsk vegplan* s. 143 (Vedlegg til St.meld nr. 14 (1970-1971))

¹⁰²⁸ Kgl. res. 1. juli 1960

retningslinjer for skilje mellom riks- og fylkesvegar enn dei vi nå har, og spørsmålet om ei større nedklassifisering av riksvegar til fylkesvegar takast opp. Ei slik nedklassifisering måtte då sjølvstakt bli fylgt opp med endringar i veglova § 23 som kunne gje større overføringar av midlar til fylka, samstundes som ein sikra seg at fylka fylgde opp med ein rimeleg part av dei totale vegutgiftene.¹⁰²⁹

Hovedkomitéen for reformer i lokalforvaltningen, som ble oppnevnt 29. oktober 1971 for å forbedre og samordne reformer i lokalforvaltningen, fikk bl.a. i oppdrag å utrede et nytt inntektssystem for kommunene og fylkeskommunene. Komitéen hadde gått inn for å styrke fylkeskommunenivået, og som del av det vurderte komitéen hvert enkelt departement med tanke på endringer i ansvarsfordelingen. I utredningen om Samferdselsdepartementets ansvarsområde viste komitéen både til at det var behov for forenklinger i finansieringssystemet; at det offentlige organet som hadde ansvaret for en oppgave også burde dekke utgiftene, og at den lokale samferdselen i størst mulig utstrekning burde styres av folkevalgte organer.¹⁰³⁰

Hovedkomitéen mente det var «store muligheter for å gjennomføre en desentralisering ved å overføre arbeidsoppgaver fra staten til fylkeskommunene, dvs. ved å omklassifisere deler av riksvegnettet til fylkesveger. Riksvegssystemet bør i hovedsaken kunne begrenses til stamveger...»¹⁰³¹, og ved kgl. res. av 26. januar 1973 ble det nedsatt et underutvalg under Samferdselsplanutvalget som fikk i oppgave å vurdere blant annet omfanget av riksvegnettet. Deres utredning var ikke klar da NOU 1974: 34 ble lagt frem, men ble lagt frem som NOU 1975: 1.

Riksvegutvalget vurderte flere alternativer, blant annet omklassifisering av enten 1/3 eller 2/3 av riksvegene til fylkesveger, da med en samtidig økning av tilskuddet til fylkeskommunene.¹⁰³² Det delte seg i et flertall og et mindretall, men begge fraksjoner mente det var liten grunn til å gjennomføre en slik endring på det daværende tidspunktet - flertallet fordi det mente man kunne oppnå det ønskede resultatet like godt ved «en desentralisering av administrative og politiske beslutninger til fylkesplanet og ved en bedre samordning av den offentlige planlegging gjennom general- og

¹⁰²⁹ Innst. S. nr. 256 (1970-1971) s. 510

¹⁰³⁰ NOU 1974: 34 s. 60-61

¹⁰³¹ NOU 1974: 34 s. 60

¹⁰³² NOU 1975: 1 pkt. 6.2

fylkesplanleggingen og samferdselsplanleggingen», og den ene delen av mindretallet (der begge gikk inn for nedklassifisering, men ikke umiddelbart) med henvisning til arbeidet som var satt i gang med tanke på å styrke fylkeskommunenes posisjon, fordi det var forutsatt at det i den forbindelse også måtte foretas en gjennomgang og revurdering av arbeids-, utgifts- og inntektsfordelingen mellom staten, fylkeskommunene og kommunene

med sikte på vesentlig desentralisering, rasjonalisering og demokratisering av forvaltningen og klarest mulig myndighets- og ansvarsdeling mellom de tre forvaltningsnivåer. En forutsetning for reformen er at det offentlige organ som tillegges en oppgave, også skal ha ansvaret for dekning av utgiftene ved denne. Någjeldende ordninger med deling av utgifter mellom stat, fylker og kommuner vil dermed opphøre. I den grad opphevelse av gjeldende tilskudds- og refusjonsordninger og overføring av oppgaver fra staten vil føre til at fylkeskommunene kommer økonomisk dårligere ut eller påføres større utgifter enn nå, forutsettes de tilført tilsvarende skatteinntekter fra staten, slik at de blir i stand til å løse sine forvaltningsoppgaver ved egne midler. I tillegg forutsettes den alminnelige skatteutjamning utvidet og lagt opp slik at finansielle utslag som vil være uheldige ut fra et fordelingsmessig synspunkt, unngås.¹⁰³³

Etter dette kom utvalget til at man foreløpig ikke burde gjennomføre noen omklassifiseringer, og at man derfor også burde vente med å ta stilling til hvordan vegkontorene burde være organisert. Der var alternativene et statlig vegkontor som også håndterte fylkesvegene, et fylkeskommunalt vegkontor som også tok seg av riksvegene, og to separate vegkontorer – ett for riksvegene og ett for fylkesvegene. Verken Hovedkomitéen eller flertallet i Riksvegutvalget mente det siste alternativet var noen god løsning.¹⁰³⁴ Riksvegutvalgets Bjarne Sunde var den eneste som gikk inn for at vegkontorene burde bli fylkeskommunale, men også han mente at det i så fall var noe man måtte ta stilling til «når en slik større nedklassifisering av riksvegnettet eventuelt måtte bli gjennomført».¹⁰³⁵

Både Hovedkomitéen og Riksvegutvalget gikk inn for fortsatt tredeling av vegansvaret.¹⁰³⁶ Samferdselsplanutvalget mente derimot at det vanskelig kunne gis en spesiell god begrunnelse for et bestemt skille mellom riks- og fylkesveger, og at det antakelig fantes like

¹⁰³³ NOU 1975: 1 pkt. 6.2

¹⁰³⁴ NOU 1974: 34 s. 60 pkt. 17, NOU 1975: 1 pkt. 5.4

¹⁰³⁵ NOU 1975: 1 pkt. 6.2

¹⁰³⁶ St.meld. nr. 86 (1975-1976) s. 8-9

gode argumenter for å ha bare én vegstyremakt for hele vegnettet utenom de lokale vegene.¹⁰³⁷ Dette utvalget var oppnevnt 28. januar 1972 og leverte sin første delutredning i 1974, og skulle blant annet «analysere struktur og utviklingsmønsteret i norsk samferdsel med sikte på å finne frem til de forhold som er lite tilfredsstillende i relasjon til de generelle målsettinger og hvor man antar at staten gjennom samferdselspolitiske tiltak kan bedre forholdene».¹⁰³⁸ Samferdselsplanutvalget gikk i sin uttalelse til reformplanene inn for at 2/3 av riksvegene burde omklassifiseres til fylkesveger, med henvisning til at det i NOU 1974: 44 hadde gått inn for et system med høy lokal selvbestemmelsesrett. Samtidig understreket utvalget imidlertid at en overføring av en stor del av vegnettet til fylkene ikke kunne gjennomføres før fylkeskommunene var sikret et inntektsgrunnlag til å finansiere vegutgiftene, med tanke på de nye oppgavene de ville få.¹⁰³⁹

Selv om det ble besluttet å vente med å gjennomføre de store endringene til de økonomiske spørsmålene var avklart, ble det forutsatt at mindre endringer skulle følges opp underveis. 28. januar 1977 fikk veglova § 9 derfor et nytt andre ledd, andre punktum: «Fylkestinget kan fastsette at styremakt som i denne lova er lagt til fylkesutvalget, skal ligge til ei nemnd som blir oppnemnd av fylkestinget».¹⁰⁴⁰ I 1978 kom det nye endringer, blant annet henvisninger til fylkesutvalget og vegnemnda i veglova § 9.¹⁰⁴¹ I § 21 ble andre ledd endret, tidligere tredje og fjerde ledd opphevet, og det ble vedtatt et nytt tredjeledd. Endringen i andre og opphevingen av tredje ledd var en følge av at særordningen for Oslo knyttet til dekking av kostnader for riksveganlegg ble opphevet, mens det nye tredjeleddet (som erstattet det tidligere fjerdeleddet) snevret inn den nokså vide muligheten Stortinget så langt hadde hatt til å vedta at byer og forstadskommuner skulle dekke kostnadene for grunnerverv til riksveger, til å gjelde bare «i serlege høve». I august 1978 ble det så vedtatt overgangsregler knyttet til opphevingen av det tidligere tredjeleddet, blant annet skulle kommunenes forpliktelser etter tidligere vedtak faller bort for anlegg som ble startet opp etter 31. desember 1978.¹⁰⁴²

¹⁰³⁷ St.meld. nr. 86 (1975-1976) s. 10

¹⁰³⁸ NOU 1974: 44 s. 5

¹⁰³⁹ St.meld. nr. 86 (1975-1976) s. 10

¹⁰⁴⁰ Lov 28. januar 1977 nr. 3

¹⁰⁴¹ Lov 30. juni 1978 nr. 71

¹⁰⁴² Kgl. res. 11, august 1978

I 1979 og 1982 kom det to offentlige utredninger om nytt inntektssystem for fylkeskommunene og kommunene, i 1983 kom det en stortingsmelding, og Stortinget behandlet saken på 1984/85-sesjonen.¹⁰⁴³ 24. juli 1985 trådte så det nye inntektssystemet i kraft.¹⁰⁴⁴ Kommunenes forpliktelse til å stå for grunnervervet ble (antakelig av budsjettmessige årsaker) først opphevet med virkning fra 1. januar 1986, men da med en overgangsordning som innebar at forpliktelsen ikke bortfalt dersom anleggsarbeidet var satt i gang før 1. januar 1986. Som hovedregel kan man imidlertid gå ut fra at ansvaret for å erverve grunn til fylkesveger ble overtatt av Statens vegvesen fra 1. januar 1986. Gang- og sykkelvegene langs fylkesveger hadde kommunene imidlertid (normalt) ansvaret for helt til Forvaltningsreformen 2010 trådte i kraft ved årsskiftet 2009-2010.

Etter hvert ble det vanskelig å holde styr på hva som var gamle og hva som var nye forpliktelser.¹⁰⁴⁵ Høsten 1985 anbefalte Vegdirektoratet derfor at forpliktelsen kommunene hadde til å erverve sideareal til vegger som var tatt opp som fylkesveg i 1964, skulle overtas av fylkeskommunen.¹⁰⁴⁶ Vegdirektoratet presiserte imidlertid i et brev til Stange kommune at «ettersom det dreier seg om fylkesveger, er det fylkesutvalget som må ta stilling til spørsmålet». Der kan det følgelig være lokale variasjoner. Spørsmålet skal være behandlet av fylkestinget dersom anmodningen er fulgt opp, men det er altså nokså få fylkestingsprotokoller som er digitalt tilgjengelige, så dette er ikke undersøkt nærmere.

Endringene i 1985 førte også til at en rekke riksveger ble nedklassifisert til fylkesveger. De fleste fylkene behandlet forslaget fra fylkets vegkontor i løpet av 1985, slik at vegene kunne nedklassifiseres med virkning fra 1. januar 1986. Akerhus fylkesting vedtok eksempelvis nedklassifisering av rundt 290 kilometer veg i sak 67/85, og det ble gjennomført overtakelsesforretninger i samtlige kommuner i perioden 3.-16. januar 1986.¹⁰⁴⁷ I enkelte fylker ble nedklassifiseringene imidlertid først gjennomført med virkning fra

¹⁰⁴³ NOU 1979: 44, NOU 1982: 15, St.meld. nr. 26 (1983-1984), Innst. S. nr. 305 (1983-1984), Ot.prp. nr. 48 (1984-1985), Innst. O. nr. 70 (1984-1985)

¹⁰⁴⁴ LOV-1985-05-31-41

¹⁰⁴⁵ Rundskriv 87/2, rundskriv 89/5

¹⁰⁴⁶ Rundskriv 87/2 pkt. 2

¹⁰⁴⁷ Overtakelsesprotokoller, arkivet etter SVV Akerhus

1. januar 1987 fordi det tok lenger tid å behandle spørsmålet om omklassifisering enn departementet hadde forutsatt.¹⁰⁴⁸

8.8.15 Kort oppsummering - perioden fra 1860-tallet til 1986

Følgene av det 17. ordentlige Stortings 'grunn og gjerde'-anmodningsvedtak ble dels at kommunene fikk grunnervversansvaret og at ervervsdokumentasjonen derfor ofte ligger i de kommunale arkivene, dels at dette gjorde det nødvendig å etablere en rekke ulike systemer for å sikre at både grunnervversforpliktelsen og andre forpliktelser knyttet til veganlegget, ble fulgt opp. De 'skjematiske vedtakene' var en del av dette systemet. Det var også grunnrissene, de skulle både tjene som grunnlag når erstatningene skulle beregnes og som dokumentasjon for ettertiden. Det var kommunene som hadde hovedansvaret for at forholdet til grunneierne ble ivaretatt, men Vegvesenet skulle sørge for at grunneierne fikk mulighet til å delta når grensene skulle fastsettes og grunnrissene tas opp. En del veger ble også anlagt av private grunneiere med sikte på å få vegen tatt opp som offentlig når den var ferdig. Det innebar at det normalt ikke var behov for noen avtaler om avståelse av grunnen. Tinglysing av frigrunnserklæringer og andre avtaler om erstatning var bare aktuelt når prosjektet lå et (uavklart) stykke frem i tid.

Mye ble endret da veglov (1963) trådte i kraft, men Vegvesenet overtok ikke grunnervervsansvaret fullt ut. Dette er årsaken til at ervervsdokumentasjonen kan ligge i kommunens arkiver også om det er snakk om en veg som er anlagt etter 1964.

8.9 Endringene i 2003, 2010 og 2020. Arkivvirkningene.

Det ble ikke gjennomført noen administrative endringer i 1986, så det var fortsatt Statens vegvesen som sto for den daglige forvaltningen av fylkesvegene. I etterkant av stortingsmeldingen *Kommune, fylke, stat - en bedre oppgavefordeling*¹⁰⁴⁹ fra 2001, ble det gjennomført en utredning for å få vurdert om det kunne være aktuelt å gå over til en todeling av vegnettet i riksveger og kommunale veger; altså fjerne det fylkeskommunale vegnivået fullstendig.¹⁰⁵⁰ I stortingsmeldingen sto det at «tredeelingen har betydelige svakheter. Det er i dag store standardfordskjeller mellom vegkategoriene. Det viktigste funksjonelle skillet går ikke mellom dagens tre vegkategorier». Det sto imidlertid også

¹⁰⁴⁸ Stortingsforhandlinger 1985-1986, 7. del a, S. 30.10., s. 245

¹⁰⁴⁹ St.meld. nr. 31 (2000-2001) s. 46

¹⁰⁵⁰ SVV Vegdirektoratet, sak 2001/03692 *Utredning av todelte vegnett*

at «endringer i fylkesinndelingen [vil] kunne gi fordeler for den regionale oppgaveløsningen».¹⁰⁵¹ Det fremgår av Vegdirektoratets arkivsak at Samferdselsdepartementet arbeidet med en stortingsmelding om todelt vegnett, men den ble aldri lagt frem.

Statens vegvesen var organisert med ett vegkontor med egen vegsjef og egne produksjonsavdelinger (anleggsavdelinger) i hvert fylke frem til årsskiftet 2002/2003. Da ble vegproduksjonen skilt ut i et statlig aksjeselskap, mens vegkontorene ble organisert i fem regioner med Vegdirektoratet som overordnet enhet.¹⁰⁵² I slike tilfeller skal statlige arkiver periodiseres (den tidligere organisasjonens arkiver skal avsluttes og det skal opprettes nye arkivserier) og det følger av arkivforskriften¹⁰⁵³ at eldre arkiver skal avleveres til Arkivverket når de ikke lenger er i bruk for administrative formål. I årene etter omorganiseringen ble store deler av vegkontorenes arkivmateriale følgelig avlevert til Statsarkivene. Grunnervervsarkivene ble vanligvis ikke avlevert, men de fleste steder leverte man 'anleggspakkene', som var samlingene av dokumenter knyttet til hvert enkelt prosjekt, og dermed også det som fantes av eldre ervervsdokumentasjon i form av skjønn og grunnriss. Det ble satt opp avleveringslister, og alt som er avlevert er registrert i Arkivportalen, men problemet i dag er dels at det kan vært vanskelig å gjette seg til hva som ligger bak mappeinformasjon som i verste fall ikke sier mer enn at det som ligger i arkivmappen er «Diverse gamle saker (1927-1960)»¹⁰⁵⁴, dels at det er få som vet hvordan grunnervervene ble gjennomført, og dermed også hvor man skal lete etter informasjon om dem og sette dokumentene man finner i sammenheng med hverandre.

I desember 2006 ble stortingsmeldingen *Regionale fortrinn - regional framtid* lagt frem.¹⁰⁵⁵ Regjeringen Solberg ønsket å styrke det regionale folkevalgte nivået

slik at utviklingspotensialet kan utnyttes til beste for en helhetlig og villet utvikling i den enkelte region. ... Desentralisering av viktige oppgaver innen samferdsel, næring, landbruk, miljøvern, planlegging, marin sektor, forskning og utdanning og kultur blir derfor viktige

¹⁰⁵¹ St.meld. nr. 31 (2000-2001) s. 46

¹⁰⁵² Ot.prp. nr. 6 (2002-2003), Innst. O. nr. 39 (2002-2003), LOV-2002-12-13-84

¹⁰⁵³ I 2003 av FOR-1998-12-11-1193 § 5-1, nå av FOR-2017-12-15-2105 § 18

¹⁰⁵⁴ <https://www.arkivportalen.no/entity/no-a1450-02000000044609?ins=SAO>

¹⁰⁵⁵ St. meld. nr. 12 (2006-2007)

virkemidler for å legge til rette for en ønsket samfunnsutvikling. Regionene skal være de sentrale aktørene for regional utvikling.¹⁰⁵⁶

Regjeringen gikk inn for at alle riksveger som ikke var «stamveger» (veger med «inter-regional funksjon») skulle bli «regionveger» og forvaltes av de nye regionene.¹⁰⁵⁷ Stortingets flertall var enig i at det var viktig at de nye folkevalgte regionene fikk et større ansvar på samferdselsområdet.¹⁰⁵⁸ Som følge av dette ble en rekke riksveger omklassifisert til fylkesveger (i Oslo kommunale veger) fra 1. januar 2010.¹⁰⁵⁹

Det var ikke lagt opp til at det skulle gjøres endringer i organiseringen av Statens vegvesen som følge av dette, tanken var at vegadministrasjonen skulle bestå som den var, med en fellesordning for statlige og fylkeskommunale veger.¹⁰⁶⁰ I første omgang førte omklassifiseringen derfor bare til at det måtte gjøres et arbeid for å få registrert fylkene som hjemmelshaver eller aktuell eier av de omklassifiserte vegene. Kartverket gjennomførte maskinell endring for halvparten av de (anslagsvis) 18000 berørte enhetene i løpet av årene 2010-2011 – det gikk stort sett greit så lenge det var snakk om matrikkelregistrerte enheter, men grunnboksregistrerte enheter måtte håndteres separat. I tillegg lå det en del matrikkelenheter uten teig i matrikkelregisteret, og det måtte avklares om disse var riks- eller fylkesvegenheter før de (eventuelt) kunne overføres.¹⁰⁶¹ Ut over det innebar Forvaltningsreformen 2010 ikke så store endringer i det daglige, men i tilfeller der informasjon var arkivert med utgangspunkt i vegnummeret ble det gjerne laget konverteringsoversikter for å forenkle gjenfinningen av eldre dokumenter.

Ved behandlingen av proposisjonen om *Ny inndeling av regionalt forvalt(!) nivå*¹⁰⁶² fattet Stortinget imidlertid et anmodningsvedtak – «Stortinget ber regjeringen sørge for at regional veiadministrasjon, som har ansvar for planlegging og drift av fylkesveiene,

¹⁰⁵⁶ St. meld. nr. 12 (2006-2007) s. 5-6

¹⁰⁵⁷ St. meld. nr. 12 (2006-2007) s. 7

¹⁰⁵⁸ Innst. S. nr. 166 (2006-2007) pkt. 2.1.2.3

¹⁰⁵⁹ Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) kap. 2.2 *Samferdsel*, Ot.prp. nr. 68 (2008-2009), Innst. O. nr. 83 (2008-2009), LOV-2009-06-19-109

¹⁰⁶⁰ Innst. O. nr. 83 (2008-2009) s. 3

¹⁰⁶¹ SVV Vegdirektoratet, sak 2010006428

¹⁰⁶² Prop. 84 S (2016-2017), Innst. 385 S (2016-2017)

overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå». ¹⁰⁶³ I budsjettproposisjonen for budsjettåret 2019 ble det informert om at

Regjeringen har, i avveining mellom ulike hensyn, konkludert med at den delen av sams veiadministrasjon som gjelder fylkesveiene, i sin helhet overføres til fylkeskommunene. En forutsetning for overføringen er at det blir 11 fylker. Regjeringen tar sikte på at overføringen skjer 1. januar 2020 eller senest 1. januar 2021, men tidspunktet må fastsettes endelig når opplegg og tidsplan for arbeidet med avtale om overføring av ansatte er klarlagt. ¹⁰⁶⁴

Endringen ble gjennomført med virkning fra 1. januar 2020. ¹⁰⁶⁵ Samtidig ble Statens vegvesen omorganisert fra region- til divisjonsstruktur. Dette var delvis en følge av retningslinjene for statlig lokaliseringspolitikk, som skal «medverke til ei fordeling av statlige arbeidsplassar som bidreg til å utvikle robuste arbeidsmarknader i alle delar av landet», som det sto i pkt. 2 *Formål* i utgaven som var gjeldende da omorganiseringen ble vedtatt. ¹⁰⁶⁶

Både divisjonaliseringen og beslutningen om å oppløse 'sams' vegadministrasjon er følgelig politiske beslutninger. God distriktspolitikk er viktig, og det er et helt alminnelig styringsprinsipp i offentlig sektor at ansvaret for å løse en oppgave for innbyggerne skal ligge hos etaten som har myndighet til å bestemme hvordan det skal gjøres. Problemet er at det nok en gang virker som man har undervurdert virkningene slike omorganiseringer får, blant annet for de involverte enhetenes behov for oversikt over historikken.

Det ble vedtatt før Regionreformen at fylkesvegadministrasjonen fortsatt skal ha tilgang til SVVs grunnervervssystem, men begrenset til prosjekter som er registrert som prosjekt knyttet til en fylkesveg. Tilsvarende har SVVs ansatte i dag bare tilgang til prosjekter registrert med en riksveg i vegnummerfeltet. Dette er i utgangspunktet fornuftig med tanke på personvern hensyn og «need to know», men tilgangssperren omfatter også eldre prosjekter, og dermed mange prosjekter på veger som har endret vegklasse etter at prosjektet ble gjennomført. Dette betyr blant annet at fylkeskommunenes vegansatte ikke har mulighet til å bruke grunnervervssystemet om de har behov for informasjon om når det ble gjennomført grunnerverv på en av de mange riksvegene som ble fylkesveger i 2010.

¹⁰⁶³ Stortingsvedtak nr. 838 (2016-2017)

¹⁰⁶⁴ Prop. 1 S (2018-2019) pkt. 3.3

¹⁰⁶⁵ Prop. 79 L (2018-2019), Innst. 312 L (2018-2019), LOV-2019-06-21-68

¹⁰⁶⁶ FOR-2014-11-28-1487

Fylkeskommunene har også begrenset tilgang til det fysiske arkivmaterialet. Ifølge loven om overføring av fylkesvegadministrasjon¹⁰⁶⁷ kap. VII pkt. 4 skal fylkeskommunene gis tilgang til dokumenter i Statens vegvesens arkiver «så langt dokumentene kan henføres til arbeid Statens vegvesen har utført for fylkeskommunen i fylkesveisaker etter veglova», men det er Statens vegvesen (i samråd med fylkeskommunen) som avgjør hvordan fylkeskommunen skal få tilgang til dokumentene. Det gis tilgang til de fysiske arkivene «for personer som tidligere har vært tilsatt hos Statens vegvesen, og som ved opphør av SAMS vegadministrasjon er i tilsvarende stilling hos en av landets fylkeskommuner» og har underskrevet taushetserklæring.¹⁰⁶⁸ Fra 1. januar 2024 kommer imidlertid tre av 'storfylkene' - Viken, Vestfold og Telemark og Troms og Finnmark - til å bli oppløst igjen. Da er det ikke sikkert alle fylkene fortsatt kommer til å ha ansatte som har vært med siden 'sams'-perioden.

SVV har opprettet en egen enhet som skal skanne de gamle arkivene, men det vil ta svært lang tid før arbeidet er sluttført. Underveis må det også avgjøres hvordan fylkeskommunene skal få tilgang til dette materialet. Det er ikke gitt at alt som blir skannet kommer til å bli direkte tilgjengelig for vegetatenes ansatte. Arkivene skannes fordi Arkivverket ikke lenger vil ta imot fysiske arkiver, og den arkivansvarlige etaten må derfor selv sørge for at arkivene blir skannet slik at det kan avleveres en digital kopi.¹⁰⁶⁹ Det må søkes særskilt om å få beholde kopi av de delene av arkivet etaten trenger til daglig bruk, og de fysiske arkivene blir normalt destruert. Det blir bare registrert en begrenset mengde metadata på det som skannes, noe som både skyldes at de er snakk om store dokumentmengder og at de som skal skanne dem, må forholde seg til informasjonen som er angitt på arkivboksene. Denne informasjonen kan være tilstrekkelig til at man finner det man trenger så lenge arkivboksene står i rekke på en hylle i arkivet, men kanskje ikke nok til at man finner det man leter etter hvis man må få tilgang til det via Arkivportalen. Dette er imidlertid en følge av bevisste valg både innenfor arkivsektoren og statsforvaltningen. Selv om det ikke fremgår direkte av instruksen om håndtering av bygge- og leiesaker i statlig sivil sektor¹⁰⁷⁰, er arealnormen for statlige bygg basert på at man skal benytte seg av digital

¹⁰⁶⁷ LOV-2019-06-21-68

¹⁰⁶⁸ SVVs ref. 20/47103-8

¹⁰⁶⁹ Hvorfor mediekonvertere - Arkivverket (sist lest 4. juni 2023)

¹⁰⁷⁰ FOR-2012-01-20-39

dokumentasjon i arbeidsprosessen, og at det følgelig ikke skal sette av plass til fysiske arkiver eller bøker. Da må de fysiske arkivene nødvendigvis avleveres når et vegkontor skal over i nytt bygg.

Som det fremgår av pkt. 8.8.14 mente verken Hovedkomitéen for reformer i lokalforvaltningen eller flertallet i Riksvegutvalget at det var noen god løsning å ha to separate vegkontorer, ett for riksvegene og ett for fylkesvegene.¹⁰⁷¹ Overføringen av fylkesvegansvaret ble imidlertid ikke gjennomført for å effektivisere, men for å styrke lokaldemokratiet¹⁰⁷², og den er ikke nødvendigvis noe problem i seg selv – endringen er fortsatt ikke evaluert, og etter at de to utredningene kom i 1974 og 1975 har det skjedd mye på det fylkesadministrative området. Som følge av fylkesoppsplittingen ved årsskiftet 2023/2024 kommer antallet fylker imidlertid til å øke fra 11 til 15. I 2018 ble det som nevnt sagt i budsjettproposisjonen at det var en forutsetning for overføringen av fylkesvegansvaret «at det blir 11 fylker» i Norge.¹⁰⁷³ Det ble ikke gitt noen begrunnelse for hvorfor dette skulle være avgjørende, og som kjent overtok Rogaland, Møre og Romsdal og Nordland fylkeskommuner ansvaret for fylkesvegene uten å bli en del av større fylker i 2020, så det er vanskelig å se hvorfor antallet fylker skulle gjøre noen forskjell. Hver gang det gjennomføres en større endring, får det imidlertid konsekvenser for muligheten til å finne dokumentasjon fra de foregående periodene. Tilgangen til dokumenter i eller fra de opprinnelige fysiske arkivene er en del av dette, men det hjelper lite om informasjon om grunnverv til en veg er nyere og arkivert på digital form fra starten av, hvis saksbehandlingssystemet ikke gjør det mulig å finne den fordi den er lagret på det tidligere kommune- eller matrikelnummer og sakbehandleren ikke vet hvilken kommune (eller fylke) området har vært en del av tidligere, og heller ikke hvordan hen skal finne ut av det.

Endringene i seg selv er en følge av at verden går fremover. Man kan ha synspunkter på valgene som tas i den forbindelse, men ikke stanse utviklingen. De mest uheldige (sam)virkningene av endringene bør man imidlertid prøve å gjøre noe med. Problemene knyttet til dårligere oversikt og tilgang til relevant informasjon og faren for at arkivmateriale blir (reelt eller opplevd) mindre tilgjengelig enn det allerede er, er blant disse.

¹⁰⁷¹ NOU 1974: 34 s. 60 pkt. 17, NOU 1975: 1 pkt. 5.4

¹⁰⁷² Ekspertutvalgets rapport (2018), pkt. 2.2 *Retningslinjene for oppgavefordelingen*

¹⁰⁷³ Prop. 1 S (2018-2019) pkt. 3.3

9 «at utlægge til almindelig bruk for de interesserte»

9.1 Innledning

Verken veilov (1824) eller veilov (1851) var basert på at tilbakeføring av nedlagt vegg-runn som del av erstatningen for ny grunn var noe man valgte eller valgte bort – det var noe man gjorde, om omstendighetene tilsa det, slik man hadde gjort siden landslovenes tid. I veilov (1824) § 26 sto det at «Den gamle Vei skal, naar den tilfalder den, der maa afgive Jord til en nye, beregnes efter Arealindhold og Jordens Beskaffenhed», i veilov (1851) § 26 at takstforretningen «skal derhos, naar i Anledning af en Veis Anlæg eller Omlægning en ældre Vei tilfalder Eieren af Grunden, der afstaaes til den nye Vei, den ældre Vei taxeres under samme Taxationsforretning, der afholdes over Grunden til den nye, for at komme til Afdrag i Taxten» - det var det. Det var ikke før i 1912 det kom en bestemmelse som sa at amtsveistyret skulle ta stilling til om «veien eller en nærmere bestemt del av denne [blir] at utlægge til almindelig bruk for de interesserte efter herredsstyrets nærmere bestemmelse» før det alternativt kunne bli spørsmål om tilbakeføring – veilov (1912) § 8 første og andre ledd.

I merknadene til § 8 i kommentarutgaven til veglov (1963) står det at både ifølge veilov (1824) § 25 og veilov (1851) § 22 «skulle verdien av nedlagt overflødig veggrunn komme til fradrag i erstatning når ny offentlig veg ble lagt over vedkommende eiendom» (min uth.).¹⁰⁷⁴ Det er neppe ment fullt så kategorisk som det kan oppfattes, men sammen med det faktum at 'utlegging til privat bruk' først ble lovfestet i 1912 kan dette forstås som at 'utlegging' overheadet ikke var noe alternativ før dette. Det stemmer imidlertid ikke, veilov (1912) § 8 kodifiserte bare en praksis som hadde utviklet seg siden 1850-tallet, men som så langt bare hadde resultert i tre lover¹⁰⁷⁵ og en tilleggslov¹⁰⁷⁶ om private veger.

Idealet med veier anlagt etter 'det franske prinsipp' var noe av det vi fikk med oss fra den dansk-norske unionsperioden (pkt. 6.8). I veilov (1824) § 16 sto det at «Alle nye Veie skulle, hvor Bakker og andre Naturhindringer ei forbyde det, anlægges i lige Linier, eller regulaire Buer». Selv om dette ikke alltid ga like gode vegløsninger i bakkete norsk landskap som i det flate danske, holdt man lenge fast ved at det var bra at vegene var

¹⁰⁷⁴ Arnulf og Gauer (1998) s. 60. Formuleringen er den samme i de to foregående utgavene.

¹⁰⁷⁵ Lov 17. juni 1869 nr. 66, lov 7. juli 1890, lov 27. juli 1896 nr. 14

¹⁰⁷⁶ Lov 18. mai 1876 nr. 17

mest mulig rette. Mot slutten av 1840-tallet kom imidlertid Christian Wilhelm Bergh med nye tanker da han argumenterte for at traséen for den nye vegen som skulle bygges mellom Oslo og Karlstad burde velges med utgangspunkt i beregninger av vegens 'transportevne', ikke at den burde være kortest mulig.¹⁰⁷⁷ 'Transportevnen' var resultatet av en sinnrik beregning der man tok utgangspunkt i vegens stigningstall og la det inn i en formel der noen av de andre faktorene var «Vognens og Læssets Vægt» og «Hestens Kraftanstrængelse i Kg. i de forskjellige stigninger», og der resultatet ble angitt i «Antal Dagsværk til Transport af 36,000 Kg» - jo lavere antall dagsverk, dess bedre transportevne. Dette ble starten på 'chaussée-perioden', og i 1851-loven står det derfor ikke lenger at vegene skal anlegges i «lige Linier», men at «Alle nye Veie skulle anlægges paa den for Færsele beqvemteste Maade efter Localitetens Beskaffenhed».

Man ville imidlertid ikke få full effekt av de nye, flate vegstrekningene om man ikke fikk gjort noe med de gamle, bakkete stykkene mellom dem, derfor begynte man også å legge om eksisterende veger. Det skapte et behov for nye lover som ga mulighet til å anlegge private veger frem til de nye vegene, og i tillegg måtte vegmyndighetene begynne å tenke på en annen måte når vegparsellene som gikk ut av bruk skulle omdisponeres. I pkt. 9.2-9.5 behandles denne utviklingen - 'chaussée-perioden' og virkningene av den - frem til arbeidet med veilov (1912) startet.

Neste trinn i utviklingen kom da lov- og praksisendringene som var en følge av de nye chaussée-anleggene og lovene om private veger ble tatt inn i veilov (1912). Stortingsdebatten før loven ble vedtatt, har imidlertid bidratt til at det har blitt oppfattet som uklart om grunnen i veger som ble nedlagt før veilov (1912) trådte i kraft, fortsatt kunne være offentlig eid grunn.

Uttrykket 'utlagt veg' er nok mindre brukt i dag enn det var tidligere, og man finner det verken i 1912- eller 1963-loven. Det har heller aldri vært den offisielle måten å omtale veger som er 'lagt ut til bruk for de interesserte' på. Man kan imidlertid støte på det i mindre formelle sammenhenger; i forbindelse med avklaring av eierforholdet til en privatklassifisert vegparsell kan det for eksempel bli henvist til at den i sin tid ble 'nedlagt og utlagt'. Det er en praktisk og presis måte å omtale en avgrenset gruppe av privatklassifiserte veger på, derfor vil uttrykket bli brukt også her. Det er ikke selvforklarende,

¹⁰⁷⁷ Røed (2014) s. 38 flg

men er lett å få tak på om man vet at utgangspunktet er veilov (1912) § 8 første ledd, første punktum -

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

Det fulgte av § 8 første ledd andre punktum og § 8 andre ledd at grunnen i veger som ble 'nedlagt', men ikke 'utlagt', kunne makeskiftes eller selges. Virkningen av at en veg ble lagt ut «til almindelig bruk» var derimot at grunnen *ikke* kunne avhendes. Den fortsatte følgelig å være offentlig eid, og en veg som er 'nedlagt og utlagt' er dermed en privatklassifisert, men ikke privat *eid* veg.

'Utlegging' skulle sikre vegens funksjon som ferdselsåre, men gjorde også at den ble en veg det offentlige interesserte seg lite for. Løsningen fungerte imidlertid relativt greit så lenge eierstrukturen i liten grad var preget av salg til utenbygds eiere og det fortsatt var grensemerkene i marka man forholdt seg til. I dag skaper den derimot en rekke problemer. Det minste av dem er sannsynligvis spørsmålet om hvilken vegmyndighet som skal anses som eier av slike parseller om det skulle bli et tema i en tvist – det er et forhold som i hovedsak handler om praktiske vurderinger og avveininger. Hvem som er omfattet av begrepet 'de interesserte' er relativt godt avklart i rettspraksis¹⁰⁷⁸, og er også blant forholdene som kan avklares etter reglene i veglov (1963) kap. VII *Private veger*. Det er derimot ikke like enkelt å få gjort noe med resten av problemene, blant annet at en del grunneiere oppfatter matrikkelkartet som en 'eierfasit'; at vegmyndighetene ikke har tilstrekkelig oversikt over de utlagte vegene, og at det uansett kan være vanskelig å få matrikulert dem. Det er derfor dette det legges størst vekt på i pkt. 9.9. I punktene før gjennomgås imidlertid noen sider ved utviklingen etter 1912 som gjør at det er grunn til å spørre om bestemmelsene om private veger overhodet har noe å gjøre i en lov om offentlige veger slik situasjonen er i dag.

¹⁰⁷⁸ Se f.eks RG-1993-1087

9.2 ‘Chaussée-perioden’ – bakgrunnen for privatvegslovene, endret tilbakeføringspraksis og veilov (1912) § 8

Det franske ordet ‘chaussée’ (en avledning av *chaux*, ‘kalk’) viser egentlig til en spesiell måte å bygge opp vegkroppen og vegdekket på¹⁰⁷⁹, men har i Norge blitt ensbetydende med brede (og gjerne litt staselige) veger med liten stigning. Det er Christian Wilhelm Bergh som regnes som den som innførte ‘chausséeprinsippet’ i norsk vegbygging, han var født i Hobøl i Østfold i 1814, og ble uteksaminert fra Den kongelige norske Krigsskole i 1833.¹⁰⁸⁰ Den militære løpebanen sin startet han som sekondløytnant i artilleribrigaden, men i 1839 gikk han over til Ingeniørbrigaden. Der var han til han ble ansatt som assistent på Indredepartementets vegkontor etter at forgjengeren Hans Christian Finne hadde gått over i stillingen som tollkasserer i Moss i 1857.

Da Bergh overtok assistentposten, ble han bestyrer for et nytt vegingeniørkontor.¹⁰⁸¹ Dette kontoret sto i et slags underordnet forhold til Indredepartementets Veikontor, men etter hvert ble Berghs stilling styrket, og i 1864 ble han den første norske vegdirektøren.

Da Bergh kom med synspunktene sine om veganlegget Oslo-Karlstad på 1840-tallet, var han fortsatt bare offiser i ingeniørbrigaden. Han hadde imidlertid vist at han hadde stor faglig dyktighet, og Indredepartementet brukte ham derfor både som rådgiver og bestyrer for en rekke vegprosjekter før han ble vegassistent. I perioden som sekond- og (fra 1845) premierløytnant i brigaden hadde han deltatt i arbeidet med flere bruanlegg, blant dem brua over Sarpsfossen og Bakke bru over Sira i Flekkefjord. Kritikken Bergh kom med av (den langt eldre) Georg Daniel Barth Johnsons beregninger i forbindelse med oppføringen av Bakke bru, hadde vært medvirkende til at G. D. B. Johnson gikk ut av vegvesenet og i stedet søkte stillingen som kanal- og havnedirektør i 1842, mens Bergh overtok som anleggsleder for bruprojektet.¹⁰⁸²

Bergh hadde studert moderne vegbyggingsprinsipper, og da statsråd Stang ba ham vurdere noen forslag Johnson hadde utarbeidet mens han fortsatt var i vegvesenet, og som gjaldt en planlagt omlegging av vegen fra Oslo til Karlstad, mente Bergh den burde

¹⁰⁷⁹ Seland (2022) s. 54

¹⁰⁸⁰ Røed (2014) s. 33-34

¹⁰⁸¹ Benum (1979) s. 73

¹⁰⁸² Seland (2019) s. 117. G. D. B. Johnson ble utnevnt til kanal- og havnedirektør 16. februar 1843, *Departements-Tidende* 1843 s. 144

bygges etter 'chaussée-prinsippet'. Johnson hadde lagt frem flere ulike traséforslag, og samtlige ville gjøre anlegget billigere enn forslaget Bergh kom med, men også langt mindre transportvennlig - to av forslagene hadde stigninger på henholdsvis 1:7 og 1:15.¹⁰⁸³ Bergh la også frem regnestykker som viste at selv om en veg som var anlagt etter 'chaussée-prinsippet' ville bli dyrere å anlegge, ville slike vegger i det lange løp gi store besparelser både på grunn av økningen i mengden gods man kunne få transportert på dem og fordi det gode grunnarbeidet som var en del av 'chaussée-prinsippet' ville føre til at vedlikeholdskostnadene ble lavere.



Figur 17. Carl Emil Baagø: Ljabrochaussen, 1865 (Oslo museum)

Bergh hadde utarbeidet en rekke beregninger (kvalitetssikret av Ole Jacob Broch, som blant annet var matematiker og fysiker og senere ble politiker med sterkt engasjement for samferdselspolitikk) som ble lagt fram for Indredepartementet som del av hans alternative forslag. I 1848 ble forslaget hans akseptert og arbeidet med å anlegge den nye vegen fra Grønland via Gamlebyen og videre langs Bunnefjorden ut til Ljabru startet opp.

¹⁰⁸³ Knutsen (2009) s. 73

Første del av 'Ljabro-chausséen' sto ferdig i 1850, og store deler av traséen inngår fortsatt i dagens vegsystem som del av KV Osloveien og E18 Mosseveien.

Ljabruchausséen ble et vendepunkt i norsk vegbygging; etter dette var det nokså stor enighet om at nye veger måtte anlegges med grunnlag i chausséeprinsippene, om enn med bredder tilpasset trafikkmengden. Det siste ble lovfestet i § 4 i en tilleggslov til veiloven som kom 12. oktober 1857. Man mistet imidlertid mye av gevinsten ved økt transportevne på de nye parsellene så lenge hestene fortsatt ikke kunne trekke tyngre lass over kneikene i de gamle delene av vegen. Dermed begynte arbeidet med å legge om også de gamle vegene.

9.3 Tilbakeføring av nedlagte parseller skapte problemer

I veilov (1851) var bestemmelsene om avståelse og erstatning fordelt over hele elleve paragrafer (§§ 18-28), med detaljerte angivelser av hva som skulle avstås og hvordan skjønnene skulle gjennomføres, men fortsatt med utgangspunkt i at når en parsell gikk ut av bruk fordi den ble erstattet av en ny, skulle «den ældre Vei taxeres under samme Taxationsforretning, der afholdes over Grunden til den nye, for at komme til Afdrag i Taxten», veilov (1851) § 26. Nå begynte dette å skape problemer, noe som fremgår av blant annet amtstingsprotokollen fra Akershus for 1864. Da behandlet amtstinget en sak som kom på sakskartet fordi eieren av Ulfski gård i Vestby hadde sendt en klage til amtet etter at 'den Fredrikhaldske Hovedvei' var lagt om forbi nabogården Eek.¹⁰⁸⁴ Eier av Eek gård hadde fått tilbake den nedlagte vegen som del av erstatningen for grunn avstått til den nye, etter en taksering der verdien av den nedlagte vegen ble satt til 60 spesiedaler. Ulfski gård hadde privat gårdsveg ut til den nedlagte delen av 'Fredrikhaldske', men etter omleggingen nektet Eeks eier dem å bruke gamlevegen. Ulfski sto dermed uten mulighet til å komme seg fra gårdsvegen til den nye hovedvegen, og eieren mente dette var noe myndighetene måtte ta ansvaret for å rydde opp i – «I dette Tilfælde havde nemlig Veivæsenet ikke været berettiget til at overdrage Eierens af Eek den gamle Vei til Fuld Eiendom, uden paa anden Maade at have sikret Gaarden Ulfski Adkomst til den offentlige Vei», skrev Ulfskis eier i klagen.

Amtmann Johan Collett, «antager vistnok, at der ikke paahviler Veivæsenet nogen saadan Forpligtelse», men mente likevel det var rimelig å rydde opp i situasjonen, og

¹⁰⁸⁴ Akerhus amtsting 1864, sak M

anbefalte amtstinget å bevilge et beløp på 30 spesiedaler og gi amtmannen fullmakt til å utbetale dette fra amtets vegkasse til eier av Eek «mod at Eierne af Gaardene Eek og Ulfski i Vestby Præstegjeld fratog ethvert yderligere Krav i Anledning af Omlægningen af Eeks-Bakkerne». Amtstingets vegkomité skrev en særdeles kort innstilling, «Da Peter Sørensen Ulfski formentlig har Ret til at benytte den gamle Vei, saa indstiller Committeen til Amtsformandskabet at fatte saadan Beslutning, som af Amtmanden foreslaaet», innstillingen ble enstemmig vedtatt, pengene utbetalt og den konkrete saken altså løst.

Colletts begrunnelse for at saken burde løses ved å betale tilbake halvparten av det veggrunnen var ansatt til (en sum Eeks eier allerede hadde akseptert som tilstrekkelig), var at selv om han mente vegvesenet ikke hadde noen forpliktelse «til ved Veiomlægninger at sørge for, at en Grundeier beholder sin hidtil hafte Adgang til fra sin Eiendom at komme ud på offentlig Vei», var det likevel slik at «det her foreliggende Tilfælde neppe synderlig egner sig til at erholde et Præjudicat». Etter hvert ble det imidlertid flere slike saker, og ikke bare i Akershus, og man hadde allerede en pågående diskusjon om hvordan man skulle løse saker der grunneiere og brukere ikke klarte å komme til enighet om bruk av eksisterende private vegger. Dermed ble de nedlagte parsellene en del av det som ledet frem til den første loven om private vegger.

9.4 1869: Den første loven om private vegger

Tilbakeføringssaken i Akershus var ikke den eneste av sitt slag, og det var heller ikke bare gårdsveger det kunne bli konflikt om. I 1854 hadde uenighet om bruk av noen drifteveger i Stavanger amt ført til at det ble fremmet forslag om en egen lov om «Drifteveie paa Landet».¹⁰⁸⁵ Det kom samtidig forslag om å hjemle ekspropriasjonsrett for

Vei til Sjø og Elve tilligemed fornøden Plads til at aflæsse og i Fartøier eller Baade indlade og udlosse Trælast og Kornvarer m. V. samt ... til Byggetomter for Skydsskafferier og Herberger for Reisende, - til Brygger, Pakhuse og Oplagssteder for Varer, dog kun ved offentlig Vei eller ved Anløbssted for Fartøier.

¹⁰⁸⁵ Indst. O. No. 83 (1854)

Samtlige forslag ble oversendt regjeringen for vurdering, og det ble deretter innhentet betenkninger fra amtene, men regjeringen valgte å ikke legge frem noe lovforslag på Stortingets 1857-sesjon.¹⁰⁸⁶ Begrunnelsen var

at Veilovens Bestemmelser om Bygdeveie ialmindelighed maa antages at ville være tilstrekkelige til at afhjælpe de væsentlige Behov, under den nødvendige Forudsætning, at de paatænkte Anlæg have nogen almindelig Interesse.

Motviljen mot å gi andre enn det offentlige rett til å gjøre inngrep i privat eiendom var en del av begrunnelsen for å håndtere dette som er spørsmål knyttet til det offentlige vegnettet, det

gjordes ... tillige særlig opmærksom paa, at det ikke er nok til at indføre en udvidet Adgang til Expropriation, at derved i enkelte Tilfælde opnaaes nogen Lettelse for Færsele, men at denne Adgang kun da er beføiet, naar man derved opnaaer en overveiende Vinding for større Interesser, saasom en Ret af denne Beskaffenhed til Undgaaelse af Vilkaarlighed mod vedkommende Eiendomsbesidder kun med Varsomhed bør anvendes, men deslige større Interesser antoges ikke at være tilstede i de foreliggende Tilfælde.¹⁰⁸⁷

Spørsmålet ble ikke tatt opp på de neste stortingssesjonene. 30. januar 1866 vedtok Odelstinget imidlertid å sende et forslag til lov om «tvungen afstaaelse af Grund til private Veie og Læggepladse», samt Justiskomiteéns innstilling til dette forslaget, over til Regjeringen.¹⁰⁸⁸ Det var Aust-Agders andrerrepresentant Halvor T. Skjerkholt som hadde fremmet forslaget, og han mente det viktigste var å få en lov som hjemlet ekspropriasjon av grunn til nye eller bedre gårdsveger frem til de nye hovedvegene:

... de hidtilværende tungvindte Gaardsveie bliver paa mange Steder, hvor der forhen kun var Ride- eller Slædeveie, anlagte til at befares med Hjulredskab, hvorved følgelig Transporten fra og til Gaarden i betydelig Mon bliver mindre kostbar og lettere. Disse almenyttige Foranstaltninger blive imidlertid som oftest umuliggjorte derved, at nemlig vedkommende Eier aldeles nægter at afstaa Grund til Anlæg af Vei eller til at faa forhenværende Slædevei udvidet til at befares med Hjulredskab, og da der for saadanne Tilfælde, hvor det ikke gjælder offentlig optagne Veie, intet Middel haves, hvorved Vedkommende kan tvinges til Afstaaelse af Grund, er det en Selvfølge, at ingen Vei kan blive anlagt, og at de ældre aldeles utidsmessige Veie maa bibeholdes, til stor Skade saavel for den Enkeltes, som for det almene

¹⁰⁸⁶ Dok. No. 15 (1857)

¹⁰⁸⁷ Indst. og Besl. O. No. 52 (1865-1866)

¹⁰⁸⁸ O. No. 41 (1868-1869)

Bedste. Ligeledes forekommer paa mange Steder lignende, eller endog værre Tilfælde, fremkaldte derved, at der er foretaget Forandring eller Omlægning af Hovedveie. Naar nemlig saadanne Veie blive ved Omlægning flyttet over paa andre Eieres Grund, hvorved Nyttens af samme kan i det Hele blive langt fordeeligere for Districtet og gjøre Transporten af Last og Varer kortere og lettere, saa ere dog de locale Forhold som oftest af den Beskaffenhed, at Eiendomme, som ellers ligge i den nye Veilines umiddelbare Nærhed, dog kun høste ringe Nytte af denne, fordi de ingen Adgang have til at faa Vei fra egen Eiendom hen til samme.¹⁰⁸⁹

Skjerkholt mente imidlertid at loven burde hjemle ekspropriasjon til bedring av landbruksforholdene rent generelt, og derfor omfatte blant annet grunn til tømmeropplag («Læggepladse») og vegger fram til vassdrag som ble benyttet til fløting av tømmer. Etter hans syn måtte man kunne overlate til skjønnet å ta stilling til det regjeringen hadde vært opptatt av i 1857 - spørsmålet om nytten av inngrepet var større enn ulempen for grunneieren i det aktuelle tilfellet. Skjerkholts forslag ble oversendt regjeringen¹⁰⁹⁰, og denne gangen kom det et lovforslag ut av det.¹⁰⁹¹

Regjeringen innskrenket seg til å støtte forslaget om ekspropriasjonshjemmel for gårdsveger - anlegg av nye eller omlegging og utvidelse av eldre - og ville også begrense ekspropriasjonsadgangen til tilfeller der behovet skyldtes at omlegging av en gammel eller anleggning av en ny hovedveg hadde påvirket bruken av en allerede eksisterende gårdsveg.¹⁰⁹² Den fant det

aldeles utilraadeligt for Tiden at bringe i Forslag Lovforskrifter om Tvangsret til Benyttelse af Andenmands Grund til private Driftsveie samt til Oplag, idet man der manglede Oversigt til Bedømmelse af, hvorvidt en Lov i dette Øiemed, imod hvilken Komitéen fandt store Betænkeligheder, virkelig paakrævedes af Behovet og kunde ansees berettiget.

Indredepartementet hadde innhentet betenkninger fra alle landets amtmenn (med unntak for Finnmark, «i Betragtning af de for samme særegne Eiendomsforholde»). Flere av amtmennene mente det var behov for en lov som hjemlet ekspropriasjon av grunn ikke bare til gårdsveger, men også til drifteveger, vegger til landingsplasser og båtstø ved sjøen

¹⁰⁸⁹ Dok. No. 11 (1865-1866)

¹⁰⁹⁰ Stortingsforhandling 1865-1866, 10. del, O. 30.01., s. 112

¹⁰⁹¹ O. No. 41 (1869)

¹⁰⁹² O. No. 41 (1869)

og andre, tilsvarende formål. Noen få mente imidlertid at det overhodet ikke var behov for noen slik lov. Blant dem var amtmannen i Nedenæs (Aust-Agder), som

tiltræder [Justiskomiteéns] Opfatning om Utilraadeligheden af at udvide eller udstrække Expropriationsretten længer end af samme foreslaaet, og endog i det Hele anser det tvivlsomt, om overhodet nogen saadan Lov er nødvendig eller paakræves af vore Forholde.

Amtmannen i Buskerud hadde

ingen Erfaring om, at nye Lovbestemmelser paakræves i nogen af de Retninger, hvorom der i Forslagene handles. Det er efter hans Mening betænkeligt at udvide Expropriationsretten saalangt som foreslaaet, og han tror, at de omhandlede Forholdes Ordning trygt kan overlades den private Overenskomst.

Han mente man kunne strekke seg til å vedta en avståelsesbestemmelse som supplement til veilov (1851) § 83, som påla brukere av private fellesveger å vedlikeholde dem i fellesskap, men også det var egentlig unødvendig, slik amtmannen i Buskerud så det.

Amtmannen i Lister og Mandals amt (Vest-Agder) viste derimot til at man der hadde sett seg nødt til å ta opp og vedlikeholde en del veger som offentlige, selv om de etter hans syn hadde «ringe offentlig Interesse», og han skrev at dette var gjort nettopp for å løse problemet med at det ikke fantes noen lov som hjemlet ekspropriasjon av grunn til veger som ikke var offentlige. Han trakk fram situasjonen etter at hovedvegen mellom Åbel og Ålefjær var lagt om som eksempel, der

bleve, efter hvad vedkommende Lensmand opgiver, nogle Gaarde ganske afskaarne fra Adgang til offentlig Vei, og for andre Adkomsten besværliggjort. Hine have maattet forskaffe sig den fornødne Adkomst for en uforholdsmæssig høi Betaling, medens disse, en Grænd paa 20 Brug, fremdeles man benytte en lang, meget tung og bakket Vei som Forbindelsesmiddel, uagtet der er naturlig Anledning til for en liden Bekostning og saagodtsom uden Skade for Grundeieren at erholde en langt kortere og bekvemmere Adkomst, som Grundeieren imidlertid har erklæret under ingen Omstændighed eller for nogensomhelst Godtgjørelse at ville indrømme.¹⁰⁹³

Amtsformannskapet og amtmannen i Hedemarken amt hadde vært skeptiske til en lov som hjemlet ekspropriasjonsrett for privatpersoner. De så at det kunne bli behov for å få på plass nye gårdsveger i etterkant av en hovedvegsomlegging, men

¹⁰⁹³ O. No. 41 (1869) s. 3

denne Adgang antages ikke at burde staa aaben udover en kort Tid - nogle Maaneder - efterat den nye Veilinie er ferdig, og det antydes, at Bedømmelsen saavel af Nødvendigheden af en saadan Privatvei over Naboens Eiendom som af Erstatningen for Afstaaelsen maaske burde overlades den Autoritet, som exproprierer Jord til vedkommende offentlige Anlæg.¹⁰⁹⁴

Etter at amtmennenes betenkninger var gjennomgått mente regjeringen fortsatt at «den Grundsætning, der bør være raadende ved Tilstedelsen af Expropriationsret» talte mot å vedta en lov som ga privatpersoner rett til å ekspropriere grunn til gårdveger, men hadde kommet til at det var *ett* forhold som tilsa at man burde åpne opp for det, og det var hensynet til dem som sto uten adkomst til offentlig veg etter en omlegging:

Behovet her opstaar ved Forføininger, der ikke hidrøre fra Gaardens Eier selv, samt at han uden saadan Ret vil kunne blive tildels værre stillet ved Forbedringer i det offentlige Veinæt end før disse, saaledes hvor den ældre Vei efter Omlægningen nedlægges,¹⁰⁹⁵

I slike tilfeller burde det følgelig åpnes for ekspropriasjon, men ikke mer enn at retten til å kreve skjønn for grunn til ny eller omlagt gårdsveg skulle falle bort to år etter at behovet for ny gårdsveg hadde oppstått. For å fange opp tilfeller der den offentlige vegen var lagt om før den nye loven ble vedtatt, ble det imidlertid foreslått (og vedtatt) at loven også skulle omfatte tilfeller der «Omlægningen eller Anlægget af den offentlige Vei er foregaaet før denne Lov træder i Kraft, forsaavidt Veien er aabnet for den almindelige Færdsel i Løbet af de sidste 10 Aar inden denne Tid», § 1 annet punktum i lov 17. juni 1869 nr. 66 om *tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie paa Landet*.

9.5 Virkningen for tilbakeføringspraksisen

Loven om *tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie paa Landet* var den første norske loven som hjemlet privat ekspropriasjon, og den løste mange av problemene som hadde oppstått som følge av vegomleggingene. Problemene som hadde gjort at den ble vedtatt, førte imidlertid også til at praksis i forbindelse med grunnnavståelsesvurderingene ble endret. Der hovedregelen tidligere hadde vært at nedlagt veggrunn skulle takseres og tilbakeføres som del av erstatningen for ny grunn, begynte man nå å vurdere om deler av den nedlagte vegen måtte opprettholdes som adkomstveg for brukere som kanskje

¹⁰⁹⁴ O. No. 41 (1869) s. 4

¹⁰⁹⁵ O. No. 41 (1869) s. 7

ellers ville bli nødt til kreve skjønn for å få gårdsveg. Noen egen lovbestemmelse om dette kom ikke før vi fikk veilov (1912) § 8, men vi har en rekke eksempler som viser at denne paragrafen bare var en kodifisering. I Smaalenenes (Østfolds) vegforhandlingsprotokoll er det eksempelvis referat fra et møte 12. januar 1894 mellom amtsingeniøren og ordføreren i Berg (som nå er en del av Halden) der man tok stilling til hvilke deler av den gamle vegen fra Fredrikshald (Halden) mot Rakkestad som skulle beholdes eller kunne tilbakeføres når den nye vegen (dagens fv. 22) var ferdig.¹⁰⁹⁶ Skjønnene var avhjemlet i 1890 og 1891, i samsvar med det daværende lovkravet om taksering av grunnen før anleggsarbeidet ble igangsatt, og det fremgår av disse at det ble forlangt «taxt afgiven over den gamle vei som i tilfælde kan tilfalde grundeierne».¹⁰⁹⁷ Anlegget var ferdig høsten 1893¹⁰⁹⁸, og deretter ble det altså vurdert hva som fortsatt skulle være offentlig veg, hva som skulle nedklassifiseres til privat veg, men fortsatt være offentlig eid grunn, og hva som skulle tilbakeføres til grunneierne som del av erstatningen for ny veggrunn. Hver enkelt parsell er vurdert for seg, og vurderingene og vedtakene er helt i samsvar med dem man kunne forvente å få ved bruk av § 8, selv om behandlingen altså er gjennomført 17-18 år før denne bestemmelsen kom inn i loven. Resultatet av forhandlingen ble lagt frem for amtstinget i juni samme år, og innstillingen ble enstemmig vedtatt.¹⁰⁹⁹

Ordningen med 'utlegging til privat bruk' ble altså praktisert lenge før den ble kodifisert. Både den og ordningen med tilbakeføring av nedlagt veg som del av erstatningen for ny grunn forutsatte nødvendigvis at den eksisterende veggrunnen ikke ble oppfattet som privateid grunn der veganlegget bare var basert på en bruksrett. Det er ingen ting som tyder på at det offentliges eiendomsrett ble bestridt i forbindelse med omleggingen i Berg, selv om parsellen det var snakk om var svært mye eldre enn det som i sin tid ble ansett som det 'avgjørende skrevet', 1801-skrivet som er omtalt i pkt. 6.7.1. Ulikt syn på hvem som hadde eller burde ha eiendomsretten til vegarealene, preget likevel stortingsdebatten før 1912-loven ble vedtatt.

¹⁰⁹⁶ Protokollavskrift i arkivet ved vegkontoret i Moss.

¹⁰⁹⁷ Skjønnene ligger i anleggspakken, som per mai 2022 fortsatt ligger i arkivet ved vegkontoret i Moss

¹⁰⁹⁸ Mottakelsesforretningen ble avholdt 17. oktober 1893, forhandlingsprotokoll for perioden 1890-1956 s. 120 (per mai 2022 fortsatt i arkivet ved vegkontoret i Moss)

¹⁰⁹⁹ Smaalenenes amtsting 1894, sak 46

9.6 Veilov (1912) og eiendomsdebatten i Odelstinget

Ansvar for vegvesenet ble overført fra Indredepartementet til «Departementet for de offentlige Arbeider», Arbeidsdepartementet, i 1885. I mai 1906 satte departementet ned en komité som skulle «ta under overveielse spørsmålet om en revision av veilovgivningen». ¹¹⁰⁰ Departementet hadde innhentet en del uttalelser fra landets amtmenn, amtstingene og amtsingeniørene allerede i 1902, i forbindelse med behandlingen av noen innkomne lovrevisjonsforslag, men i tillegg til disse baserte komitéen seg på en del nyere skriv til og fra departementet og en uttalelse fra amtsingeniørmøtet i februar 1906 ¹¹⁰¹, der lovrevisjonen var den enkeltsaken møtet brukte mest tid på.

Komitéen foreslo en rekke endringer, blant annet at man skulle gå over til lensmannsskjønn i forbindelse med grunnavståelsene og at lovgivningen om private vegger skulle tas inn i vegloven som en egen del. Den foreslo også at det skulle tas inn en bestemmelse om eierforholdet, og en om disponering av grunnen i forbindelse med nedlegging:

For at hindre tvist om, hvem der skal betragtes som eier og dispositionsberettiget over vei-grund, har komitéen foreslaaet en uttrykkelig lovbestemmelse om, at grunden skal være veivæsenets eiendom, og at alle bestemmelser vedkommende eiendommen skal træffes af amtsveistyret. Man har likeledes foreslaaet en bestemmelse om, hvem der ved nedlæggelse af offentlig vei skal betragtes som eier af grunden samt om, hvem godtgjørelse for grund m. v. skal tilfalde. ¹¹⁰²

Komitéen plasserte nedleggingsbestemmelsene i § 8, og forslaget deres ble vedtatt i 1912 med noen presiseringer, men først etter en debatt som handlet mest om hva som skulle avstås til offentlig veg i fremtiden. Dette forholdet fremgikk av andre og fjerde ledd i komitéens forslag til § 25, som i løpet av lovbehandlingen ble § 26. Første og andre ledd i denne paragrafen sa, både i komitéforslaget og i den endelige loven, at

Ved anlæg af offentlige veier med tilbehør skal erhverves saa meget grund, som efter forholdene i hvert enkelt tilfælde ansees paakrævet.

Hvad der er erhvervet, saavel selve veibanen som grøfter, skraaninger og i tilfælde utenforliggende strækning, blir veivæsenets eiendom.

¹¹⁰⁰ Indstilling I fra Den departementale veilovkomité (1907) s. 1 flg. Innstillingen er trykket som vedlegg til Ot.prp. nr. 31 (1909)

¹¹⁰¹ Trykket som bilag til Ot.prp. nr. 31 (1909), inntatt etter den første komitéinnstillingen fra 1907 og kontinuasjoninnstillingen fra 1908

¹¹⁰² Indstilling I (1907) s. 8

Komitéens forslag til fjerde ledd lød «Ved nedlæggelse av offentlig vei blir herredskommunen at betragte som eier av grunnen, forsaavidt der angaaende denne ikke er truffet bestemmelse med hjemmel av § 8, første eller andet led». Bakgrunnen for dette var 'grunn og gjerde'-ordningen – når kommunene hadde ansvaret for å erverve ny grunn, var det også naturlig at de fikk disponere nedlagt grunn som ikke fortsatt skulle brukes til veg i en eller annen form. Underveis i lovbehandlingen ble det påpekt at ettersom det ikke var kommunene som ervervet grunn til de rene statsvegene (som fortsatt skulle omfatte blant annet mellomriksvegene, tross unionsoppløsningen i 1905), ble det feil om de skulle disponere den nedlagte veggrunnen også i slike veger, og både tredje og fjerde ledd fikk derfor en henvisning til unntakstilfellene for «de i § 12a nævnte veier», som var «veier, som baade er anlagt, og som vedlikeholdes utelukkende eller væsentligst for statens regning». Henvisningen i fjerde ledd gjaldt altså grunn disponeringsretten, den i tredje ledd vedtaksmyndigheten – «Alle bestemmelser vedkommende saadan eiendom blir under hensyntagen til gjældende sedvane at træffe av amtsveistyre – for de i § 12a nævnte veier av vedkommende regjeringsdepartement».

I komitéinnstillingen fra 1907 er de to bestemmelsene begrunnet på henholdsvis side 48 og side 54-55, men de må ha blitt oppfattet som helt kurante hva eiendomsretten til de eksisterende vegene angikk. I komitéens kontinuasjonsinnstilling fra 1908 står det ikke noe som tyder på at noen har hatt innvendinger mot komitéens syn på håndtering av eierforholdet, bortsett fra det som gjaldt 'statsveiene' og resulterte i henvisningene til § 12 pkt. a, i tillegg til en merknad knyttet til gresset på vegskråningene.¹¹⁰³ Den hadde sammenheng med at flere hadde gitt uttrykk for at loven burde si noe om retten til å disponere dette gresset. Kommunestyret i Luster mente for eksempel det burde stå i loven at grunneiere som hadde avgitt fri grunn til vegen, kunne høste gresset på vegskråningene uten å bli avkrevd betaling for det, mens herredsstyret skulle kunne kreve betaling for gresset dersom kommunen *hadde* betalt erstatning for grunnen, og Luster var ikke eneste kommune som var opptatt av dette.¹¹⁰⁴ Komitéens syn på dette var imidlertid

at man ikke finder grund til at indta nogen uttrykkelig bestemmelse herom i loven, idet man antar, at veivæsenet som eier bør træffe de fornødne bestemmelser i hvert enkelt tilfælde

¹¹⁰³ Kontinuations-indstilling (1908) s. 45 og 48. Se for øvrig pkt. 12.3.2.

¹¹⁰⁴ Kontinuations-indstilling (1908) s. 119-120

og man gaar ut fra, at veivæsenet vil stille sig velvillig likeoverfor grundeierens ønsker, naar dette kan ske uten skade for veien.

Departementets veglovproposisjon ble levert til Stortinget i 1909, men komitéens arbeid hadde ført til at det ble levert to proposisjoner – prp. nr. 31 om ny veglov og prp. nr. 32 om en egen motorvognlov. Begge var temmelig omfattende, men Stortingets vegkomité fikk dem først i slutten av mars, så 30. juni valgte komitéen å innstille på utsettelse av begge.¹¹⁰⁵ Odelstinget vedtok utsettelsene 11. september 1909, halvannen uke før sesjonen ble avsluttet.¹¹⁰⁶ I 1910 ble det heller ingen lovbehandling, da hadde Arbeidsdepartementet bestemt seg for å gjennomgå lovforslaget på nytt.¹¹⁰⁷ Dette resulterte ikke i særlig store endringer, men gjorde at loven ikke kom til endelig behandling før på 1912-sesjonen – proposisjonen ble levert i 1911, men da ble det vedtatt å utsette den.¹¹⁰⁸

Det var som del av Odelstingsdebatten i 1912 en del representanter, med Ivar Bergesen Sælen fra Hordaland i spissen, hevdet at veggrunnen ikke kunne benyttes til annet enn formålet det var ervervet rett til. Mange år senere ble dette tolket som at de hadde gitt uttrykk for at veger som var anlagt før 1912 bare hadde ligget der i kraft av en bruksrett til grunnen, med mindre de var anlagt etter at plakaten fra 1801 hadde kommet.¹¹⁰⁹ I den ene av artiklene om dette spørsmålet, Frederiks Mellebys artikkel i Vegmuseets årbok for 2005, er det nevnt at Sælen hørte til mindretallet, men det står også at «problemstillingen om forholdet til tidligere veigrunn ble ikke kommentert av senere talere» og at «representantene Lima og Nalum, begge medlemmer av veikomiteén og del av flertallet som stemte for bestemmelsene, uttalte seg etterpå uten å tilbakevise påstanden». ¹¹¹⁰ Mellebys konklusjon ble at grunnen i veger som var anlagt før 1801 og nedlagt før 1913, uten videre hadde falt tilbake til grunneieren – tanken var at grunnen i disse vegene aldri var ervervet, og om den aktuelle bruksretten så var opphørt før veilov (1912) trådte i kraft kunne den heller ikke videreføres som en offentlig eiendomsrett til grunnen og disponeres som eid grunn med hjemmel i veilov (1912) § 8.

¹¹⁰⁵ Indst. O. Nr. 73 (1909) (motorvognloven), Indst. O. Nr. 74 (1909) (veiloven)

¹¹⁰⁶ Stortingsforhandlinger 1909, del 8 a, O. 11.09., s. 1820

¹¹⁰⁷ Indst. O. nr. 69 (1910)

¹¹⁰⁸ Ot.prp. nr. 14 (1911), Indst. O. XVI (1911) (veikomiteéns utsettelsesinnstilling), Stortingsforhandlinger 1911, 8. del, O. 17.08., s. 1947 (Odelstingets utsettelsesvedtak)

¹¹⁰⁹ Arnulf (1993), Melleby (2005), Arnulf (2006)

¹¹¹⁰ Melleby (2005) s. 47

Dette beror imidlertid på en – eller strengt tatt flere - misforståelser. Som tidligere vist ble det betalt erstatning for grunnavståelsene også før 1801, men hovedkilden til '1912-misforståelsen' var en variant av det Tore Iversen var inne på da han skrev at det «kan se ut som viktige eldre tids norske historikere har operert med et fastlagt og ahistorisk eiendomsbegrep».¹¹¹¹ Jeg kommer tilbake til denne debatten i forbindelse med problemet med tolkninger basert på ulike eiendomsoppfatninger (pkt. 13.2) og går derfor ikke nærmere inn på det her, men det er altså feil at veggrunnen ikke ble avstått før 1801, og veilov (1912) endret heller ikke rettstilstanden hva eiendomsretten til eksisterende veger angikk.

9.7 'Nedlagt og utlagt' etter 1912.

9.7.1 Veilov (1912) § 8

I veilov (1912) lød de to første leddene i § 8 slik:

Finder amtsveistyre, efterat herredsstyret har uttalt sig, at en vei som nedlægges, helt eller delvis er paakrævet som fremkomstvei, blir veien eller en nærmere bestemt del av denne at utlægge til almindelig bruk for de interesserte efter herredsstyrets nærmere bestemmelse. Hvis dette ikke sker, kommer forsaavidt ny vei anlægges, værdien av den gamle veigrund til avdrag i erstatningen 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 eiendomme, som støter til veien. Eierne av disse eiendomme kan forlange veigrunden avstaat mot godtgjørelse, bestemt ved skjøn.

I § 7 sto det at

Ældre hovedveier kan nedlægges som saadanne efter beslutning av vedkommende amtsting med stadfæstelse av Kongen.

Ældre bygdeveier kan nedlægges som saadanne efter beslutning av vedkommende herredsstyre med amtsveistyrets stadfæstelse.

«Amtsveistyre» - som i 1919 ble 'fylkesveistyre' - var det eneste fullstendig nye som ble innført med veilov (1912).¹¹¹² Amtmannen skulle ikke lenger bestyre vegvesenet

¹¹¹¹ Iversen (2001) s. 80

¹¹¹² NOU 1975:1 s. 9

alene, nå ble han formann i et kollegialt tremannsstyre der de andre to var valgt av amts-tinget.¹¹¹³ Alt administrativt ansvar (bortsett fra ansvaret for de rene statsvegene, som bare utgjorde noen få hundre kilometer) ble lagt til dette styret, også gjennomførings-ansvaret for veganlegg med statsbidrag, som så langt hadde vært sentraladministrasjo-nens ansvar.

Fylkesvegstyret hadde ikke myndighet til å vedta at veger skulle legges ned, men som del av nedleggingsprosessen var det fylkesvegstyret som tok stilling til 'etterbruken', uavhengig av om vegen var hovedveg eller bygdeveg.

Ved nedlegging av hovedveger innebar beslutninger om at en veg skulle disponeres «til almindelig bruk for de interesserte efter herredsstyrets nærmere bestemmelse» at det var opp til kommunen å ta stilling til om vegen skulle tas opp som bygdeveg eller legges ut til bruk som privat veg. Herredsstyret kunne vedta å opprettholde en nedlagt hoved-veg som privat veg også i tilfeller der fylkesvegstyret ikke hadde vedtatt at den skulle 'utlegges'. Dette kunne herredsstyret imidlertid ikke gjøre før fylkestinget hadde fattet sitt nedleggingsvedtak, og det gjorde at fylkestingets nedleggingsvedtak kunne få en nokså 'rund' formulering. Da Akershus fylkesting vedtok å legge ned en del hovedveg-sparseller i Vestby, Rælingen, Skedsmo og Ullensaker i 1939, hadde vegvesenets overingeniør anbefalt at veggrunnen i to av kommunene «overlates til [Vestby/Ullensa-ker] kommune, som treffer nærmere bestemmelse om dens fremtidige anvendelse».¹¹¹⁴ Hva parsellene i Rælingen angikk, hadde herredsstyret og fylkesvegstyret allerede «ut-talt sig for at veiene nedlegges og utlegges til almindelig bruk for de interesserte», og parsellen ved Kjellerholen bru i Skedsmo ble anbefalt «stillet til disposisjon for veivese-net for makeskifte med tilstøtende grunneier i tomt for et garasjeanlegg og adkomstvei til dette». I Rælingen og Skedsmo var det altså allerede tatt stilling til hvordan grunnen skulle disponeres. Hva Vestby og Ullensaker angår, må man derimot til vegprotokollen for å finne ut hva som skjedde etter at fylkestinget hadde vedtatt å legge ned parsell-ene.¹¹¹⁵ Det fremgår av denne at Arbeidsdepartementet «stadfestet Fylketstingets besl. i sak 78/39» 28. juni 1939, at alle de fire kommunene ble informert om dette i august, og at herredsstyret i Ullensaker 18. november 1939 besluttet «at den gamle

¹¹¹³ Veilov (1912) § 12

¹¹¹⁴ Akershus fylkesting, sak 78/1939, innstillingen s. 345-346

¹¹¹⁵ Akershus veivesens 'Vegprotokoll nr. I' (1913-1956) fol. 71b-72a

Trondheimsvei fra Jessheim til Langelandsporten (Sandbakken) overtas som bygdevei til alm. vedlikehold» (noe som også betyr at grunnen fortsatte å være 'vegens grunn'). Det finnes derimot ikke noe tilsvarende notat om parsellen Vestby overtok ('Smørbekk gård-Jernbanens vokterbolig ved Rød'), noe som betyr at denne ikke ble bygdeveg. Veilov (1912) sa ikke hvilke protokoller som skulle føres, men det fremgår av hvert amts instruksjer til vegfunksjonærene (hjemlet i §§ 13, 14, 16 og 18) hvilke protokoller det aktuelle amtet skulle ha og hvem som skulle ha ansvaret for dem.¹¹¹⁶ På en av de første sidene i Akershus vegvesens 'Vegprotokoll nr. I' står det at den dekker perioden fra 11. september 1913 til 30. juni 1956 og omfatter «vegavleveringer – opptak – omklassifisering og nedlegging av offentlige veger i Akershus fylke». En bygdeveg var også en offentlig veg, så om parsellen i Vestby hadde blitt tatt opp som bygdeveg etter at den var nedlagt som hovedveg, ville det fremgått av protokollen. Det gjør det altså ikke, men det står at «den gamle veigrunn er overlatt kommunen». Det har sammenheng med at hovedvegen i dette tilfellet var rv. 1 Mosseveien rett nord for grensa mellom Akershus og Østfold, og rv. 1 var en veg som «baade er anlagt, og som vedlikeholdes utelukkende eller væsentligst for statens regning» (§ 12 a), derfor var det nødvendig å vedta dette særskilt. Hadde det vært snakk om en bygdeveg eller 'vanlig' hovedveg, hadde det ikke vært nødvendig å si noe om det – da hadde det fulgt av hovedregelen i veilov (1912) § 26 fjerde ledd at «vedkommende herredskommunen [blir] at betragte som eier av grunden, medmindre der angaaende denne er truffet bestemmelse med hjemmel av § 8, første, jfr. sidste led». Noen bestemmelse om 'utlegging' var altså ikke truffet, dermed kunne Vestby kommune velge mellom å beholde eiendomsretten til parsellen eller overdra den til de aktuelle grunneierne. Dette sier verken fylkestingsprotokollen eller vegprotokollen noe om, så ved uenighet om eierskap eller bruksrett til en slik veg i dag kan det være man må til de kommunale arkivene for å få avklart spørsmålet. Akkurat det er imidlertid ikke noe tema når det gjelder parsellen i Vestby - den gikk gjennom tunet på Smørbekk gård før den krysset jernbanelinjen, og ble byttet ut med en bruløsning etter flere ulykker på planovergangen. Dermed hadde kommunen heller ingen interesse av å beholde den nedlagte vegparsellen.

¹¹¹⁶ Del ligger en del slike instruksjer på NBs 'Nettbibliotek', blant annet instruksene for Sør-Trøndelag (1914), Troms (1915), Nord-Trøndelag (1916) og Møre og Romsdal (1916)

9.7.2 Veglov (1963) § 8.

Veilov (1912) § 8 ble videreført i veglov (1963), også der som § 8, men med litt endret ordlyd:

Blir offentlig veg nedlagt, kan vedkomande styremakt gjere vedtak om at veggrunnen heilt ut eller delvis skal nyttast til anna offentlig vegføremål eller til føremon for ferdsla eller dei vegfarande.

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

Blir offentlig veg nedlagt, og veggrunnen ikkje blir nytta til anna føremål etter første ledd, og vegen heller ikke blir utlagt til privat veg, har eigar av eigeedom som støyter til vegen rett til å krevje veggrunnen lagt til eigeodomen sin mot vederlag etter skjønn, eller dersom ny veg skal byggast over eigeodomen hans, mot frådrag etter skjønn i vederlaget for eigeodomsinngrep til slik veg. Støyter fleire eigeodomar til vegen, skal moglig tvist om fordelinga avgjerast ved skjønn.

Det var uenighet i Veglovkomitéen, som ble satt ned i 1951, om hvordan man burde håndtere veger som ble nedklassifisert til privat veg og lagt ut til bruk.¹¹¹⁷ Flertallet mente at bestemmelsen om veger som ble nedlagt skulle splittes opp, slik at det som gjaldt grunn som fortsatt skulle disponeres av det offentlige skulle stå § 15, § 16 skulle regulere tilfellene der en veg ble lagt ut til bruk for 'de interesserte', mens tilfeller der grunnen ble tilbakeført skulle overføres til § 72, som skulle stå i kapittel 7, *Ervervelse av eiendomsrett og andre rettigheter til fast eiendom m. m.* Johs. Eggen (vegsjef i Sør-Trøndelag) og Peder N. L. Jacobsen (stortingsrepresentant for Arbeiderpartiet, fra Troms) var uenige med flertallet på flere punkter, blant annet her. Jacobsen mente det var

uriktig at en grunneier skal tvinges til å overta nedlagt veggrunn mot sitt eget ønske. Bare i de tilfelle hvor grunneieren selv ønsker å overta nedlagt veggrunn, bør det kunne bli tale om at denne skal tjene som betaling for ny veggrunn over samme eiendom etter nærmere skjønn.

Eggen tok dissens når det gjaldt behandlingen av eiendomsretten til veger som skulle være privat veg. Bakgrunnen for dette var at flertallet gikk inn for at nedlagt offentlig veg som ikke ble disponert til annet offentlig vegformål kunne, «dersom vegmyndigheten etter søknad finner dette berettiget, utlegges til bruk som privat veg for nærmere angitte interessenter», men at dette i så fall skulle gjøres ved at vegen skulle «overføres

¹¹¹⁷ Veglovkomitéen (1957) s. 34, 38-39

til sameie for disse interessenter. Bestemmelsene i lovens annen del kommer tilsvarende til anvendelse. Dersom sameiet oppløses, disponeres veggrunnen som nevnt i § 72». I flertallets forslag til § 72 tredje ledd sto det så at dersom «de private interessenters overtagelse av nedlagt veg i henhold til § 16 ikke har funnet sted innen 6 måneder etter at vedtaket om nedleggelse er meddelt dem, inntreer virkningene etter første og annet ledd». Paragraf 72 første og andre ledd var i hovedsak bestemmelsene som i dag står i § 8 første og tredje ledd, og følgen av at 'de interesserte' ikke overtok ansvaret for vegen kunne dermed bli at den enkelte grunneier kunne kreve å få overta den del av veggrunnen som lå til hans eiendom. Eggen var for så vidt enig i at det kunne være en fordel om man fikk overført eiendomsretten til et sameie, men mente

at det er unødig omstendelig at dette med sameie skal være obligatorisk. Ofte vil det vel også vise seg å være meget besværlig og i mange tilfelle ugjørlig å få dannet et slikt sameie og i slike former at det har noen praktisk betydning. Hvis det blir lov at sameie i alle tilfelle skal etableres og det ikke lykkes å få slikt sameie i stand. Hva skal en da gjøre? Skal vegen stenges for de angjeldende eiendommer - skal en stenge en veg som er disse eiendommers eneste adkomst og hvor de har hatt sin adkomst alltid? Dette vil neppe gå.¹¹¹⁸

Eggen mente også at det ville være umulig å gjennomføre overføring av grunnen til et sameie uten at tinglysingsloven ble endret.

Det gikk fem år fra komitéen leverte innstillingen sin 6. mars 1957 til Samferdselsdepartementet lovproposisjon var klar i mars 1962 – som det fremgår av pkt. 8.8.11 var dette blant annet fordi departementet ville vente til en rekke andre utredninger og lovforslag var behandlet.¹¹¹⁹ Blant disse var ekspropriasjonsloven, som ble vedtatt i oktober 1959 og som førte til at 17-18 av Veglovkomitéens paragraf-forslag ikke lenger var aktuelle. Ettersom departementene ønsket å fjerne skillet mellom by- og landområder i lovsammenheng og det i tillegg var forutsatt at det skulle innføres et system med tre vegklasser, kunne man heller ikke opprettholde en annen av Veglovkomitéens forutsetninger – at veger som var bygd og vedlikeholdt av en kommune fortsatt skulle være «private veger i veglovens forstand» selv om de «faktisk [er] offentlige veger».¹¹²⁰ Alt i alt førte dette til at komitéens innstilling måtte omarbeides nokså mye, og som del av

¹¹¹⁸ Veglovkomitéen (1957) s. 39

¹¹¹⁹ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962)

¹¹²⁰ Veglovkomitéens innstilling (1957) s. 32

dette ble også Veglovkomitéens forslag om at de nedklassifiserte vegene skulle overføres til et sameie, tatt ut av lovforslaget. Det gjaldt både flertallets forslag om tvungent sameie og Eggens mer moderate 'ønskelige' sameie – departementet mente det

må ... være tilstrekkelig at de som måtte være interessert i vegen får høve til å overta den som privat veg, og at disse i så fall ordner seg på hensiktsmessig måte når det gjelder vegens fortsatte vedlikehold.¹¹²¹

Departementets forslag til § 8 andre ledd var etter dette mest en språklig oppdatering av den tilsvarende delen av veilov (1912) § 8 – «Nedlagt offentlig veg som ikke blir disponert til annet formål etter første ledd, kan vedkommende myndighet utlegge til bruk som privat veg etter denne lov». Ordene «til bruk som» forsvant imidlertid i løpet av behandlingen i Stortingets samferdselsnemnd – det er ikke mulig å finne noen begrunnelse for dette i innstillingen, men ordene er ikke med i nemndas tilråding, der står det bare «legge ut til privat veg».¹¹²² Da den første endringen i bestemmelsen kom i 1978, besto den derfor i at det (igjen) ble presisert at veger som ble lagt ut til privat veg, ble lagt ut *til bruk som* dette.¹¹²³ Begrunnelsen for å ta ordene inn i paragrafen var

at det har vært reist tvil om eiendomsretten går over fra offentlig vegmyndighet til private i tilfelle hvor nedlagt offentlig veg legges ut til privatveg. Det er av mange grunner uheldig dersom bestemmelsen oppfattes slik at det skjer en eiendomsoverføring,

men egentlig var det altså bare en 'gjeninnføring' av noe som kan ha falt ut ved en ren glipp, kanskje som følge av at departementets lovforslag var på bokmål, men ble omarbeidet til nynorsk som del av samferdselsnemndas behandling i 1962.

9.7.3 1996-endringene. Offentlige myndigheters (manglende) rett til å kontrollere veger som er (eller blir) privatklassifisert.

9.7.3.1 Endringene i 1996

Paragraf 8 er endret to ganger etter at den ble vedtatt, sist gang i 1996. Endringen besto da i at det ble lagt til i første ledd at

¹¹²¹ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) *Til § 8*.

¹¹²² Innst. O. XIV (1962-1963) s. 42

¹¹²³ Lov 30. juni 1978 nr. 71

Som føremøn for ferdsla eller dei vegfarande vert òg rekna at bruer, murar, vegstykke eller andre delar av vegen etter vegstyremakta sitt skjønn er verneverdig slik at den bør haldast ved like for komande slekter

og dermed kom klart frem at det er anledning til å beholde veger og enkeltobjekter som offentlig eiendom utelukkende fordi de er bevaringsverdige.¹¹²⁴

Dette var imidlertid bare en av temmelig mange endringer som følge av lovvedtaket i 1996. I endringsproposisjonen viste Samferdselsdepartementet til at

Lovens alder og den praksis som har utviklet seg, kombinert med de store endringene som har funnet sted innenfor vegsektoren, samt forholdet til annet lovverk gjør en revisjon nødvendig.¹¹²⁵

Mellom 1964 og 1996 var det vedtatt endringer i 33 av lovens 67 paragrafer, blant annet som følge av endringene i det kommunale finansieringssystemet. I 1996 ble det vedtatt fler endringer enn i hele den foregående perioden - 23 paragrafer ble endret, loven fikk en formålsparagraf, og i tillegg ble det gjennomført rene henvisningsendringer i 21 paragrafer, blant annet ble alle henvisninger til 'vegsjefen' byttet ut med henvisninger til 'vegkontoret'.

Til tross for det store antallet endringer som ble foreslått er lovproposisjonen bare på 17 sider, av det er rundt 8 ½ side merknader til paragrafene som ble endret. Grunnlaget var imidlertid *Den lange vegen...*, en rapport på rundt 100 sider som 'Veglovutvalget', en gruppe fra Vegdirektoratets juridiske seksjon, hadde levert i 1991. Da utvalget ble satt ned, var spørsmålet om planlegging fortsatt skulle skje med hjemmel i vegloven eller følge plan- og bygningslovens¹¹²⁶ regler en del av det den skulle vurdere, og rapportens undertittel er derfor *Hva da? Revidert veglov eller plan og bygningslov*. Utvalget anbefalte imidlertid også en rekke endringer i vegloven for å få lovens ordlyd i samsvar med endringene i administrativ praksis og samfunnsutviklingen for øvrig. Tillegget «til bruk som» i § 8 første ledd var blant disse.¹¹²⁷

¹¹²⁴ LOV-1996-03-01-11

¹¹²⁵ Ot.prp. nr. 60 (1994-1995) s. 2

¹¹²⁶ Da LOV-1985-06-14-77 - plan- og bygningslov (1985), plbl

¹¹²⁷ Veglovutvalget (1991) s. 27-28

Utvalget mente enkelte av bestemmelsene i kap. VII *Private veger* burde få «en klarere profil så de blir bedre tilpasset dagens forhold».¹¹²⁸ Paragraf 56 ville de endre nokså mye – den ga ‘vegsjefen’ rett til å «kontrollere om private veger som er opne for allmenn ferdsel, er trygge nok», og, om en veg ikke var det, til å «gi påbud om at vegen skal stengast for utanforstående, og ... om det er naudsynleg syte for at den blir sperra». Utvalget påpekte at dette var et ansvar det var mer naturleg å overlate til kommunene, noe Samferdselsdepartementet var enig i - i Ot.prp. nr. 60 (1994-1995) *Til § 56* står det at

Bestemmelsen skriver seg fra en tid da administrasjonen i kommunene var svakt utbygget, og den faglige kunnskapen i all hovedsak fantes i Statens vegvesen. Denne situasjonen eksisterer ikke i dag. Plan- og bygningsloven § 84, jf 89 gir kommunen hjemmel til å gripe inn i disse tilfellene. Departementet foreslår at § 56 sløyfes i sin helhet.

Departementet ville gjenbruke paragrafnummeret for en ny bestemmelse om bompenger på private veger, også det etter forslag fra Veglovutvalget. I forbindelse med dette skrev departementet at «Definisjonen av ‘privat veg’ i friluftsløven¹¹²⁹ § 5 er identisk med veglovens definisjon». Dette er imidlertid en henvisning til § 5 slik den var på det aktuelle tidspunktet. Veglovutvalget hadde forutsatt at friluftsløven § 5 måtte oppheves dersom muligheten til å kreve inn bompenger på private veger ble tatt inn i veglova, og viste blant annet til at «dagens regel i friluftsløven slett ikke har noe med utøvelsen av friluftslivet å gjøre, og at den eksisterende systematisering av regelen under friluftsløven kan skape fortolkningsproblem». Endringene i veglova ble altså vedtatt i mars 1996, og på dette tidspunktet hadde et forslag om endringer i friluftsløven allerede vært på høring, men da med forslag om at bompengebestemmelsen i friluftsløven skulle beholdes.¹¹³⁰ I friluftsløvsproposisjonen foreslo Miljøverndepartementet likevel at den skulle oppheves, med henvisning til at § 56 i veglova på dette tidspunktet allerede var vedtatt og at det i veglovproposisjonen var vist til at § 56

vil overlappet friluftsløven § 5, og for å unngå uheldig dobbelthjemmel, er det i odelstingsproposisjonen om vegloven forutsatt at bompengehjemmelen i friluftsløven § 5 oppheves i forbindelse med at det foretas andre endringer i friluftsløven.

¹¹²⁸ Veglovutvalget (1991) s. 90. Utvalgets behandling av kap. VII i sin helhet s. 88-97

¹¹²⁹ LOV-1957-06-28-16

¹¹³⁰ Ot.prp. nr. 27 (1995-1996) s. 6

Frilufsloven § 5 ble følgelig opphevet med virkning fra 1. juli 1996.¹¹³¹ Dagens § 5 om almennhetens høstingsrett er langt nyere, den ble vedtatt i 2011 som del av endringer i både frilufsloven og straffeloven.¹¹³² Rammene for almennhetens ferdselsrett på private veger, som var utgangspunktet for definisjonen av 'privat veg' i paragrafen slik den var, fremgår derfor av rundskriv til frilufsloven i dag (særlig T-2007-3), mens bompengehjemmelen altså befinner seg i veglov (1963) § 56.

Privatrettslig baserte ferdselsretter behandles i dag dels etter reglene i servitutlova¹¹³³, alternativt hevdslova¹¹³⁴ (som også kan være relevant dersom det er allmenn ferdselsrett det er spørsmål om) dersom den påberopes som grunnlag for ferdselsretten, mens det rettslige grunnlaget for anlegging og vedlikehold av private veger finnes dels i veglova kap VII, dels i plan- og bygningsloven. I veglova skilles det ikke mellom ulike former for privat veg, så det nærmeste man kommer en avgrensning av virkeområdet for bestemmelsene i kap VII er kanskje det som står i innledningen til delen om private veger i Veglovutvalgets rapport:

Begrepet «privat veg» i vegloven foreligger når ferdselsretten har materialisert seg ved en oppbygging av noe slag, enten det er en oppbygget kjøreveg, en trappesti eller ei bru. Poenget ved vegretten er retten til ferdsel, til å krysse annenmanns grunn. Vegretten alene er immateriell. Vegretten vil imidlertid gjerne materialisere seg gjennom et byggverk, og vegloven inneholder regler om adgang til ekspropriasjon av grunn til anlegg av veg, samt den felles forvaltning og drift av det vegbygget som man utøver sin vegrett på.

Loven omfatter både den korte villavegen som samler avkjørslene ut til en offentlig veg, og fjellvegen som går milevis innover, gjennom flere kommuner, krysser fylkesgrenser og går over et uttall(!) forskjellige eiendommer. ...¹¹³⁵

Veglovutvalget presiserte i 1991 at slike veger ikke nødvendigvis var 'åpne for allmenn ferdsel' og skrev at «Begrepet 'åpen for allmenn ferdsel' gir forøvrig liten vegledning når det gjelder rettsforholdene omkring private veger», men skrev også at

¹¹³¹ LOV-1996-06-21-37, FOR-1996-06-21-1446

¹¹³² LOV-2011-09-16-41

¹¹³³ LOV-1968-11-29

¹¹³⁴ LOV-1966-12-09-1

¹¹³⁵ Veglovutvalget (1991) s. 88

For endel privatveger vil nok likevel begrepet utvilsomt ha selvstendig betydning: F.eks. vil det ofte være forutsetningen at en nedlagt offentlig veg, der vegstyremakten har beholdt eiendomsretten til grunnen, skal ligge «åpen for almen ferdsel». Frilufsloven har regler om bruk av privatveger under utøvelse av friluftslivet, og endel veger er «åpne for almen ferdsel» i egenskap av å være eldgamle veger for almenheten.¹¹³⁶

I 1962 mente Samferdselsdepartementet det var unødvendig å ha en egen lov om private veger, og viste til at man ved utformingen av veilov (1912) «vert imot [fant det] hensiktsmessig å få samlet alle lovbestemmelser om vegvesenet på landet i én lov».¹¹³⁷ I 1991 foreslo Veglovutvalget altså at hjemmelen for offentlig kontroll med private veger i § 56 (slik den var) skulle overføres fra 'vegsjefen' til kommunene, men det ble ikke fulgt opp av Samferdselsdepartementet. Departementet begrunnet dette med at «Plan- og bygningsloven § 84, jf 89 gir kommunen hjemmel til å gripe inn i disse tilfellene»¹¹³⁸, men om plan- og bygningsloven fra 1985 faktisk gjorde det (noe det ikke er lett å se, med mindre man anser det som selvsagt at «byggverk og installasjoner» i plbl § 89 også omfattet private veger, og i tillegg uavhengig av når de er anlagt), er det i alle fall forsvunnet fra dagens plan- og bygningslov. Det gjør at kommunene i dag har svært få muligheter til å pålegge tiltak på privatklassifiserte veger eller styre bruken av slike veger, noe som blant annet fremgår av Oslo byfogdembetes kjennelse fra 2015 om bommen i Svenstuveien.¹¹³⁹

9.7.3.2 Svenstuveien - privatklassifisert veg i byområde

Oslo byfogdembetes kjennelse var en følge av at Oslo kommune hadde varslet at kommunen ville fjerne en bom som beboerne ved en privatklassifisert veg hadde satt opp for å hindre gjennomkjøring. Beboerne begjærte dermed midlertidig forføyning for å hindre at det ble gjort. Det var enighet om at vegen var privatklassifisert, men kommunen anførte at grunnen var offentlig eid (noe retten mente var sannsynliggjort), at bommen følgelig var ulovlig fordi den var plassert på offentlig eid grunn uten kommunens samtykke, og at dette var tilstrekkelig til at kommunen kunne fjerne den. Retten mente imidlertid at eierforholdet var uten betydning. Vegen var opparbeidet av tidligere beboere og ble vedlikeholdt av et veglag bestående av dem som bodde langs den, og retten

¹¹³⁶ Veglovutvalget (1991) s. 89-90

¹¹³⁷ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) s. 12

¹¹³⁸ Ot.prp. nr. 60 (1994-1995) *Til § 56*

¹¹³⁹ TOBYF-2015-117497

mente derfor at den «omtvistede delen av Svenstuveien ikke eies av Oslo kommune, men av oppsitterne» - altså at kommunen eide grunnen, men ikke 'topplaget', veganlegget. Det ble deretter vist til at det ifølge veglova § 55 var veglaget som hadde ansvaret for den daglige driften og som del av dette kunne «treffe trafikkregulerende avgjørelser», deriblant bestemme at det skulle settes opp bom. Kommunen «har verken deltatt i opparbeidelse eller i driften av veien», og hadde følgelig (slik retten så det) valgt å stå utenfor veglaget. Bommen var ikke søknadspliktig etter veglova § 56 fordi det ikke ble krevd inn bompenger, og kommunen hadde fått varsel da den ble satt opp i 1986 uten å komme med innsigelser, og hadde heller aldri vurdert oppsettingen som et tiltak som var søknadspliktig etter plan- og bygningsloven. Retten kom dermed til at

Grunnlaget for å beslutte at bommen skal fjernes, er ... feilaktig. Fjerning av bommen vil være en inngripen i privat eiendomsrett. Kommunen må da eventuelt velge en annen fremgangsmåte. ... Begjæringen om midlertidig forføyning blir etter dette å ta til følge. Dette innebærer at Oslo kommune forbys å fjerne bommen.

Den aktuelle delen av Svenstuveien er (per mars 2023) fortsatt klassifisert som privat veg, og fortsatt stengt med bom.

Ett av problemene her er at Svenstuveien er privat veg fordi den er opparbeidet som adkomstveg 'frem til og langs' eiendommene, men med dispensasjon fra kravet om opparbeiding i full regulert bredde. Den er dermed ikke en nedklassifisert offentlig veg – den er en veg som aldri har *blitt* offentlig. Hadde kommunen valgt å ta den opp som offentlig veg, noe det er full anledning til (og som det fremgår av kjennelsen at kommunen også hadde vurdert), kunne kommunen imidlertid ikke ha nedklassifisert den til privat veg igjen uten å ha omregulert den først - en ren følge av at plikten private kan pålegges til å opparbeide offentlige veger er motsatsen til kommunens plikt til å overta ansvaret for dem når det er gjort. Kommunen plikter ikke å overta vedlikeholdet av en slik veg før den er fullt opparbeidet, men er det først tatt opp, vil 'bordet fange' - når kommunen ikke kan nekte å overta en veg som er regulert som offentlig veg etter at den er opparbeidet av private grunneiere som følge av et vegpålegg,¹¹⁴⁰ ville det harmonere dårlig om kommunen kunne velge å frasi seg ansvaret for vegen etter at den var tatt opp, men da med henvisning til at den ikke var opparbeidet i full regulert bredde da den ble det. Det følger også indirekte av pbl (2008) § 18-1 sjette ledd, der det står at kommunen «kan kreve å overta anlegget

¹¹⁴⁰ H-2006-1 pkt. 9, SOM-2012-2705

tidligere, mot selv å ferdigstille anlegget» - en bestemmelse som naturlig nok ikke innebærer at kommunen ble forpliktet til å 'ferdigstille' vegger som allerede var tatt opp da denne bestemmelsen kom inn i plan- og bygningsloven, men som likevel betyr at nedklassifisering til privat veg vil bryte med lovens forutsetning: At slike vegger, når de først er overtatt av kommunen, også skal fortsette å være kommunens ansvar.

Om kommunen hadde valgt å ta opp Svenstuveien fordi dette ville gjøre det mulig for den å fjerne bommen som vegmyndighet, ville følgen blitt at kommunen enten måtte ha vedlikeholdt en veg som på ingen måte har den standarden en kommunal veg bør ha, eller måtte ha gått til det skritt å kreve at beboerne i området opparbeidet vegen til full regulert bredde med grunnlag i de tinglyste vegerklæringene for området. Det siste ville sannsynligvis ikke vært problemfritt, noe sakene om kommunens krav om opparbeidelse av Ryghs vei viser.¹¹⁴¹ Selv om lagmannsretten i første del¹¹⁴² av saken om Ryghs vei kom til at kommunen hadde anledning til å trekke dispensasjonene tilbake, var det med en bemerkning om at «Bare der den må anses uforsvarlig ut fra det man visste eller burde ha skaffet seg kunnskap om da avgjørelsen ble truffet, kan det være grunnlag for å kjenne vedtaket ugyldig» - grunneierne hadde anført at det ikke var noe som tilsa at trafikkutviklingen gjorde det nødvendig å opparbeide den aktuelle delen av Ryghs vei til full regulert bredde. Bommen i Svenstuveien ble plassert der for å hindre at vegen ble brukt som snarveg, og den kommunale vegen som er alternativet har god kapasitet og er ikke spesielt mye lengre, så det er ikke gitt at kommunen ville fått medhold også der.

9.7.3.3 By-/land-s skillet i denne sammenheng

I veglova finner man ikke noe som tilsvarer bygningslovens plikt til å overta og opprettholde en veg som offentlig. Veglova § 7 forutsetter snarere at særlig kommunene står nokså fritt om de ønsker å nedlegge (ofte omtalt som å 'privatisere') kommunale vegger, fordi vegansvaret bare er en av mange kommunale oppgaver, og dermed også et kommunalt prioriteringsspørsmål. Et nedklassifiseringsvedtak er et politisk vedtak, og da samferdselsminister Håkon Kyllingmark i 1966 fikk spørsmål om det ville bli gitt nærmere retningslinjer for nedklassifisering av kommunale vegger, svarte han at

¹¹⁴¹ LB-1998-673. Anket til Høyesterett, men nektet fremmet (HR-1999-515-K)

¹¹⁴² Del 2 (TOSLO-2003-2234, LB-2003-3112 og HR-2004-266-U) gjaldt spørsmålet om det kunne kreves refusjon av kommunen som eier av 'Vannverkstomta' ved nedre del av vegen, og ble hjemvist til ny behandling av Høyesterett.

det vil ikke være i samsvar med veglovens system å gi direktiver til kommunestyrene som begrenser deres adgang til å treffe avgjørelser i disse spørsmål etter sitt beste skjønn og ut fra sitt kjennskap til de lokale forhold.¹¹⁴³

En kommune kan ikke kreve at oppsitterne betaler fast bidrag som vilkår for at kommunale veger skal forbli offentlige, veglova forutsetter at offentlige veger *skal* vedlikeholdes av det offentlige.¹¹⁴⁴ Det kan vedtas at en veg skal anlegges og vedlikeholdes ved hjelp av bompengefinansiering, veglov (1963) § 27, men bompenger er brukerbetaling, ikke private vedlikeholdsbidrag. Veglova sier imidlertid ikke noe om omfanget av det offentliges vedlikeholdsplikt, og i 2005 ga Sivilombudsmannen uttrykk for at «vedlikeholdsplikten i betydelig grad [må] bero på en skjønnsmessig vurdering av hva som alt i alt utgjør et hensiktsmessig og forsvarlig vedlikeholds nivå». ¹¹⁴⁵ Sivilombudsmannen aksepterte i det aktuelle tilfellet (under tvil) kommunens beslutning om at en veg ikke skulle vinterbrøytes, fordi kommunen alternativt kunne valgt å nedklassifisere den til privat veg – «Det vil etter mitt skjønn være uhensiktsmessig, så vel for kommunen som de berørte private parter, om kommunen måtte velge mellom full vedlikeholdsplikt sommer som vinter, og ingen vedlikeholdsplikt i det hele tatt». ¹¹⁴⁶ Det ble imidlertid også sagt at vedlikeholdet på den aktuelle strekningen «synes ... å ligge i nedre del av hva som kan aksepteres for å oppfylle vedlikeholdsplikten», så det er en nedre grense for hva som kan aksepteres så lenge en veg er klassifisert som offentlig.

Om en veg blir nedklassifisert til privat veg, blir det derimot brukerne som må vedlikeholde den. I rettspraksis er det lagt til grunn at om kommunen har beholdt grunneierdomsretten, har den også i behold «eit visst rådevelde over vegen» - er vegen da lagt ut til bruk for 'de interesserte', er dette er uttrykk som «er så laust at eg finn det naturleg å skjønna det slik at det omfattar også dei som seinare vert interesserte i å bruka vegen». ¹¹⁴⁷ Det betyr imidlertid ikke at en slik veg kan brukes av alle, bare at 'interesserte' som kommer til etter at vegen er lagt ned, vil ha rett til å tre inn i (det formelle eller uformelle) veglaget og bruke vegen som veglagsdeltaker (bidragsyter).

¹¹⁴³ Stortingsforhandlinger 1965-1966, del 7 b, O. 24.02., s. 2051-2053

¹¹⁴⁴ SOMB-1990-52, SOMB-2005-86, SOMB-2009-99

¹¹⁴⁵ SOMB-2005-86

¹¹⁴⁶ SOMB-2009-99

¹¹⁴⁷ RG-1993-1087

Bak systemet med 'utlegging' av veg ligger tanken om at grunn som blir avstått til offentlige veger blir 'ikke-privat' grunn, og at den fortsetter å være det så lenge den ikke er tilbakeført. Så har vi fått et eiendomsregistreringssystem som forutsetter at også veggrunn skal registreres med eierinformasjon, og det følger av veglova § 52 at det er det aktuelle forvaltningsnivået som skal være 'aktuell eier'. Veglova § 8 innebærer at eierforholdet ikke endres om vegen nedklassifiseres til privat veg, så en tidligere kommunal veg vil fortsatt være kommunalt eid grunn. Kommunen har likevel ikke anledning til å pålegge brukerne å holde en slik veg 'åpen for allmenn ferdsel', for så snart vegen er privatklassifisert er det veglova kap VII som er ansvarsgrunnlaget. Det er ikke noe som hindrer at det inngås avtale mellom kommunen og veglaget om at den skal være åpen, f.eks. mot at kommunen yter et driftstilskudd, men dette er i så fall ikke en avtale kommunen inngår som vegmyndighet. En annen løsning kan være å sette opp privat betalingsbom for å dekke økningen i vedlikeholdskostnader som vil bli en følge av at også andre enn veglagets medlemmer bruker vegen. Dette må kommunen i så fall samtykke til, og det er også kommunen som fastsetter hva som kan kreves inn som betaling for bomplasseringer, men dette er heller ikke en oppgave som har sammenheng med kommunens rolle som vegmyndighet. Som nevnt sto bestemmelsen opprinnelig i friluftsløven, og et av formålene med systemet med kommunalt samtykke er at det er behov for «kontroll med at bompenger bare blir oppkrevd hvor det finnes rimelig».¹¹⁴⁸ Noen sammenheng med eventuelle kommunale eierforhold er det altså heller ikke snakk om. Saken om Rosveien i Våler viser hvordan dette kan slå ut i praksis.

9.7.3.4 Rosveien – nedklassifisert veg på landet

Antatte kommunale rettigheter i forbindelse med privatklassifiserte veger, begrunnes (tross utgangspunktet som er omtalt over) ikke helt sjelden med at kommunen er grunneier. Saken om nedklassifisering av Rosveien i Våler i Østfold kan illustrere dette.¹¹⁴⁹ Rosveien er rundt seks kilometer lang, starter ved fv. 115 rett nord for Sæbyvannet (vegen øst for Vansjø mellom Råde og Svinndal) og ender ved Rosefjorden i

¹¹⁴⁸ SOM-2010-1406, med henvisning til Ot.prp. nr. 2 (1957) side 23.

¹¹⁴⁹ Steinar Roos har lest gjennom fremstillingen og akseptert å bli navngitt. Fremstillingen er ellers basert på informasjon fra Våler kommunes arkivsak 15/517 (div. kommunale vedtak), fylkesmannen i Østfold (FMOS), sak 2016/3603 dok. 1, 3 og 4 og Moss Avis (artikler/notiser 18.12.1981, 03.04.2003, 17.12.2014, 29.09.2015, 24.10.2015, 09.11.2015, 30.12.2015, 31.12.2015, 04.01.2016, 09.01.2016, 23.01.2016, 28.01.2016, 02.02.2016, 07.06.2016, 01.09.2016, 24.10.2016, 27.09.2018, 16.10.2018, 09.09.2020, 09.10.2020).

Vansjø. Det er en flere hundre år gammel veg, og den var opprinnelig svært viktig fordi store deler av varetransporten mellom indre Østfold og Moss gikk via Vansjø - på båt om sommeren, over isen om vinteren. Den var fylkesveg til et stykke ut på 1980-tallet, men ble så nedklassifisert til kommunal veg, og det var den til kommunen vedtok at den skulle klassifiseres som privat veg med virkning fra 1. juli 2016, slik at kommunen kunne spare de 250 000 kronene det kostet å drifte og vedlikeholde den.

Det var ikke første gang det ble vurdert å nedklassifisere Rosveien. I 1981 ble en utbedring av vegen nedprioritert til fordel for kommunal støtte til en del private veger, og i 2003 var den en av ni veger kommunen vurderte å legge ned. I 2008 vedtok kommunestyret (sak 56/08) at den likevel ikke skulle nedklassifiseres, det samme skjedde i 2010 (sak 24/10), men 6. mai 2015 ble oppsitterne nok en gang varslet om en mulig nedklassifisering, med frist 29. mai 2015 for innsending av eventuelle uttalelser. Kommunen mottok deretter en uttalelse via advokat fra en del av oppsitterne.

Som følge av varselet om nedklassifisering tok DNT Vansjø (Den Norske Turistforenings lokallag i området) kontakt med kommunen 29. juli 2015. DNT var bekymret fordi Rosveien er den eneste vegen ned til nordøstre del av Vansjø og derfor svært viktig for friluftslivet i området – «Avtaler på både Mellom-Ros og Nord-Ros muliggjør i dag parkering og utsetting av båter, kano og kajakk slik at en lett kommer ut i Vansjøs flotteste områder».¹¹⁵⁰ Kommunen valgte likevel å nedklassifisere vegen 10. september 2015, i det siste kommunestyremøtet før kommunevalget denne høsten. Det ble gjort med knapt flertall (10 mot 9¹¹⁵¹), men da for et forslag fra en av representantene om at kommunestyret skulle nedklassifisere vegen, men at kommunen skulle bidra med samme beløp til vedlikehold av den som det oppsitterne la på bordet.

29. september 2015 publiserte lokalavisa et intervju med Steinar Roos, som eide den ene av de nevnte Ros-gårdene, men også var talsmann for oppsitterne. I intervjuet ga han uttrykk for at

flertallet av de rundt 35 oppsitterne er imot mellomløsningen som ble vedtatt: - Vi vil ha enten eller, enten kommunal vei, eller full nedklassifisering. Kommunen aner ikke de

¹¹⁵⁰ FMOS, sak 2016/3603, dok. 1, bilag 3

¹¹⁵¹ Våler kommunestyre har 21 medlemmer, men ifølge protokollen hadde fem representanter meldt forfall, og det var bare tre varamenn til stede.

økonomiske konsekvensene av dette. Hvis vi 35 oppsittere legger i 7000 hver i året, noe som ikke er urealistisk, må kommunen fortsatt legge i 250.000. Da har de ikke spart fem øre.

Etter å ha mottatt et notat fra rådmannen, valgte ordføreren å be om at saken skulle tas opp til ny behandling.¹¹⁵² Den ble behandlet i formannskapet 22. oktober 2015, og det ble da flertall for et forslag om at veggen skulle nedklassifiseres, men at det skulle ytes et årlig bidrag på 50 000,-.

Til grunn for dette forslaget lå noen forutsetninger som var omtalt i rådmannens saksframlegg – det sto at

Både veggrunnen og selve veggen (vegkroppen) forblir etter et slikt vedtak fortsatt i offentlig (kommunens) eie. Kommunen vil derfor ha en relativt stor innflytelse over alle rettighetsforhold knyttet til veggen. ... Rådmannen vil legge til grunn at allmenheten normalt har rett til å kjøre på veggen og parkere innenfor vegens eiendomsområde (3 meter fra vegkant), siden veggrunnen og veggen er offentlig eid.

Rådmannen minner samtidig om at Våler kommune trolig vil bli ansett som bruker av veggen i visse sammenhenger, og kommunen må da i slikt tilfelle være beredt til å dekke sin andel som «bruker» ved den ordinære utgiftsfordelingen som veglaget vil foreta. Det er utfordrende å anslå hva dette vil utgjøre, men det bør være et høyst beskjedent beløp i og med at kommunens bruk er marginal i forhold til den totale bruken av veggen.

Moss Avis trykket en kort notis om formannskapetets vedtak to dager senere, den ble avsluttet med setningen «Veien skal fortsatt være åpen for alminnelig ferdsel». Allerede 28. august 2015 hadde Steinar Roos imidlertid lest saksframlegget og sendt en e-post der han informerte kommunen om at en nedklassifisering 10. september ville føre til han sa opp avtalen med kommunen om leie av plass på Mellom-Ros for oppsamlingscontainerne for renovasjonsordningen for friluftslivet i området. Han ville også stenge den delen av veggen som gikk over Mellom-Ros, og dermed fjerne muligheten til å kjøre helt ned til Vansjø, og i tillegg ville han avvikle det han hadde av virksomhet knyttet til utsetting av båter og båtplasser ved Mellom-Ros. Dette ville han gjøre for å redusere vegslitasjen, og dermed også den økonomiske belastningen, både for egen del og av hensyn til de øvrige oppsitterne.

I rådmannens sakframlegg sto det at

¹¹⁵² Rådmannens notat 16. oktober 2015

Opprinnelig gikk fylkesvegen helt til vannkanten. Det er antakelig årsaken til at enkelte mener at den avgrensning som er gjort like før Vansjø ikke er riktig avgrensning av den kommunale veien. (Målebrevet for grunnervet gir ikke et entydig svar på hvor veien skal slutte.).

Roos mente det ikke var dokumentert at kommunen eide vegen i det hele tatt, men kommunen uttrykte altså selv tvil om hvor vegen gikk fra å være kommunal til å bli privat veg, og knyttet dette til 'målebrevet for grunnervet'. Det eksisterer imidlertid ikke noe målebrev for vegen, bare et registreringsbrev utstedt i samsvar med delingslovens regler for tildeling av registreringsnummer i GAB-registeret, og slike registreringsbrev fastla verken eierforhold eller grenser med bindende virkning.¹¹⁵³

5. november 2015 ble formannskapsvedtaket fra 22. oktober fulgt opp med identisk vedtak i kommunestyret. 30. november gjorde Steinar Roos alvor av å si opp avtalen om at renovasjonsordningen for østre del av Vansjø kunne ha base på Mellom-Ros.¹¹⁵⁴ Denne muligheten var det sett bort fra i rådmannens saksframlegg, han hadde skrevet at ordningen «ved en nedklassifisering bør kunne videreføres gjennom avtaler med grunneier» og at det ikke fremsto som aktuelt å «flytte ordningen til en annen lokasjon ..., da den er vel etablert, drives effektivt fra nåværende base og det synes å være magert med attraktive alternativ».

Roos presiserte at tanken selvsagt ikke var å hindre ferdsel hjemlet i frilufsloven, bare bilkjøring, parkering og 'villcamping' (med tilhørende forsøpling og slitasje både på og utenfor vegområdet) som han og de andre oppsitterne ville bli nødt til å håndtere selv når kommunen ikke ville gjøre det. Dermed var det også kommunen frilufsorganisasjonene vendte seg mot – først ved å sende brev, skaffe tilstrekkelig mange stemmer til å be om ny behandling etter reglene om innbyggerinitiativ (noe kommunen avsto) og til slutt ved å sende anmodning om lovlighetskontroll til fylkesmannen. Den var blant annet begrunnet med at rådmannen hadde skrevet i saksframlegget at

Om rådmannen hadde oppfattet at en nedklassifisering hadde begrenset allmenhetens tilgang til Vansjø, tur- og rekreasjonsområdene i nevneverdig grad, ville en nedklassifisering blitt frarådet ut fra et folkehelseperspektiv

¹¹⁵³ FOR-1979-10-19-4 (etter endringene i 1981) pkt. 27.4

¹¹⁵⁴ Roos har bedt om at det presiseres at ordningen likevel ble videreført. Containerne ble plassert utenfor sperringen, og operatøren som hentet avfall på frilufsområdene i Vansjø og deponerte det i containerne, fikk nøkkel og brukte vegen til dette formålet som tidligere. (E-post 7. mai 2023. Tilgjengelig på forespørsel.)

og at DNT Vansjø mente dette hadde ført til at nedklassifiseringsvedtaket var fattet på feil grunnlag. Fylkesmannen avviste imidlertid anmodningen:

Vi viser her til kommunestyrets vedtak punkt 3. og 4. som sier at:

«3. Veigrunnen og veien vil fortsatt være i offentlig eie, og veien forutsettes følgelig å være åpen for alminnelig ferdsel.

4. Gitt at ovenstående forutsetninger oppfylles yter Våler kommune fra og med 2016 et årlig tilskudd til veivedlikehold på kr. 50.000,-.»

Når det gjelder spørsmål knyttet til eiendomsretten til veggrunnen, reguleres dette av privatrettslige regler som ikke er gjenstand for lovlighetskontroll. Vi presiserer at det bare er de forvaltnings- og offentligrettslige sider ved en avgjørelse som kan kontrolleres etter § 59.¹¹⁵⁵

Hele prosessen ble dekket av lokalavisen. En notis om fylkesmannens svar 1. september 2016 ble det nestsiste oppslaget i første runde. Det siste kom 24. oktober 2016, etter at redningsmannskaper hadde vært nødt til å klippe av hengelåsene på sperringen inn til Mellom-Ros for å komme ned til Vansjø i forbindelse med søk etter en savnet person. Nesten to år senere, 27. september 2018, kunne avisa imidlertid fortelle at «Uten verken annonsering eller visning står kjøpsinteressentene allerede i kø for å komme i posisjon for et gårdsbruk i Våler til under fire millioner med 400 meter strandlinje», og 16. oktober var en smilende ordfører avbildet på førstesiden, over teksten «Sikret seg en perle». I dobbeltsideoppslaget inne i avisa ble det opplyst at kjøpet var behandlet i et hasteinnkalt og lukket møte i formannskapet, og at kommunen hadde deltatt som ordinær budgiver og

har kjøpt Rosveien 662 for fem millioner fordi vi ønsker å sikre tilgangen til Vansjø for allmenheten. ... Området har til nå ikke vært et offentlig tilgjengelig sted. Det har vært privat-eid, og det er i dag ikke noen mulighet for å parkere eller sette ut båt. Det blir det nå.

Det ble ikke nevnt at det bare var fra kommunen nedklassifiserte vegen den hadde vært stengt, selv om bakgrunnen for at DNT Vansjø engasjerte seg i saken som nevnt var at den del av vegen som gikk over Mellom-Ros og ned til Vansjø alltid hadde vært åpen for alle før det skjedde. Moss Avis ønsket å lage en oppfølgingssak om dette, men Steinar Roos takket nei – han var grundig lei av hele saken.¹¹⁵⁶

¹¹⁵⁵ Fylkesmannen i Østfold, sak 2016/3603, brev datert 25. august 2016.

¹¹⁵⁶ Pers. medd., e-post 7. mai 2023 (tilgjengelig på forespørsel)

Høsten 2020 vedtok kommunestyret å fradele og selge jorda på Mellom-Ros og bare beholde bygningene og strandarealene.¹¹⁵⁷ I den forbindelse ble også det vedtatt at «Ved økt bruk av Roosveien, må finansieringen av veivedlikeholdet på den private veien vurderes», mens to ulike forslag, som begge gikk ut på at den burde vurderes for mulig 're-kommunalisering', ble nedstemt. Veggen er dermed fortsatt privatklassifisert og vedlikeholdt av et veglag, og kommunen plikter følgelig – som eier av Mellom-Ros - å bidra «etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av veggen», veglova § 54.

Litt av problemet med privatklassifisert veg og veglag i et tilfelle som dette, er uforutsigbarheten – hvor stor trafikk blir det til Mellom-Ros, og blir den jevn? Hvilke kriterier baserer man bidragsfordelingen på, hvilke justeringsmuligheter har man? Regnestykket blir neppe av de enkleste. Rent generelt er det største problemet imidlertid at om en kommunal veg blir omklassifisert til privat veg, innebærer det at kommunen mister en betydelig del av kontrollen med den *fordi* den er privatklassifisert. Kommunen vil være «nabo» i plan- og bygningslovens forstand om den er registrert som eier av grunnen, men veglova har ingen regler om byggegrenser langs privatklassifiserte veier, og kommunen kan heller ikke kreve at grunneierne langs en slik veg fjerner sikthindringer som forvokste hekker eller tilsvarende. Så snart det er et veglag som drifter og vedlikeholder veggen, er det også veglaget som har ansvaret for den.

9.8 Rettslig side ved at ekspropriasjonshjemmelen for privat veg står i veglova

I 2020 ble en sak om ekspropriasjon av vegrett med hjemmel i veglova § 53 hjemvist til ny behandling i jordskifteretten av Borgarting lagmannsrett.¹¹⁵⁸ Dette var begrunnet med at lagmannsretten mente jordskifteretten hadde lagt feil rettsanvendelse til grunn når den kom til at «at det ved interesseavveiningen ikke er nødvendig å ta stilling til om ekspropriasjonen er i det offentliges interesse» fordi «Skjøninstemaet etter vegloven er privatrettslig».¹¹⁵⁹

Rent faktisk var det snakk om utvidelse av en rett til å bruke en eksisterende veg til å omfatte to nye hytter på tomter som var tenkt utskilt fra den opprinnelige

¹¹⁵⁷ Kommunestyremøte 15. oktober 2020, vedtak i sak 45/20

¹¹⁵⁸ LB-2020-182428

¹¹⁵⁹ JGOL-2020-43997

rettighetsenheten. For jordskifteretten hadde hovedspørsmålet vært om det var anledning til å ekspropriere utvidet rett i strid med en avtale fra 1999, der de tidligere eierene av rettighetshavereiendommen hadde bekreftet at avtalen bare skulle omfatte adkomst til en enkelt hytte. Før hytta ble solgt i 2010, hadde de spurt den tjenende eiendommens eier om han var villig til å frafalle begrensningen, noe han ikke ville. Jordskifteretten kom imidlertid til at avtalen måtte vurderes på samme måte som en avtale om å gi avkall på rett til å kreve omlegging eller avskipping av servitutt, der servituttlova § 8 sier at «Retten til om- eller avskipping kan ingen av partane gjeva avkall på for lengre tid enn 10 år» - og mente altså også at vilkåret i veglova § 53 om at «det må reknast for klårt at inngrepet vil vere meir til gagn enn skade» var en vurdering av rent privatrettslig karakter.

Eier av den tjenende eiendommen anket jordskifterettens lovanvendelse inn for lagmannsretten. For jordskifteretten hadde han anført som subsidiært grunnlag for avvisning av skjønnet at

tiltaket ikke er ekspropriasjonsverdig. Almennelige ekspropriasjonsrettslige prinsipper i oreigningsloven § 2 gjelder også ved ekspropriasjon etter vegloven § 53. Samtykke til ekspropriasjon kan ikke gis uten at inngrepet «tvillaust er til meir gagn enn skade». Dette innebærer blant annet at ekspropriasjonen må være i samfunnets interesse for at det er ekspropriasjonsverdig. ... Eiendomsvernet er ellers strammet inn gjennom internasjonale forpliktelser. Det vises til EMK P 1-1, hvor det uttales at enhver fysisk eller juridisk person har rett til å nyte sin eiendom i fred. Av denne bestemmelse følger også at tvangsinngrep må være i det offentliges interesse.

Borgarting lagmannsrett kom etter dette til at

det er et krav etter veglova § 53 at allmenne samfunnsinteresser tilsier ekspropriasjon. ... Det er ikke noe krav at de samfunnsmessige interesser er klart formulert av offentlig myndighet, for eksempel i en reguleringsplan. Men dersom slike samfunnsinteresser ikke er dokumentert eller sannsynliggjort, kan det være vanskelig for domstolen å fastslå at grunnvilkåret for ekspropriasjon er oppfylt.

Lagmannsretten viste til at dette måtte antas å følge av forarbeidene til oreigningslova § 2, fordi det

Etter oreigningslova § 2 annet ledd er ... et vilkår for ekspropriasjon at «inngrepet tvillaust er til meir gagn enn skade». Vilkåret er for praktiske formål det samme som etter veglova § 53. I lovutredningen til oreigningslova (NUT 1954: 1) tas det utgangspunkt i Grunnloven § 105 ... På side 47 i utredningen uttaler utvalget følgende: «Utvalget har i utkastet til

felleslov ikke funnet det nødvendig å angi at ekspropriasjonsinngrepet skal ha samfunnsmessig betydning, eller at eksproprietens interesse i at inngrepet finner sted må være sterkere enn eksproprietens interesse i at det ikke finner sted. Som nevnt foran må vurderingen skje etter disse linjer, selv om intet er sagt i loven».

Det ble også vist til at

flertallet i lovkomiteen for veglova mente at ekspropriasjons- og skjønnsbestemmelsene fortsatt burde stå i veglova, «men reglene er allikevel i hovedtrekkene utformet etter mønstre av reglene i ekspropriasjonslovutvalgets innstilling».

Som det fremgår av pkt. 9.3 flg. om bakgrunnen for retten til å ekspropriere grunn til private veger, er dette ikke i samsvar med det som var tanken da lovene om private veger ble vedtatt. Det er heller ikke noe vilkår at «samfunnets interesser» skal vektlegges ved interesseavveininger ved omskipling av vegrett etter reglene i servituttolva, ut over det som følger av at et slikt tiltak kan være søknadspliktig. Grunnen til at Borgarting lagmannsrett mente det må vektlegges i forbindelse med ekspropriasjon hjemlet i veglova § 53, kan derfor bare være at det ikke fremgår av forarbeidene til veglova at det ikke er de samme interessene som skal vektlegges i saker om ekspropriasjon av grunn eller bruksrett til private veger som ved ekspropriasjon av grunn til offentlige veger. Det var en selvfølge da loven ble vedtatt, men blir altså ikke oppfattet slik i dag.

I desember 2022 avsa Eidsivating lagmannsrett en dom i en annen sak der det også var anført at «almenne samfunnshensyn er ... ett av flere momenter som skal inngå i en interesseavveining etter vegloven § 53».¹¹⁶⁰ Der håndterte retten imidlertid spørsmålet på en måte det ikke er noe å utsette på. Etter å ha vist til at verken lovteksten eller forarbeidene gir nærmere veiledning om hvilke forhold som er relevante ved vurderingen av om et tiltak er «meir til gagn enn skade» og at Borgarting i LB-2020-182428 hadde opphevet jordskifterettens skjønn med henvisning til at forarbeidene til oreigningsloven tilsa at det skulle være lagt vekt på «almenne interesser», for så å følge opp med at «Denne lagmannsretten legger derfor til grunn at ethvert inngrep som kreves etter vegloven § 53 må ivareta allmenne interesser som en del av vurderingen», viste Eidsivating til at

Det er lagmannsrettens oppfatning at også samfunnsmessige hensyn tilsier at veien bør omlegges. Det er på det rene at dagens veitrasé til bnr. 83 og bnr. 264 går over et sumpaktig område som i vårløsning og perioder med mye regn kan stå under vann. Dype kjørespor i

¹¹⁶⁰ LE-2022-82457 – LE-2022-87419

dette området øker risikoen for skader på dreneringen som Raabe har anlagt. Dette arealet ligger i sin helhet innenfor 100 metersbeltet fra sjøen. Den alternative traséen vil i hovedsak gå på tørr bakke, og vil ikke berøre dreneringen. En ny veitrasé vil være mer tilbaketrukket fra sjøen og også samle transporten, slik at vilkårlig kjøring over plenen kan unngås.

Det er en begrunnelse som er til å forstå, i motsetning til Borgarting lagmannsretts henvisning til betydningen av om det var sannsynlig at offentlige *myndigheter* ville se positivt på tiltaket. At det skaper rettslig usikkerhet at ekspropriasjonshjemmelen for private vegger står i veglova, er dermed også et moment som taler for at bestemmelsene om private vegger burde samles i en egen lov om private vegger.

9.9 Matrikkelproblemet: Vegger som er 'utlagt', men ikke matrikulert

Som det fremgår av pkt. 9.7.3.3 om Rosveien, betyr det ikke nødvendigvis så mye hvem som er registrert som eier av en 'utlagt' veg. Dersom matrikkelen er fullstendig uten informasjon som viser at det er snakk om en selvstendig enhet, øker imidlertid sannsynligheten for tvister om eiendomsforhold, rettigheter og plikter fordi vegen lettere kan bli oppfattet som 'helprivat'.

Slik eiendomsregistreringssystemet var før vi fikk delingsloven, GAB og eiendomskartverket, fantes det bare én mulighet om en vegparsell skulle registreres med 'eier', og det var at den ble grunnboksregistrert. Det var tidkrevende og ble ikke oppfattet som nødvendig, heller ikke om vegen ble lagt ut til privat bruk. Etter 1980 var det bare vegger som var klassifisert som offentlige man var opptatt av å få inn i eiendomsregistreringssystemet, og i arbeidet med digitalisering av eiendomskartverket ble grensen mellom to bruksnummer ofte plassert langs midtlinjen av private vegger dersom vegen hadde «funksjon som grense».¹¹⁶¹ Det var bare der det fremgikk «klart» av dokumentasjonen at eiendomsgrensa gikk i vegkanten denne skulle brukes - om «det ikke fremgår av registreringsgrunnlaget om grensa går midt i vegen eller i vegkanten legger vi til grunn at grensa følger midtlinja».¹¹⁶² Var vegen ikke 'grenseveg', fikk den ingen form for grensemarkering, og vanligvis heller ikke fiktiv avgrensing (hjelpelinjeavgrensing) som avgrensing mot de privateide arealene.

¹¹⁶¹ DEK-instruksen (1998) s. 39

¹¹⁶² DEK-instruksen (1998) s. 39

Dette har ført til at mange 'utlagte' veger i dag er 'umatrikulert grunn' i matrikkellovas betydning – de fremstår som en del av den privateide eiendommen de ligger på, selv om de i realiteten er selvstendige enheter. «Samfunnet har ... mye å tjene på å få i stand gode registre hva angår grenser og rettigheter til grunnen, for derved å fjerne kilder til konflikt, kostnader og ulemper» står det på side 23 i NOU 1999:1, men det er ikke alltid enkelt å få matrikulert en slik veg som offentlig eid grunn. Om det er en tvist om eiendomsrett eller bruksrett som er utgangspunktet, kan det være tilfeldig om en vegmyndighet (som mulig eier) blir varslet eller innkalt. Det er heller ikke sikkert at den vegmyndighetsansatte som (eventuelt) mottar varselet, er klar over at en slik veg fortsatt kan være offentlig eid grunn. Det kan bli oppfattet som uklart hvilken vegmyndighet som skal registreres som eier av grunnen, og kan også være motstridende syn internt hos en vegmyndighet på hvorvidt det er ønskelig å bli registrert som eier av slike veger. Om det avklares (eller er sannsynlig) at det er snakk om en 'utlagt' veg, må tvisten imidlertid håndteres med utgangspunkt i dette – det offentlige må nødvendigvis ta sin del av ansvaret i slike tilfeller. En jordskiftesak er slik sett et godt utgangspunkt, ettersom jordskifteretten både kan fastsette grensene og merke og måle dem inn. Skulle man i ettertid komme til at det er bedre at vegen forvaltes av en annen vegmyndighet enn den som ble registrert som eier i første omgang, er det ikke noe i veglova som forhindrer at den blir overført til denne.

Situasjonen blir litt vanskeligere om utgangspunktet er at vegmyndigheten ønsker å få matrikulert en utlagt veg ved å bruke reglene om matrikulering av umatrikulert grunn, matrikkellova § 13 og matrikkelforskriften § 31. Egenerklæringshjemmelen i matrikkellova § 24 fjerde ledd omfatter bare «grunn som skal brukast til offentlig veg eller jernbane», så eiendomsretten til utlagte, privatklassifiserte veger må - på en eller annen måte - dokumenteres. Dersom samtlige berørte parter er enige om at vegen er offentlig eid og man også blir enige om hvor grensene skal trekkes, kan man bruke matrikkellova § 19 *Referanse til avtale om grenser m.m.* som grunnlag for oppmåling av grensene og krav om matrikulering av enheten. Den delen av avtalen som bekrefter at det er enighet om eierforholdet vil da dekke kravet om «dokumentasjon for eiendomsrett», matrikkelforskriften § 31 første ledd, slik at vegen kan matrikuleres; mens avtalen om grenseforløp og den tilhørende oppmålingen gjør at kommunen kan legge grenseinformasjonen inn i matrikkelen. Det er kommunen som avgjør om den vil legge grensebeskrivelser fra stedfestingsavtaler om eksisterende grenser inn i matrikkelen, men om informasjonen

er bedre enn den som allerede ligger i matrikkelen (noe den nødvendigvis er om det ikke finnes noe som helst der fra før) «kan det være grunnlag for dette. Dersom dokumentasjon av målinger og beregninger tilfredsstillende dokumentasjonskravene i matrikkelforskriften § 41 femte ledd, bør grensen føres i matrikkelkartet».¹¹⁶³

Er det ikke mulig å komme til enighet om grensene, er jordskiftesak derimot det mest nærliggende alternativet også om det i utgangspunktet er enighet om eiendomsforholdet. Det som eventuelt finnes av grensedokumentasjon i vegarkivene vil normalt ikke tilfredsstillende kravene til 'eldre dokumenter' slik de er beskrevet i merknadene til matrikkelforskriften 10 b *Føring av opplysninger om eksisterende matrikkelenhet fra eldre dokumenter*. 'Nye' ferdigvegskart kan imidlertid brukes i slike sammenhenger, det ble slått fast allerede i 1981¹¹⁶⁴ og står også i merknadene til matrikkelforskriften § 10 b¹¹⁶⁵.

¹¹⁶³ H-2021-9001, departementets merknad til § 44 femte ledd.

¹¹⁶⁴ Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) s. 5-6

¹¹⁶⁵ H-2021-9001, departementets merknad til § 10 b første ledd (i tredje avsnitt)

10 Grensemarkering og eierskapsregistrering

10.1 Innledning

Som det fremgår av pkt. 9.9, er det mulig å bruke ny(ere) ferdigvegskart som grunnlag ved føring av opplysninger om eksisterende matrikkelenhet fra eldre dokumenter, matrikkelforskriften § 10 b.¹¹⁶⁶ 'Gamle' ferdigvegskart ('ferdigvegsnivellementer/-profiler' og 'grunnriss') har ikke innmålte grenser, og må derfor antas å falle utenfor virkeområdet for bestemmelsen. De kan likevel være et godt utgangspunkt som del av dokumentasjonen i en jordskiftesak, og det kan også jordskiftekartene være, både nye jordskiftekart og gamle utskiftningskart.

De gamle utskiftningskartene er eiendomskart selv om de ikke har innmålte grenser. Det er derimot ikke grunnrissene – men hva er egentlig et 'grunnriss'? Kapittel 10 handler om ulike grenseregistreringsdokumenter og annen eierskapsdokumentasjon knyttet til veggrunnen, og om måten veggrensene har blitt markert på i terrenget - først i form av gjerd, senere ved hjelp av egne grensemerker.

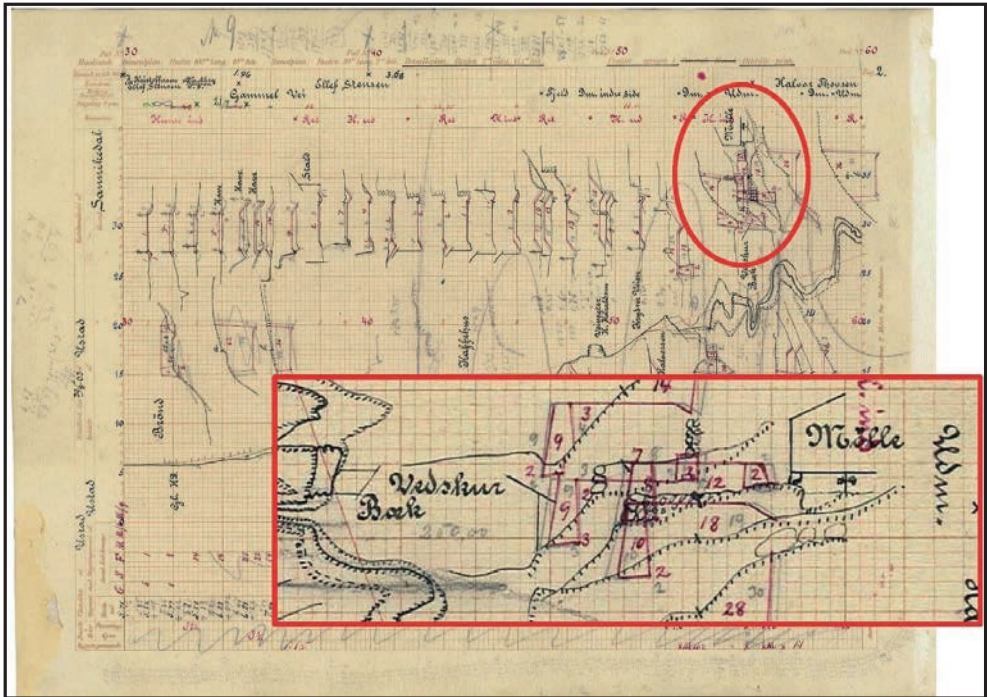
10.2 Anleggsprofilene - de første 'ferdigvegskartene'

Ett av Christian Wilhelm Bergs bidrag til vegplanleggingen var systemet med 'anleggsprofiler'. 'Profilarkene' var ruteark som ble brukt både i planleggingsperioden og for registrering av vegen etter at den var ferdig, og de var i bruk helt til datamaskinene overtok som planleggingsgrunnlag rundt 1970.

Anleggsprofilene var geniale hjelpemidler i datiden, men de kan virke temmelig uforståelige for oss som aldri har brukt med dem. Det hjelper imidlertid om man vet at før-situasjonen ble tegnet opp med svart tusj når alle innmålinger var kontrollert, mens etter-situasjonen skulle markeres med rødt. Figur 18 viser et profilark (ferdigvegsnivellement) fra 1903 som ble brukt i forbindelse med en tvist om hvor bred fv. 383 (nå fv. 363) ved Kilsfjorden i Kragerø opprinnelig hadde vært. Da Vegvesenets landmåler la frem nivellementet og kunne forklare hva som var hva, og i tillegg hadde klart å finne skjønnet i Digitalarkivet¹¹⁶⁷, var det tilstrekkelig til at man klarte å komme til enighet.

¹¹⁶⁶ H-2021-9001, departementets merknad til § 10 b første ledd (i tredje avsnitt)

¹¹⁶⁷ SAKO, Kragerø sorenskriveri, F/Fb/Fbb/L0003: Ekstrarettsprotokoll, 1903-1908, s. 402-404



Figur 18. Ferdigvegsnivellement fra 1903, Kilsveien i Kragerø

Et profilark fra 1890 med tilhørende forklaring, hentet fra en bok Statens vegvesen Østfold ga ut i 1997, er gjengitt i vedlegg 7. I samme vedlegg ligger også en veiledning hentet fra baksiden av et profilark fra tidlig 1900-tall.

10.3 Fra 1891: Registrering av vegområdet i 'grunnriss'

Fra siste del av 1800-tallet ble det arbeidet for å få på plass en fast ordning med avmerking, kartlegging og beskrivelse av vegområdet og veggrensene. I budsjettproposisjonen for 1883-1884 tok vegdirektøren til orde for at vegbevilgningene også burde dekke kartlegging

for Anlæggets Regning den til samme exproprierede Grund m. V.

Det har nemlig i Løbet af de sidste 20 år til forskjellige Tider været Tale om at indføre en Foranstaltning for til enhver Tid at kunne bevisliggjøre Veivæsenets Eiendomsret til den til samme exproprierede eller afstaaede Grund. Ønskeligheden heraf har mere og mere vundet

i Styrke, efter at man i et forholdsvis kort Tidsrum er bleve gjort bekendt med flere Tilfælder, hvori der er opstaaet Dissents i nævnte Henseende.¹¹⁶⁸

18. juni 1891 sendte vegdirektøren ut et rundskriv der det ble gitt regler for oppmåling og registrering av ervervet grunn. En kopi av rundskrivet ligger som vedlegg 6. I Veglovkomitéens innstilling fra 1957 er det omtalt på følgende måte:

I det grunnleggende rundskriv av 18. juni 1891 er nevnt at man i en lengere årrekke har behandlet spørsmålet om å skaffe midler til å bevisliggjøre vegvesenets eiendomsrett til veggrunnen, uten å ha funnet noen fullt tilfredsstillende ordning. Et kart i større målestokk basert på nedgravde merkesteiner antokes å være det eneste middel for nøyaktig og rettsgyldig til enhver tid å kunne påvise grensene for veggrunnen, men det fant man ville bli for dyrt. I stedet ble det i rundskrivet gitt regler for oppmåling og plantegning av den ervervede grunn. På plantegningen skulle avstandene mellom vegens midtlinje (inntegnet som en rett linje) og grenselinjene avsettes. Plantegningen skulle dog bare opptas når vedkommende amts vegbestyrelse forlangte det.

Dette rundskriv med tilpasning i rundskriv av 10. juni 1904 danner grunnlaget for det såkalte ferdigvegsnivellement.¹¹⁶⁹

Det har blitt brukt mange forskjellige betegnelser på de ulike tegningene og planene opp gjennom årene. 'Plantegning av den ervervede grunn' er det som nå ofte kalles 'grunnriss', mens ferdigvegsnivellementene er lengdenivellementer av den ferdige vegen med blant annet høydetall og markering av stigninger, større kurver, stikkrenner, bruer og andre vegkonstruksjoner og er en del av det som ble kalt 'anleggsprofiler' i forrige del. I *Instruks for Arbeidsdriften ved Statens Veivæsen* fra 1896 § 19 er «Hovedplansprofil» (det sentrale ferdigvegsnivellementet) og grunnriss listet opp blant materialet som «snarest muligt efter et Veianlægs Afslutning indsendes til Veidirektøren». I 1906-utgaven av samme instruks står det imidlertid at det skal sendes inn «Længdenivellement og *eventuelt* plantegning af den færdigbyggede Vei, udført i overensstemmelse med bestemmelserne i cirkulærskr. af 10/6 1904» (min uth.). Som det fremgår både av rundskrivet fra 1891 og av sitatet fra Veglovkomitéens innstilling, var det opp til amtets vegstyre å avgjøre om det skulle tas opp grunnriss.

I en komitéinnstilling fra 1938 om vegvesenets kontorordning, tok Sør-Trøndelags

¹¹⁶⁸ Sth. Prp. No. 10 (1883), Veidirektørens Fremstilling s. 12

¹¹⁶⁹ Veglovkomitéen (1957) s. 35-36

tidligere vegsjef, Arthur Rode, til orde for at det skulle tas opp ferdigvegskart i stedet for ferdigvegnivellement.¹¹⁷⁰ Forskjellen mellom et kart og et nivellement er at kartet er målestokkriktig og forholder seg til terrenget, mens nivellementet er orientert rundt vegens midtlinje. Rodes forslag ble imidlertid ikke fulgt opp i særlig grad. I 1942 ble vegsjefene bedt om å uttale seg angående merking av vegenes eiendomsgrenser, særlig i tilfeller der det ikke ble satt opp gjerde. Svarene tydet på at oppmerking av grensene ble nedprioritert, og at dette førte til at det heller ikke ble utarbeidet ferdigvegnivellementer eller grunnriss. I enkelte tilfeller ble det oppgitt at grunnen til at grensene ikke ble merket var at grensemerkene ikke ble respektert, men den vanligste årsaken til at arbeidet ikke ble fulgt opp, var nok det som sto i en av tilbakemeldingene: «Når karter eller ferdigvegnivellementer ikke for tiden blir opptatt i større utstrekning, er det av den enkle grunn at en ikke har personale til det».¹¹⁷¹

I 1957 ga Veglovkomitéen uttrykk for at den mente det var helt nødvendig å få bedre oversikt over eierforholdene

og må sterkt anbefale at de nødvendige midler stilles til disposisjon, slik at avmerking med eventuell fastleggelse av usikre grenser og opptagelse av kart som viser grensene kan bli foretatt innen relativt kort tid. Komitéen anser dette for nødvendig ikke bare fordi god orden i seg selv tilsier at det offentlige til enhver tid kan påvise med sikkerhet grensene for offentlige eiendommer, men også fordi det mer og mer blir praktisk behov for dette. Det er i så henseende nok å nevne de stadig hyppigere tvistigheter med grunneierne i anledning av påstått utvidelse av vegbanen på grunn av moderne vedlikeholdsmetoder og tyngre trafikk.¹¹⁷²

Følgen av dette ble kravet om at det skal utarbeides særskilt dokumentasjon i forbindelse med grunnverv, veglov (1963) § 52. Noen år etter at bestemmelsen var vedtatt, ble spørsmålet om hvordan den skulle praktiseres tatt opp av Vegregisterkomitéen. Dette kommer jeg tilbake til i pkt. 10.5.

10.4 Gjerdene som grensemarkering

Fra 1824 til 1912 førte alenbreddebestemmelsen til at eventuelle gjerdet ble plassert en alen utenfor skråningsfot eller veggrøft, men opprinnelig markerte gjerdet ikke nødvendigvis at det var der eiendomsgrensa gikk. Om det ikke var grøft langs en

¹¹⁷⁰ Veglovkomitéen (1957) s. 35

¹¹⁷¹ Veglovkomitéen (1957) s. 36

¹¹⁷² Veglovkomitéen (1957) s. 36

vegstreking, måtte både 'alenbredden' og byggegrensen fastsettes med utgangspunkt i vegkanten, det fremgår av et skriv fra Indredepartementet til amtmannen i Nordre Bergenhus (Sogn og Fjordane) 15. juni 1867. Dermed ble gjerdeplasseringen også påvirket av om vegen var med eller uten grøft.

Selv om Arbeidsdepartementet 3. mars 1893 skrev at «enhver Veigrund med Grøfter og Skraaninger er erhvervet til Eiendom for det offentlige», åpnet veilov (1912) § 26 for at grunneierne kunne gis tillatelse til å høste det som vokste på skråningen. På denne måten kunne man redusere erstatningen, men det kan samtidig ha bidratt til uklare eierforhold – hvem eier skråningsarealet, og hvem har bare bruksrett? Dette kommer jeg tilbake til i pkt. 12.3.2

Veilov (1851) hadde ingen bestemmelse som kunne brukes for å pålegge grunneierne å sette opp gjerde mot vegen. Det fremgår av et skriv fra Arbeidsdepartementet til amtmannen i Stavanger amt 19. januar 1893 at dette var situasjonen også om grunneieren hadde fått utbetalt gjerdeholdserstatning som følge av et grindforbud,

idet det vilde være Eierne af Gaarden forbeholdt ved Sløifningen af de omhandlede Grinder i Hovedveien, der havde gjort det muligt for dem og tilstødende Grundeiere at undgaa andre Foranstaltninger til Eiendommenes Fredning, samtidig med Udbetaling af Gjerdeholdserstatningen selv at bestemme, hvorvidt de vilde opføre og vedligeholde Gjerde eller sørge for sin Eiendoms Fredning paa anden Maade. Kfr. Lov om Jords Fredning af 16 Mai 1860, der viser, at Gjærdespørgsmaalet er et Spørgsmaal, som alene vedkommer Forholdet mellem Besidderne af Naboeiendomme, og at der – bortset fra dette Forhold – ikke eksisterer nogen Pligt til Gjerdehold mod offentlig Vei.

Med veilov (1912) ble gjerdebestemmelsen imidlertid en bestemmelse som ga gjerdene en klar grensemarkeringsfunksjon. I veilov (1912) § 34 sto det at gjerdet skulle stå «i grænselinjen og paa den til veien hørende grund» og at avstanden fra vegbanen eller fortauet til gjerdet ikke skulle være under 1,5 meter. Det kunne gis tillatelse til annen plassering, og om de tilstøtende grunneierne fikk høstingsrett på skråningene kan det nok ha påvirket plasseringen av eventuelle gjerdet, men det var fylkesvegstyrene som behandlet søknader om tillatelse til avvikende plassering, og det er grunn til å tro at de har vært restriktive. Om de ikke var det før 1933, ble de det nok i alle fall etter at det ble sendt ut en rundskriv om gjerdeplasseringen 5. oktober 1933. I dette rundskrivet informerte vegdirektøren om at Justisdepartementet mente gjerdet som var plassert inne på vegområdet, kunne føre til at Vegvesenets eiendomsrett til grunnen gikk tapt som følge av hevd.

Det fulgte av veilov (1912) § 34 tredje ledd at det var anledning til å avholde egne skjønn om erstatning for grunnerverv og gjerdeflytting slik at eldre gjerder kunne flyttes ut til lovbestemt avstand, og 9. juli 1931 ble det understreket i et rundskriv fra vegdirektøren at det var viktig «at det ved grunnavståelse til offentlige veier erverves grunn i sådan utstrekning at gjerdene kan oppføres i den i loven angitte avstand fra veikant og på den grunn som hører til veien».

I 1938 ble veilov (1912) § 34 endret og minste gjerdeavstand økt til 2,5 meter, fortsatt med mulighet for gjerdeflyttingsskjønn og plikt for grunneieren til å gjennomføre oppsetting og vedlikehold.¹¹⁷³ Da hadde vi imidlertid fått riksveger, og søknader om avvikende gjerdeplassering langs slike veger skulle behandles av departementet. Fra 1938 fremgikk det derfor av § 34 første ledd siste punktum at gjerder «må ikke uten samtykke av fylkesveistyret eller - for de i § 12 a nevnte veier - av departementet stå nærmere kanten av veien, eller i tilfelle fortau, enn 2,5 meter». Men grunneierne pliktet selvsagt ikke å flytte gjerdet før det kom krav om det, og da måtte kravet nødvendigvis ledsages av et gjerdeskjønn, så ofte ble nok situasjonen lik den i figur 19 – vegbanen har blitt stadig bredere, men fordi det er gjerder der, har vegen i alle fall holdt seg innenfor vegområdet. Gjerdene ga følgelig også grunneierne en viss sikkerhet mot å bli utsatt for «stille utvidelser». Det var ikke uvanlig at kjørebane «la på seg» i bredden som følge av bruk av stadig tyngre kjøretøyer, skraping av vegbanen og tilsvarende, men gjerdene gjorde at det var mindre sannsynlig at det skjedde på grunneierens bekostning.

Erstatningen for flytting av gammelt eller oppsetting av nytt gjerde ble utbetalt sammen med erstatningen for grunnen som ble avstått, veilov (1912) § 33. Denne paragrafen sa også at om det var avgjort i forbindelse med et skjønnet at det var behov for gjerder, men eieren eller brukeren likevel ikke satte det opp, «kan amtsveistyret, naar det av hensyn til veien ansees fornødent, besørge gjærdet opført paa hans bekostning».

¹¹⁷³ Lov 24. juni 1938 nr. 24



Figur 19. Grenseskigard langs veg i Gausdal, 1950-tallet (Foto: Anth. B. Nilsen)

15. oktober 1923 ble det sendt ut rundskriv fra vegdirektøren om avmerking av vegens eiendomsgrenser. Bakgrunnen var lov 2. juli 1921 om grenseavmerkning m.v. ved økonomisk oppmåling, som påla grunneiere å merke eiendomsgrensene sine dersom kommunen vedtok å gjennomføre økonomisk oppmåling i hele eller deler av kommunen. I rundskrivet ble det vist til at merkingsplikten også gjelder grensene langs offentlige veier, og at det var den enheten som var å anse som eier av veggrunnen som måtte dekke kostnadene. Det fremgår av skrevet at Arbeidsdepartementet hadde slått fast «at der for offentlige veier skal betraktes som grunneier vedkommende veianlegg inntil avlevering har funnet sted, og efter den tid staten for de av denne vedlikeholdte veier, fylket for hovedveiene forøvrig og herredet for bygdeveiene».

Det var Andreas Baalsrud som var vegdirektør da dette rundskrivet ble sendt ut. Han var opptatt av at vegvesenet måtte ha oversikt over egne grenser og hadde allerede i 1910 holdt foredrag i Norsk arkitekt- og ingeniørforening om den store betydningen det ville ha å få et økonomisk kartverk.¹¹⁷⁴ I rundskrivet står det derfor også at han

ikke [vil] undlate å nevne at man anser det påkrevet at grensene for veivesenets eiendom herefter blir avmerket samtidig med veienes bygning overalt, hvor det antas å være av betydning å ha grensene nøiaktig fiksert.

¹¹⁷⁴ Paule (1997) s. 9

Bestemmelsene om grenseavmerking i reglementet Landbruksdepartementet hadde fastsatt for «utskiftningsvæsenets maalinge m. v.» 30. april 1921 er gjengitt i sin helhet i skrevet, og det er også vist til et tilleggs-skriv til reglementet, datert 13. juni 1921, der det står at «Gjerde som står i grensen, er i god stand og med sikkerhet kan påregnes vedlikeholdt godtas som grenseavmerkning». Loven om økonomisk oppmåling fra 1921 ga imidlertid få resultater, per november 1944 var Ringsaker det eneste herredet i Norge som hadde gjennomført en slik oppmåling.¹¹⁷⁵ Det ble heller ikke så mye annen grensemerking i regi av vegvesenet, så grunneiernes plikt til å holde gjerde i grenselinja var det som i størst grad bidro til å markere dem.

Det var mye diskusjon om gjerdeplikten før veglov (1963) ble vedtatt. Veglovkomitéen mente man generelt burde redusere gjerdebruken, men komitéens flertall gikk inn for at det fortsatt skulle være grunneierens plikt å sette opp og vedlikeholde gjerder som ble ansett som nødvendige, og at kostnadene fortsatt skulle bæres av kommunene.¹¹⁷⁶ Ett av komitémedlemmene mente imidlertid at gjerdekostnadene burde inngå i de ordinære bevilgningene og at det normalt burde være vegmyndighetene som hadde ansvaret for å sette dem opp og vedlikeholde dem. Det var svært delte meninger om dette i høringsrunden, men mindretallets syn fikk gjennomslag i Samferdselsdepartementet og fikk også flertall i Stortinget da den nye loven ble vedtatt.¹¹⁷⁷ Slik den ble vedtatt la derfor veglov (1963) § 44 vedlikeholdsansvaret for svært mange gjerder på vegmyndighetene. Allerede under stortingsdebatten før loven ble vedtatt, ble det imidlertid klart at departementet måtte vurdere dette på nytt. I januar 1964 kom det forslag om at bestemmelsen skulle endres slik at det var den parten som hadde fremsatt krav om at det skulle settes opp gjerde, som også skulle ha vedlikeholdsansvaret for det.¹¹⁷⁸ Forslaget ble behandlet av Odelstinget 8. mai sammen med to andre endringsforslag – ett som klargjorde delegasjonshjemmelen i § 9¹¹⁷⁹ og ett om nytt andreledd i § 60 som åpnet for at jordskifteretten kunne fungere som skjønnsrett i forbindelse med tiltaksjordskifter¹¹⁸⁰.

¹¹⁷⁵ Paule (1997) s. 15

¹¹⁷⁶ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) s. 5-6

¹¹⁷⁷ Ot.prp. nr. 27 (1963-1964) s. 3

¹¹⁷⁸ Ot.prp. nr. 27 (1963-1964), Innst. O. nr. 76 (1963-1964)

¹¹⁷⁹ Ot.prp. nr. 49 (1963-1964), Innst. O. nr. 81 (1963-1964)

¹¹⁸⁰ Ot.prp. nr. 32 (1963-1964), Innst. O. nr. 66 (1963-1964)

Endringene ble enstemmig vedtatt, og de trådte i kraft med umiddelbar virkning ved lov 5. juni 1964 nr. 1.

Hovedregelen etter veglova § 45 er fortsatt at gjerder skal settes i grenselinja, men det er ikke lenger et krav. Veglova fikk en egen dokumentasjonsbestemmelse i § 52, den sier at det skal settes opp egne dokumenter som viser hva som er avstått fra hver enkelt eiendom. Det førte til at det ble opprettet egne grunn- og grensearkiver, som iblant omtales som «333- og 335-arkivene» fordi det var denne arkivkoden de hadde frem til 2015. Vegvesenet tok også i bruk standardiserte grensemerker mot slutten av 1960-tallet, dermed var det ikke lenger like viktig at gjerdene ble satt «i grenselinjen og på den til veien hørende grunn». Om det er uklart hvor eiendomsgrensa mellom en gammel veg og et privateid areal befinner seg, kan gamle gjerder (uavhengig av om de fortsatt står der eller om plasseringen fremgår av et gammelt bilde) likevel fortsatt være et godt utgangspunkt for avklaringen.

10.5 Vegvesenets 'gulkuler', hjemmelsdokumenter og grunn-eroversarkiv

24. september 1966 opprettet Samferdselsdepartementet en komité som skulle utarbeide forslag til et vegregister.¹¹⁸¹ Komitéen leverte innstillingen sin i februar 1973, men hadde da allerede satt i gang en del tiltak knyttet til eiendomsspørsmålene. Jordskifte kandidatene Tore Johan Haslestad, Jostein Kirkhus og Odd Søggaard fra Landbrukshøyskolen på Ås leverte hovedoppgaven *Grenser mellom offentlig veg og tilstøtende grunn* i 1968 etter oppfordring fra komitéen, og den hadde også fastsatt ensartede oppmålingsregler for veggrunn, fått utarbeidet en håndbok for målearbeidene og satt opp forslag til standardiserte 'hjemmelsdokumenter' for bruk i forbindelse med oppmålingsarbeidet.¹¹⁸²

Vegkontorene hadde begynt å merke eiendomsgrensene før komitéen ble satt ned, men hadde tatt i bruk en rekke ulike merketyper. Figur 20 viser et grensestikk ved fv. 245 i Gran kommune, Innlandet, fotografert i april 2020. Resten av grensemerkene i samme område var 'gulkuler'.

¹¹⁸¹ Ot.meld. nr. 2 (1967-1968) s. 50-51

¹¹⁸² Vegregisterkomitéen (1973) s. 7-8



Figur 20. Plaststikk merket 'GRENSESTIKK STATENS VEGVESEN'. (Foto: Hallgeir Tomter)

Vegdirektoratet ville gjerne finne et standardisert og rimelig grensemerke som «ved sin utforming vil kunne karakterisere eiendomsgrensen for offentlige vegger», og Vestfold vegkontor foreslo at man valgte det som ble brukt der – 20 mm kamstål med en plastkule på toppen.¹¹⁸³ 19. august 1967 ba Vegdirektoratets innkjøpskontor vegsjefene uttale seg om forslaget innen en måned. Samtidig ble de bedt om å komme med overslag over hvor

¹¹⁸³ Melding nr. 234/67 Ik fra Vegdirektoratet til vegsjefene, datert 19. august 1967

mange grensemerker de ville ha behov for i første omgang, slik at det kunne foretas en samlet bestilling av kuler med påskriften «Grense» og SVVs emblem. «Det bør foreløpig ikke gjøres innkjøp av andre grensemerker», sto det så i siste del av skrivet. Det sto ikke hvilken størrelse eller farge man hadde tenkt at kulene skulle ha, vegsjefene ble bare informert om at en «foreløpig prøve på plastkuler sendes som egen ekspedisjon», men valget falt på guloransje kuler. Over tid har de bleknet nokså mye, så i dag er de fleste svakt gule. Mange omtaler dem likevel fortsatt som «appelsinene».

I Akershus hadde man siden 1966 forsøkt seg med grensemerker av lettmetall, trekantet med en plate på toppen. De hadde den fordelen at de var lette å frakte med seg og forholdsvis greie å slå ned i jorden. Derimot «blir de forholdsvis dyre i anskaffelse, gjennomsnitt ca. 12 kr. pr. stk».¹¹⁸⁴ Vegsjef Billehaug bestilte dermed like godt 7000 grensekuler samtidig med at han sendte sin tilbakemelding i september 1967. Av de 16 vegkontorene som svarte på Vegdirektoratets brev, var det 15 som støttet 'gulkulene' og bare ett som «stillet seg nærmest negativ til forslaget, hovedsakelig fordi en der nylig hadde tatt i bruk et spesielt grensemerke».¹¹⁸⁵ Etter dette vedtok Vegdirektoratet «at kombinasjonen Kamstål – Plastkule skal benyttes som grensemerke i Statens vegvesen. Andre grensemerker skal bare anvendes til eventuelle restlagre er benyttet».¹¹⁸⁶ Noen vegkontorer har nok hatt en del grensemerker på lager, blant annet hadde Vest-Agder sannsynligvis et lager av hvite kuler som det tok noe tid å bruke opp.¹¹⁸⁷ Etter dette var 'gulkulene' imidlertid SVVs standard-grensemerke til de ble avløst av aluminiumsgrensemerkene etter hvert som delingslovens registreringskrav ble gjort gjeldende også for vegenes del.

I delingslovutvalgets utredning ble det vist til SVVs merker som et mulig utgangspunkt i forbindelse med at utvalget bemerket at man burde vurdere å påby bruk av standardiserte grensemerker.¹¹⁸⁸ Aluminiumsmerkene var nok et bedre valg, men SVVs

¹¹⁸⁴ Vegsjef Kjartan Billehaug i brev til Vegdirektoratet 20. september 1967,

¹¹⁸⁵ NA-rundskriv nr. 33/68 Plan (11. mai 1968)

¹¹⁸⁶ NA-rundskriv nr. 33/68 Plan (11. mai 1968)

¹¹⁸⁷ Informasjon fra jordskiftedommer på dømesamling for jordskifterettene i Agder dømme 28. september 2022

¹¹⁸⁸ NOU 1973: 31 s. 39

grensemerker er uansett offentlige grensemerker fordi det var Vegdirektoratet som hadde vedtaksmyndigheten på det aktuelle området da de ble godkjent.

Det var ikke alle grensepunkter som ble målt inn samtidig med at de ble merket. Vegregisterkomitéen protokollerte i møte nr. 1/1968 at «Fastsettelse av eiendomsgrenser i forbindelse med nyanlegg gjøres så vidt mulig ved hjelp av koordinater tilknyttet landsnettet», men videre står det at

Når det gjelder fastsettelse av eiendomsgrenser langs eksisterende veger og hvor det i dag er vanskelig å få tilknytning til landsnettet, vil dette bli gjort til gjenstand for nærmere undersøkelser av Vegregisterkomitéen.

Av hensyn til de nevnte momenter bør det på det nåværende tidspunkt ikke igangsettes omfattende oppmålingsarbeider for sikring av grensemerker utenfor de distrikter hvor det kan skaffes tilknytning til landsnettet eller annet forsvarlig lokalt koordinatsystem.

En bør under slike forhold først og fremst sørge for å få avmerket grensene i marken og la innmålingen av dem utstå til en har fått en nærmere avklaring om fremgangsmåten ved slike arbeider.¹¹⁸⁹

I Akershus vegkontors rundskriv nr. 8/71 ble det presisert at det skulle settes grensemerker i alle knekkpunkter og i delet mellom naboer som grenset til vegen, og at det skulle gjøres også om det var satt opp permanent gjerde i grenselinja. Bakgrunnen for rundskrivet var «den noe uensartede praksis som er nyttet ved utsetting», blant annet hadde ikke alle grensemerker hatt tilstrekkelig langt festestål. I skrevet ble det understreket at kulene måtte stå høyst 10-12 centimeter over bakken og «skal settes ut så hensynsfullt som mulig slik at det ikke oppstår unødige ulemper for grunneierne». Rundskrivet ble avsluttet med informasjon om at «Grunnseksjonen vil være behjelpelig dersom det er nødvendig å finne fram hjemmelsdokumentene, for å rekonstruere grensene».

‘Hjemmelsdokumentet’ det er vist til i rundskriv 8/71 var en erklæring (bekreftelse) som til en viss grad var standardisert, men som det finnes mange varianter av. Vegregisterkomitéen utarbeidet et forslag i 1973, men det fantes allerede en hjemmelsdokument-mal da komitéen ble satt ned. Den ble sendt ut som vedlegg til rundskriv 6/65 V fra Samferdselsdepartementet 20. januar 1965, men var ikke stort mer enn en kjøpskvittering der den som avsto grunn bekreftet at

¹¹⁸⁹ Gjengitt etter NA-rundskriv 33/68.

Undertegnede eier av g.nr. ... b.nr. ... i ... kommune, har overdratt til staten v/Samferdselsdepartementet v/vegsjefen i ... fylke, eiendomsretten til det areal som er angitt ved nedenstående arealoppgave og grensebeskrivelse, jfr. skjønn holdt av ... den ... ¹⁾ vedlagte kjøpekontrakt av ... ¹⁾ ... - ¹⁾ stryk det som ikke passer.

Det var satt av plass til både arealoppgave og grensebeskrivelse i dette dokumentet, men i rundskrivet ble det forutsatt at det vanligvis skulle avholdes grensegangsforretning «i medhold av jordskifteloven § 100, jfr. § 34 og Reglement for jordskifteverkets målinger m. v. av 25. april 1953 pkt. 88-99» når et veganlegg var ferdigstilt. Det sto at det «forutsettes oppsatt kart» i forbindelse med denne grensegangen, og i pkt. 4 i rundskrivet sto det derfor at det var «tilstrekkelig å henvise til avholdt grensegangsforretning» under punktet 'Grensebeskrivelse'. Egen grensebeskrivelse i hjemmeldokumentet var altså ikke noe krav.

I rundskriv 6/65 V sto det videre at

Dokumentene etter § 52 vil danne grunnlaget for påvisning av vegvesenets eiendomsrett og en forutsetter at det utarbeides et register for alle grunnervelser innen fylket hvor disse dokumentene innføres.

Problemet (slik vi møter det i dag) er imidlertid at når man hadde ett hjemmeldokument og en separat grensegangsforretning, ble dokumentasjonen gjennomgående arkivert i ulike deler av de fysiske arkivene. I 1964 ble det utarbeidet ny arkivkatalog for Statens vegvesen etter 'desimalsystemet', der all dokumentasjon ble delt inn i klasser fra 0 til 9.¹¹⁹⁰ Hver av klassene ble delt i 10 grupper, som så igjen ble delt inn i 10 undergrupper (om det var behov for så mange). Første siffer fra venstre i arkivkoden anga dermed arkivklassen, siffer nr. 2 arkivgruppen og siffer nr. 3 undergruppen. Både grunnervisdokumentasjon og kart- og oppmålingsinformasjon ble plassert i klasse 3 *Planlegging* og gruppe 3 *Grunnervelse m. v.*, men i to forskjellige undergrupper – henholdsvis undergruppe 333 *Grunnavståing, skjønn m. v.* og undergruppe 335 *Eiendomsgrenser (oppmålingsforretninger m. v.)*.

Selv om det var forutsatt at det skulle opprettes registre der man samlet informasjonen om hvilke dokumenter som hørte til hvert enkelt grunnerv, ble det ikke gitt noen retningslinjer for hvordan det skulle gjøres. Vegkontorene løste derfor både

¹¹⁹⁰ «Instruks for klassifisering», s. 95-97 i *Arkivkatalog for Statens vegvesen (1964)*

registrerings- og arkiveringsoppgaven på den måten hvert enkelt vegkontor oppfattet som mest hensiktsmessig. Vegregisterkomitéen viste i innstillingen sin til en rapport fra Rasjonaliseringsdirektoratet, der det blant annet var bemerket at «opplegget for de enkelte registre varierer fra vegkontor til vegkontor og synes å være sterkt avhengig av den person som har det daglige ansvar for registeret».¹¹⁹¹ Komitéen bemerket at det ofte var vanskelig å finne enkeltdokumenter som de ansatte ved vegkontorene trengte i forbindelse med det daglige arbeidet, og var derfor opptatt av å få utarbeidet et standardisert opplegg der det blant annet skulle være underregistre som «hver for seg [skal] inneholde opplysninger og data som det er hensiktsmessig å gruppere med tanke på brukerne, presentasjon og innsamlingsmetoder».¹¹⁹²

Komitéen anbefalte at registeret som sådan skulle bestå av arkivkort der hele saksforløpet ble registrert, mens hjemmelsdokumentet med vedlegg

først og fremst bør være reservert data av mer varig verdi og inneholde opplysninger som dokumenterer at gjeldende bestemmelser er fulgt.

Av aktuelle bestemmelser i denne forbindelse kan nevnes:

1. Det skal foretas en forsvarlig grenseavmerking.
2. Grunneieren skal få påvist grensene mellom veggen og den tilstøtende grunn.
3. Det skal foretas en forsvarlig oppmåling og grenseangivelse.
4. Det skal opptas kart.
5. Det skal utferdiges et hjemmelsdokument.¹¹⁹³

I komitéen forslag til hjemmelsdokument var et kart eller en skisse med grenseangivelse ført opp som obligatorisk vedlegg (forslaget ligger som vedlegg 8). Komitéen mente at man etter hvert burde komme bort fra rent beskrivende grenseangivelser og gå over til «mer eksakte angivelser», fortrinnsvis ved at grensepunktene ble innmålt med koordinater i landsnettet, og i forslaget var det lagt inn et eget koordinatvedlegg. Dersom innmåling ikke var mulig, anbefalte komitéen at grenseangivelsen ble lagt «i direkte tilknytning til kartutsnittet. En må da sørge for å påføre dette de nødvendige mål for

¹¹⁹¹ Vegregisterkomitéen (1973) s. 94

¹¹⁹² Vegregisterkomitéen (1973) s. 235. Eiendomsregisteret er omtalt på s. 242-245

¹¹⁹³ Vegregisterkomitéen (1973) s. 242. Delen om eiendomsregistre omfatter sidene 242-250, med forslaget til hjemmelsdokument inntatt på s. 246-248.

rekonstruksjon av grensepunktene». En gjennomgang av hjemmelsdokumenter¹¹⁹⁴ fra ulike deler av landet tyder imidlertid på at mange vegkontorer fortsatte å bruke den gamle hjemmelsdokument-malen (eller en lokal variant) etter at Vegregisterkomitéen hadde lagt fram sitt forslag, og at man også ofte fortsatte å arkivere hjemmelsdokumentet uten kartvedlegg. Det kan være vist til kartvedlegget i hjemmelsdokumentet, ofte ved at det ved punktet grensebeskrivelse står f.eks «Som vedlagte grunnkart viser», og det står også vanligvis noe i retning av «Hver av partene har beholdt ett sett av dette dokument med bilag», men kartvedleggene mangler ofte i det skannede materialet, og det tyder på at de heller ikke har vært arkivert sammen med hjemmelsdokumentene i det fysiske arkivet. På registerkortene (som det også finnes en del ulike versjoner av) har man gjerne vært nøye med å føre opp datoer og informasjon med økonomisk betydning, inkludert datoer for eventuelle skjønn, men henvisninger til kart- eller oppmålingsinformasjon er det sjelden man finner. Denne informasjonen ble sannsynligvis ansett som overflødig så lenge alt ble håndtert på vegkontorer som nesten bare hadde prosjekter innenfor sitt eget fylkes grenser, og i et relativt lite miljø med kontormedarbeidere som visste hva som var hvor i arkivet.

Dagens oversiktsproblemer og tilsynelatende dokumentmangel skyldes derfor ikke nødvendigvis at dokumentene ikke eksisterer, men at de ikke ble arkivert og registrert med tanke på en fremtidig organisering der 'sams' vegadministrasjon ikke lenger eksisterte og der dagens SVV-ansatte kan få spørsmål om eiendomsforhold et helt annet sted i landet enn der vedkommende sitter som følge av omorganiseringen av Statens vegvesen ved årsskiftet 2019/2020.

¹¹⁹⁴ Materialet som er gjennomgått ligger i en digital mappe på området SVV Drift og vedlikehold Grunnerverv/Arkiv før 2020

11 Kart

11.1 Kart som del av avklaringsarbeidet

I forbindelse med avklaring av eierforhold kan det komplisere letingen etter dokumentasjon at vegansvaret tidligere var fordelt på så mange ulike aktører. Ettersom ansvarsfordelingen både hadde sammenheng med hvilken vegklasse vegen tilhørte og når et tiltak ble gjennomført, kan det være vanskelig å vite hvor man skal lete etter dokumentasjon om man ikke vet begge deler. I slike tilfeller kan gamle kart være et godt hjelpemiddel, særlig når det gjelder spørsmålet om vegklasse.

Vi har hatt normerte karttegn for ulike vegtyper siden siste del av 1700-tallet, men i spesialkart kan utgiveren ha brukt andre tegn enn dem som er fastsatt i normen for å fremheve det som er mest relevant i den aktuelle sammenhengen. Utviklingen innenfor samferdselsområdet førte over tid også til at noen vegtegn kom til, mens andre forsvant. «I det hele tatt må det kunne sies at de endringene av veiklasser og veisymboler som stadig fant sted, og lanseringen av karttegn for nye transportformer, på en glimrende måte gjenspeiler utviklingen av landets kommunikasjoner», har Harsson og Aanrud

4. <i>e. Veie.</i>	1:		Farve og Anm.
	10000/12500/ 20000.25000	40000 50000	
<i>Hovedvei</i>			<i>Carmin</i>
<i>Bygdevei.</i>			<i>Sienna. Den tykke</i>
<i>God Gaardvei</i>			<i>Streg legger</i>
<i>Ridevei, rodelagt</i>			<i>D°. som Regel un-</i>
<i>D° ikke rodelagt</i> <i>samt mindre god</i> <i>Gaardvei</i>			<i>der og til høi-</i>
<i>Fodsti</i>			<i>re, men dog</i>
<i>Havegange (Park- og</i> <i>Kirkegaards.)</i>			<i>altid paa sam-</i>
<i>Vinterveie</i>			<i>me Side.</i>
			<i>D°. (1/300000</i>
			<i>fermindes</i>
			<i>Veibreddens</i>
			<i>for 3000</i>
			<i>med 0.25 mm.</i>
			<i>Farves ikke</i>

Figur 21. Norm for konventionelle karttegn (1881), vegtegnene

skrevet.¹¹⁹⁵ Tegnet for «rodelagt vei» kom for eksempel inn i kartnormen i forbindelse med en ny instruks i 1870¹¹⁹⁶, men ble tatt ut igjen allerede rundt 1900, en naturlig følge av at naturalvedlikeholdet i stigende grad ble avløst av veivoktersystemet. Samtidig forsvant karttegnet 'ridesti'.

Vegene er en del av grunnlagsinformasjonen i de fleste kart, men det er også

¹¹⁹⁵ Harsson og Aanrud (2016) s. 299

¹¹⁹⁶ Harsson og Aanrud (2016) s. 298

produsert en del egne vegkartserier de siste par hundre årene. Her omtales to av disse seriene – veglengdemålingene fra første del av 1800-tallet og fylkeskontorenes vegkartserier fra midten av 1900-tallet.

Vi fikk altså ikke noe matrikkelkartverk på 1800-tallet, men vi har en del jordskiftekart, og der kan man også finne nyttig veginformasjon. I pkt. 11.4 sies det litt om dette.

11.2 1818-1830: Veglengdemålinger og Justisdepartementets vegkart

I 1818 ble det igangsatt oppmåling av samtlige hovedveger i Norge. Kartseriene ble i første omgang brukt som grunnlag for kunngjøringer om avstanden mellom ulike steder langs hovedvegene, deretter ble informasjonen sammenstilt i *Veikart over Norge. Udarbeidet efter Foranstaltning af den Kogl. Norske Regjerings Justits og Politie Depart^{md} under Opsyn af Directionen for den Kongl Norske Opmaaling ved C.H.P. Lund*, som kom i 1830. Dette var det første trykte landkartet Norges Geografiske Oppmåling ga ut.¹¹⁹⁷

I boka *Med kart skal landet bygges* er Justisdepartementets rolle i sammenheng med dette kartet ikke helt riktig beskrevet – der står det at 1830-kartet må anses som «et tidlig uttrykk for at også det offentlige må ha følt et visst ansvar for de reisende, eller rettere det offisielle skyssvesenet».¹¹⁹⁸ Det offentlige ansvaret var imidlertid langt klarere enn man kan få inntrykk av ut fra dette. Veglengdemålingene, kunngjøringene og 1830-kartet inngikk i oppfølgingen av blant annet skyssloven fra 1816¹¹⁹⁹, som sa at det skulle opprettet faste skyssstasjoner med passende avstand langs alle hovedveger (§ 1), og at skyssstakstene skulle fastsettes per (gammel norsk) mil (§ 5).

Da Christian Fredrik opprettet de første departementene 2. mars 1814, ble «Vei- og Telegraph-Sager; Post- og Skyds-Væsenet» lagt under 2. departement, som var departementet for «Samtlige til den indvortes Bestyrelse henhørende Sager».¹²⁰⁰ Høsten 1814 ble ansvaret for «Skyds-, Vei- og Post-Væsenet» overført til 3. departement,

¹¹⁹⁷ Harsson og Aanrud (2016) s. 425. Kartet er gjengitt på side 490. Det fremgår for øvrig av teksten på siden før kartet at de Seue mente det var utarbeidet i 1828 (dette står på side 120 i hans bok), men at Harsson og Aanrud mener det er fra 1830. I et «Tillæg» på vestre side av kartet står det da også at «Aarstallet '1830' er av Graveuren udeglemt.»

¹¹⁹⁸ Harsson og Aanrud (2016) s. 425

¹¹⁹⁹ Lov 6. juni 1816

¹²⁰⁰ Instruks 2. mars 1814

‘Politidepartementet’.¹²⁰¹ Da det ble etablert ny departementsinndeling med virkningen fra 1. januar 1819, fulgte «Vei- og Skydsvæsenet» så med til Justis- og politidepartementet, der det var til Indredepartementet ble opprettet i 1846, mens Postvesenet ble lagt under Finansdepartementet.¹²⁰² ‘

Den første «Plakat angaaende Veiens Længde» ble sendt ut 20. august 1818, mens det ansvarlige departementet fortsatt het bare Politidepartementet, og starter med ordene

Til almeen Efterretning kundgjøres herved, at Veien fra Christiania igjennem Ringerige og Hadeland, ved en af Departementet foranstaltet paalidelig Opmaaling, er befunden af følgende Længde:¹²⁰³

Fra 29. oktober 1819 til 30. juni 1826 kom det minst 16 tilsvarende kunngjøringer for andre vegstrekninger.¹²⁰⁴ I 1838 kom det også en for Nordland. Det fremgår av vegklassifiseringsvedtakene for Nordland og Troms/Finmark (som var ett fylke til 1866), begge datert 24. oktober 1826, at det bare var bygdeveger i disse fylkene. Det forklarer hvorfor 1830-kartet «Til tross for tittelen dekket... bare området sør for Nordland»¹²⁰⁵ – det var bare hovedvegene som ble målt opp og kartlagt på initiativ fra departementet, dermed var det også bare fylker med hovedveger som ble tatt med i 1830-kartet. I 1838 hadde Nordland fortsatt ingen hovedveger, så selv om kunngjøringen angir avstanden mellom skystasjonene er det bemerket «at alle foranførte Distancer ere til Søes». I tillegg kom det en kunngjøring i 1838, men der hadde departementet bare sammenstilt informasjonen fra noen av de første kunngjøringene for veger i Akershus og Østfold med lengdene fra noen nyere målinger.

Kunngjøringene er vanligvis ført opp under «Veivæsenet» i registrene til de trykte skrivsamlingene, men kartleggingen ble ikke gjennomført primært med tanke på vegadministrasjonen. Den var i like stor grad en følge av skyssloven av 6. juni 1816, som

¹²⁰¹ Kunngjøring 30. november 1814

¹²⁰² Kunngjøring 17. november 1818

¹²⁰³ Placat 20. august 1818

¹²⁰⁴ Se vedlegg 1

¹²⁰⁵ Harrsson og Aanrud (2016) s. 425

avløste en midlertidig skyssplakat fra 17. februar 1815. I skyssloven var takstene angitt «pr. Miil»¹²⁰⁶, og det fulgte av § 1 i loven at det skulle anlegges skysstasjoner i

de Districter ved Rigets Hovedveie, hvor den skydspligtige Almues Pluralitet ønsker det, og det efter nærmere Undersøgelse befindes udførligt ... i saadan Afstand fra hinanden, som efter Øvrighedens Skjøn passer med ethvert Steds Local-Beskaffenhed.

Dermed måtte vegene måles opp både for å få avklart hvor det måtte etableres nye skysskifter og for å få fastsatt takstene for hver strekning.

De originale vegmålingskartene ligger i dag i minst fire ulike arkiver – hos Kartverket, i Nasjonalbiblioteket, i Riksarkivet og i Dronning Margrethes private arkiv¹²⁰⁷. Kartverkets serier er registrert som 'Veikart - Norge 239' og 'Veikart - Norge 240' i Kartverkets historiske kartarkiv og er 'georeferert', noe som betyr at man kan gå inn via feltet «Sjå kartet stadfesta» og se dem sammenstilt med dagens kart.



Figur 22. Veglengdekart fra 1819, stedfestet utsnitt nordøst for dagens Sinsenkryss.

© Kartverket

¹²⁰⁶ I lov 22. mai 1875 nr. 25 om metrisk mål og vekt § 38 står det at man ved konvertering skulle regne 1 gammel mil lik 11 kilometer, men «en Miil» var i utgangspunktet 18 000 alen, dvs 11,295 km.

¹²⁰⁷ «Gjorde sensasjonelt funn i dansk dronningarkiv» – NRK Vestland (publisert 16. juni 2016, sist lest 24. mai 2022)

Målestokken og detaljeringsgraden i disse kartene gjør at de egner seg bedre enn de fleste andre kart om man ønsker å finne ut hvor vegene gikk i den aktuelle perioden. Ellers vil det i hovedsak være vegklassen og den sannsynlige anleggsperioden det er mulig å få mer informasjon om. I det siste tilfellet vil muligheten til å snevre inn perioden være avhengig av hvor mange kart fra perioden som er tilgjengelige, men det blir stadig lagt ut 'nye' kart både på Kartverkets historiske kartside, Nasjonalbibliotekets kartside og i Digitalarkivet, så mulighetene bedres hele tiden.

11.3 Vegkontorenes 1900-talls-vegkartserie – spesialkart, ikke normert tegnbruk

I de topografiske kartene som ble gitt ut av Norges Geografiske Oppmåling (NGO), var veglinjene et av grunnelementene. Rene vegkart produserte NGO derimot ikke:

Oppmålingens befatning med rene veikart, frem gjennom tidene har vært svært beskjeden. Det siste som kan sies å grense opp mot den slags kart, må være «Reisekart over Norges 5 sydligste Stifter» i målestokk 1: 800 000, utgitt av Oppmålingen i 1869. Behovet for oversiktskart som med fordel kunne benyttes av veifarende, ble ivaretatt av andre kartkyndige og private forlag. Men ofte har Oppmålingens egne ansatte vært involvert i slike kart.¹²⁰⁸

I 1916 sendte NGO et nokså skarpt brev til vegdirektøren, der det ble gjort oppmerksom på at det var forbudt å kopiere NGOs kart «til benyttelse ved utarbeidelse av forslag vedrørende fylkets veier».¹²⁰⁹ Bakgrunnen var at en overingeniør (vegsjef) hadde gjort nettopp dette, og NGO startet med å vise til at selv om det sikkert var gjort i god tro, «er sådan kopiering forbudt som stridende mot loven om forfatter- og kunstnerrett av 4. juli 1893 § 2 c». Det som var verre, var imidlertid at

det viser sig, at det er av *vore hemmelige målinger* at kopier er tatt. Når disse med generalstabens samtykke har vært utlevert bl.a til overingeniørerne er dette skedd under den forutsetning, at målingene skulle behandles helt konfidentielt, og spesiet at kopier utover det utleverte antall (hvorover man fører kontroll) ikke skulle forarbeides. (Kursiveringen er opprinnelig)

NGO ba derfor vegdirektøren sende ut et «forbud mot kopiering av Oppmålingens originalmålinger», noe som også ble gjort.

¹²⁰⁸ Harsson og Aanrud (2016) s. 491

¹²⁰⁹ Rundskriv 1. februar 1916

Vegvesenet trengte imidlertid kart både som grunnlag for planleggingsarbeidet og for å holde oversikt over de ulike vegene, og mangelen på spesialkart for vegformål ble tatt opp da vegdirektøren la frem sin innstilling til vegbudsjett for 1936-1937:

Savnet av gode veikarter har i de senere år gjort sig stadig sterkere gjeldende. I første rekke er det påkrevet for veivesenets eget behov å ha spesialkarter som gir en oversikt over de forskjellige kategorier av veier og disses lengde, veiens rutenummer, broers og ferjesteders beliggenhet m. m. At sådanne karter også er av stor interesse for veitrafikantene forstår man av de mange henvendelser og forespørsler som innløper så vel til fylkenes veikontorer som til veidirektørkontoret både fra privatfolk og offentlige og private institusjoner.¹²¹⁰

Det fremgår av vegdirektørens redegjørelse til Arbeidsdepartementet at åtte fylkesvegkontorer allerede hadde utarbeidet egne vegkart¹²¹¹, men at ti fortsatt ikke hadde noe slikt, «i de fleste tilfelle på grunn av at man ikke har kunnet tilveiebringe de til kartenes trykning nødvendige beløp».

Ved vegdirektørens kontor hadde man allerede arbeidet i noen år for å få på plass spesialkart for Vegvesenet, men da i form av en større kartserie som skulle dekke hele landet.¹²¹² I budsjettinnstillingen fra 1936 pekte vegdirektøren på at et slikt kartverk ville forenkle flere arbeidsoppgaver og følgelig være kostnadsreducerende i lengden:

Ved behandlingen av de utallige veispørsmål trenges en mengde kartskisser som blir utført dels ved fylkenes veikontorer og dels ved veidirektørkontoret. Ved nye anleggs foreleggelse for Stortinget medfølger også et kart. Utarbeidelsen av alle disse karter og kartskisser ved spesielle anledninger medfører et betydelig arbeide og det er for å forenkle og forminske dette arbeide at man ved hjelp av en billig reproduksjonsmetode har begyndt å istandbringe oversiktskarter over alle distrikter som kan anvendes i de tilfelle man har bruk for et kart eller en kartskisse.¹²¹³

Målet var å få et kartverk som besto av ca. 450 kartblad i formatet 48 x 34,5 cm, men i 1936 var bare 60 blad klare «da man har hatt utilstrekkelige midler til bestridelse av utgiftene, og hvis man skal fortsette i samme tempo som hittil, vil det gå en lang årrekke før man kan få arbeidet fullført». Vegdirektøren foreslo derfor at det ble bevilget midler

¹²¹⁰ St.prp. nr. 1 (1936) s. 118

¹²¹¹ På overingeniørmøtet i 1936 ble de omtalt som 'fylkesveikart', men de er altså fylkes-veikart, ikke fylkesvei-kart

¹²¹² Meddelelser fra Veidirektøren, nr. 10/1933 s. 156-157

¹²¹³ St.prp. nr. 1 (1936) s. 118

fra «bilkontrollens avgiftsfond» til disse kartarbeidene; et engangsbeløp på rundt 20 000,- til fylkesvegkartene og («foreløbig») kr. 10 000,-/år til oversiktskartene. For en slik årlig bevilgning

vil man formentlig kunne få utgitt ca. 100 kartblad, således at de manglende 390 blad vil kunne utkomme i løpet av 3-4 år. Det vil visstnok kunne påregnes nogen inntekt ved salg av karter, således at man herved vil kunne dekke en del av utgiftene.

Arbeidsdepartementet var enig i at det var ønskelig å få utgitt de aktuelle vegkartene, men ville ikke gå inn for å bevilge mer enn kr. 5000,- i den aktuelle budsjetterminen, og budsjettkomiteén støttet Arbeidsdepartementet på dette punktet.¹²¹⁴

Overingeniørmøtet i 1936 ble avholdt før budsjettet for 1936-1937 var endelig vedtatt.¹²¹⁵ *Utarbeidelse av ensartede fylkesveikarter* var ført opp som sak 2 på sakskartet, og det fremgår av referatet at spørsmålet om det var behov for standardisering var blant det som ble diskutert. De åtte kartene som allerede var utgitt hadde «i det vesentlige samme utstyr og innhold», blant annet var riksvegene markert med rød, fylkesveiene med svart og bygdeveiene med gul farge på veglinjen i samtlige kart. En av overingeniørene mente det var «mindre heldig» at fylkesvegene var svarte, blant annet fordi de «derved på enkelte karter virker for dominerende i forhold til riksveiene». Fargene var imidlertid valgt for å få samsvar mellom fargen på de nye vegnummerskiltene man hadde begynt å sette opp og den tilsvarende veglinjen i kartet, og det var en del motforestillinger mot å endre fargebruken. I tillegg til at noen mente man i så fall også måtte bytte ut vegnummerskiltene, ble det vist til at problemet med 'dominerende' svarte fylkesveger ville bli mindre i nye kart fordi fylkesvegnettet var blitt kraftig redusert året før.¹²¹⁶ Det hadde også økonomiske konsekvenser å ta i bruk nye farger, «da hver farve betinger et særskilt trykk og økede utgifter».

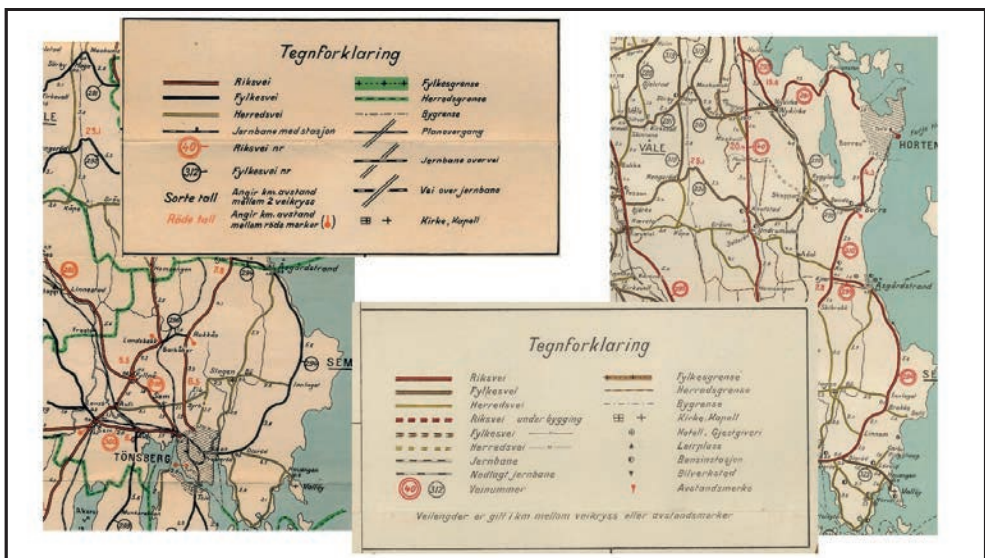
Referatet tyder ikke på at det ble enighet om annet enn at riksvegene burde ha en farge som skilte dem fra fylkesvegene; at kartene ikke burde være for store og at «det bør være overensstemmelse mellom farvebetegnelse på kartene og farven på

¹²¹⁴ St.prp. nr. 1 (1936) s. 120, Budgett-innst. S. nr. 111 (1936) s. 11

¹²¹⁵ Meddelelser fra Veidirektøren 1936 s. 80-81 (gjelder også følgende avsnitt)

¹²¹⁶ Mange fylkesveger hadde blitt riksveg 1. juli 1935 (oversikt i St.prp. nr. 1 (1936) s. 102-106), så i juni 1936 var det ifølge referatet mindre enn 4000 km fylkesveg i Norge, mot 13 800 km riksveg og 21 800 km bygdeveg.

veiviserskiltene». Likevel fremgår det av kartene som ble utgitt etter overingeniørmøtet at man valgte å gå bort fra svarte fylkesveglinjer og over til å bruke brunt. Sammenhengen med fargebruken på vegviserskiltene ivaretok man ved å markere riksvegnummeret med rødt i en rød sirkel med dobbel ytterring, mens fylkesvegnumrene ble påført med sort i en enkel, sort ring. Denne måten å angi vegnummeret på var brukt også i de første kartene, men fra 1936 ble dette altså den eneste «fargekoblingen» mellom fylkesvegskiltene og fylkesveglinjene i kartene. Figur 23 viser to vegkart fra SVV Vestfold. Kartet til høyre er fra 1940, og der er fylkesvegene markert med brunt. Kartet til venstre er udatert, men utvilsomt eldre enn det til høyre, og fylkesvegene er markert med svart.



Figur 23. To vegkart fra Vestfold, tidl. 1930-tall og 1940. © Kartverket/SVV

Bygdevegene fortsatte å være gule i 'fylkesveikartene'. De fikk ikke vegnummer, og de ble kalt 'herredsveier' ('heradsveger' der det var mest naturlig) i disse kartene, ikke 'bygdeveier'. 'Herredsvei' var imidlertid en betegnelse som bare ble brukt i vegkartene fylkene sto bak. Den avspeiler (på samme måte som inndelingen i riks- og fylkesveger) tanken bak kartserien: Kartene skulle først og fremst dekke fylkesvegkontorets behov for spesialkart som ga god oversikt over vegnettet, med avstander, rutenummer, broer og fergesteder. På kartene finner man derfor også markeringer som viser påbegynte veganlegg (med angivelse av hvilken vegklasse den ferdige vegen skulle ha), bensinstasjoner og bilverksteder. Dette er ting man ikke finner i kartene som ble utgitt av NGO i samme periode, og karttegnene var sannsynligvis egenkonstruert.

I NGOs kart fortsatte man å dele de offentlige vegene inn i hoved- og bygdeveger, og der ble hovedvegene var markert med tykk linje på begge sider; bygdevegene med tykk linje bare på den ene. I kartene som ble brukt i vegbudsjettproposisjonene ble det også brukt konvensjonelle hoved- og bygdevegstegn (i tillegg til tegn som angir prosjekterte veganlegg og anlegg som allerede er igangsatt) og inndeling i hoved- og bygdeveger. Fordeelen med å bruke de konvensjonelle vegtegnene ble beskrevet i meddelelsen «Spesialkart for Veivesenet» i 1933: Brukte man disse, var det enkelt å rette kartet om en veg ble overført til en høyere klasse.¹²¹⁷ Når en fylkesveg var markert med «to tynnere streker» i kartet slik kartnormen anga, var «prinsippet» at den enkelt «skal kunne omgjøres til riksvei ved å fortykke strekene». På samme måte kunne gårdsveger (som riktignok «bare undtagelsesvis [er] indtegnet med en prikket linje» i Vegdirektoratets kart) «omgjøres til herredsvei som betegnes med en enkelt strek», og en herredsveg kunne «omgjøres til fylkesvei, som betegnes med to streker».

I perioden 1971-1999 sto Statens vegvesen også for en vegkartserie bestående av 21 kartblad i målestokk 1: 250 000 som dekket hele landet og hadde kartbetegnelsen M516. De første ble utgitt i samarbeid med Norges Geografiske Oppmåling og Forsvarets karttjeneste, men på de fleste er SVV oppført som eneansvarlig utgiver. Kartbladene ble revidert og utgitt i ny utgave ved behov, og minst tre av kartbladene fra 1998 og 1999 er merket «utgave 7» (Blad 1 *Sørlandet*, blad 10 *Trondheimsfjorden* og blad 15 *Ofoten*). Det sier nok en del om anleggsvirksomheten i disse områdene i perioden fra første til siste kartutgave.

11.4 Jordskiftekartene

Da den første norske utskiftningsloven ble vedtatt i 1821, ble kartopptak ikke obligatorisk. Det var anledning til å kreve at området som skulle utskiftes ble «kunstmæssigen opmaalt, og Kart derover optaget», utskiftningslov (1821) § 9, men det var rekvirenten som i så fall måtte bekoste det. Det finnes likevel en del utskiftningskart fra årene etter 1821, men de befinner seg ofte på en av gårdene som var omfattet av utskiftningen. Med utskiftningslov (1857) § 18 ble det imidlertid et krav at de skulle «opbevares ved offentlig Foranstaltning», og partene måtte da betale særskilt om de ønsket å få kopi av kartet.

¹²¹⁷ Meddelelser fra Veidirektøren, nr. 10/1933 s. 157.

De gjenværende originalkartene er i dag skannet og lagt ut fylkesvis på Arkivverkets side 'Digitalarkivet'.¹²¹⁸ Men hva kan man bruke dem til? De er 'øyeblikksbilder', på lik linje alle andre gamle kart - mye kan ha forandret seg siden de ble tatt opp. Det har imidlertid vært klare regler for hva som skulle markeres i kartene og hvilke farger og karttegn som skulle brukes, blant annet for å markere de ulike veg- og gjerdetypene, helt siden Indredepartementet sendt ut den første veilederen til utskiftningslov (1857) i 1859. Dermed kan man finne ut mye om vegene i et område ved å studere gamle jordskiftekart, blant annet om en veg som i dag er klassifisert som privat veg, fortsatt var offentlig veg da jordskiftekartet ble tatt opp.

I 1899 ble det satt ned en komité som skulle behandle «spørsmålet om ordning af opmaalings- og kartlægningsarbeidet ved offentlige udskiftninger m.v.», og i forslaget de leverte, omtalte de også grenser langs eller *i* veger, både private og offentlige:

Vedkommende betegnelsen af grænselinjer skal særlig bemerkes:

- a. Hvor grænsen følger en gjenstand af større bredde, f. eks. en vei, et vandløb, en jordvold, en aaben grøft o. s. v., bliver paa kartet at antyde, hvorvidt grænsen følger midtlinjen eller den ene kant.
- b. For jernbaner og offentlige veie indlægges grænserne overensstemmende med eiendomsforholdet efter loven, altsaa: gjærderne, forsaavidt saadanne forefindes – ellers 0,63 m. (1 alen) udenfor ydre grøftekant.¹²¹⁹

Selv om det først var i 1921 Landbruksdepartementet sendte ut melding om at gjerder kunne være tilstrekkelig som grensemerking (se pkt. 10.4), ble de altså ansett som vegområdeavgrensning lenge før dette. Det er også interessant å merke seg at komitéen mente eiendomsgrensa skulle registreres en alen utenfor ytterste grøftekant. Som det fremgår av vegdirektørens rundskriv om grunnriss fra 1891, ble det forutsatt av alenbredden inngikk i det som ble ekspropriert eller avstått til vegen. Komitéen som ble satt ned i 1899 har altså også lagt til grunn at det var slik.

Man ha nytte av utskiftingskartene og -forretningene også om det er uenighet om eiendomsforhold eller bruksrett til veger som aldri har vært annet enn private. I figur 25 er et utsnitt fra et utskiftningskart fra 1896¹²²⁰ sammenstilt med et klipp fra dagens

¹²¹⁸ <https://media.digitalarkivet.no/db/browse - emneknagg 'Jordskifte'>

¹²¹⁹ Utskiftningskomitéen (1899) s. 40

¹²²⁰ Jordskifteverkets kartarkiv, RA/S-3929/T, 1859-1988, s. 535

matrikkelkart. Utskiftningsforretningen ble tinglyst 15. april 1898.¹²²¹ Der står det blant annet at vegen skulle flyttes litt og utvides så den ble fire meter bred, og at grensene på begge sider av det nye vegområdet var merket. Det er også beskrevet i detalj hvem som skulle ha ansvaret for hvilke gjerder langs hvilke av vegene i utskiftningsfeltet - utsnittet viser bare en liten del av området forretningen omfattet, og det var (og er) temmelig mange veger der. I dagens matrikkelkart har hele området grenser med dårlig kvalitet og ingen av vegene er egne matrikkelenheter, men utskiftningsforretningen viser at ikke bare den i figur 24, men også en del av de andre, skulle være veger til felles bruk.



Figur 24. Hodalen, Tolga – matrikkelgrensene per 2023 bak, jordskiftekartet fra 1896 foran

¹²²¹ Nord-Østerdal tingrett, SAH/TING-020/H/Hb/Hba/L0014: Pantebok nr. 14, 1895-1898, s. 588-592

12 Noen utdypinger

12.1 Hovedregel - men med variasjoner

Hovedregelen er grei nok: Når et areal ble tatt i bruk til et offentlig vegformål, skulle det ikke lenger være privateid. Grunnen ble 'vegens grunn', og det fortsatte den å være også om vegen senere ble lagt ut til bruk for 'de interesserte'. Vegarealet (vegområdet) skulle omfatte skjæringer/fyllinger og grøfter, og etter 1912 også et nærmere angitt sideareal, men man var ikke spesielt opptatt av hvem som 'eide' grunnen så lenge den ble brukt til et vegrelatert formål, heller ikke om den ble 'lagt ut til bruk for de interesserte'.

Iblant kan man imidlertid støte på beskrivelser i amtstingsprotokoller, dommer, stortingsdokumenter eller annet materiale som det kan være vanskelig å sette i sammenheng med denne (i alle fall i teorien) greie hovedregelen. Det kan også være vanskelig å få tak på sammenhengen mellom vegklasseinndelingen før 1963/64 og inndelingen slik den ble etter at veglov (1963) trådte i kraft. I delen her utdypes noen av forholdene som kan by på utfordringer.

12.2 Vegklasse eller 'bevilgningsindikator'?

Fra 1824 til veglov (1963) trådte i kraft, var de offentlige vegene i Norge inndelt i to hovedklasser, hovedveger og bygdeveger. I løpet av perioden 1912-loven var gjeldende veglov fikk vi 'riksveier' og 'fylkesveier', men begge var undergrupper under hovedvegklassen, ikke egne vegklasser. Det resterende offentlige vegnettet, «alle andre offentlige veier», var bygdeveger, veilov (1912) § 1 pkt. 2.

Man kan imidlertid støte på en lang rekke andre vegbetegnelser. I Telemark fylkestings protokoll for 1936 finner man for eksempel saker der vegene omtales som vegfondsveger, stamveger, statsveger, hovedveger, bygdeveger, bureisingsveger, seterveger og beiteveger; i andre sammenhenger kan man støte på herredsveger, veger til sjøbygdene, stasjonsveger, 'komp.veger'¹²²² – og listen er på ingen måte uttømmende.

Hva ligger bak alle disse betegnelse? Har det noen praktisk betydning i dag om man får vite at en veg tidligere er blitt omtalt som herredsveg, beiteveg eller 'komp.veg'? Har betegnelsen som er brukt om vegen noen sammenheng med hvilken vegklasse den

¹²²² De omtales ikke her, men var 'kompensasjonsveger' – veger anlagt som erstatning for jernbanelinjer som enten var planlagt, men ikke ble bygget, eller for jernbanelinjer som ble nedlagt.

tilhørte? I dette avsnittet gjør jeg rede for skillet mellom vegklassene og det som best kan beskrives som en 'bevilgningsindikator' - anleggsbetegnelsen.

12.2.1 Vegklassene i perioden fra 1824 til 1963. Forholdet til veger 'åpne for allmenn ferdsel' før og etter 1963/64

De to vegklassene vi hadde fram til 1963/64, hovedveger og bygdeveger, fikk vi med veilov (1824). Inndelingskriteriene endret seg underveis, men avgrensingen mellom dem gikk hele tiden mellom veger som ble anlagt (eller tatt opp) med grunnlag i et statlig (sentralt) vedtak og veger der det var amtet/fylket og kommunene som hadde denne myndigheten.

14. juli 1874 besvarte Indredepartementet en henvendelse fra amtmannen i Akershus om hva uttrykket 'offentlig vei' omfattet. Utgangspunktet var lov 12. oktober 1857 § 6, der det sto at «Krudtmøller eller andre lignende Indretninger, der skjønnes at kunne medføre Fare for Færsele» ikke kunne anlegges nærmere offentlig veg enn 1000 alen (630 meter), så amtmannen har antakelig lurt på om det var anledning til å forby et slikt anlegg i nærheten av en veg som var åpen for allmenn ferdsel, men ikke klassifisert som hoved- eller bygdeveg. Departementet svarte imidlertid at det antok «at der ved Udtrykket 'offentlig Vei' i Loven af 12 Oktober 1857 § 6 alene kan forstaaes Hovedvei og Bygdevei overensstemmende med § 1 i Veiloven af 15 September 1851».

I veglov (1963) § 1 første setning står det at «Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV». I 1955 skrev Arne Vislie at

Almenheten har rett til å ferdes på allfarveger, uansett om disse veger har de karaktertrekk som vegloven stiller opp for offentlige veger. Motsetningen til private veger er derfor ikke offentlige veger, men allfarveger eller almene veger, enten de står under vegvesenets tilsyn og rådighet eller ikke.¹²²³

Vislies inndeling må imidlertid sees i sammenheng med at det var ferdselsretten han skrev om, og vi finner det ikke igjen i dagens veglov. Der er «open for allmenn ferdsel» bare brukt for å avgrense mot veger som vedlikeholdes av det offentlige, men ikke er offentlige veger i lovens betydning, f.eks veger inne på militære områder.¹²²⁴ Det

¹²²³ Vislie (1955) s. 64

¹²²⁴ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) Til § 1

avgjørende for skillet mellom offentlige og private vegger er hvem som vedlikeholdsansvaret, og dette fremgår av § 1 andre setning: «Alle andre vegar eller gater blir i denne lova å rekne for private».

«Det offentlige» må også være en vegmyndighet, ikke 'det offentlige' rent generelt. Hålogaland lagmannsretts behandling av en anke over en jordskifteavgjørelse om vedlikehold av Tårnetveien i Sør-Varanger i 2018, er et eksempel på hvordan dette vurderes.¹²²⁵ Området var registrert med Finnmarkseiendommen som eier, og forsvaret hadde vedlikeholdt vegen, som går fra Tårnet i Jarfjord til grensa mot Russland og flere grensestasjoner og militære observasjonsposter der. I 2014 fremmet forsvaret imidlertid krav om rettsutgreiing og bruksordning for Finnmark jordskifterett, begrunnet i behovet for avklaring av eiendomsrett og ansvarsforhold for vegen. De berørte reinbeitedistriktene og hytteeierne i området anførte at vegen var åpen for alminnelig ferdsel og ble vedlikeholdt av forsvaret (og delvis også kommunen), altså 'det offentlige', og følgelig måtte være en offentlig veg som de ikke kunne pålegges å bidra til vedlikeholdet av. Lagmannsretten viste imidlertid til at «Staten v/Forsvarsdepartementet er ikke vegmyndighet etter vegloven § 9, ei heller et 'statleg utbyggingssselskap for veg'» og at veien derfor «ikke har blitt offentlig veg som følge av vedlikeholdet som er utført av forsvaret». Kommunen hadde

administrert, men bare delvis finansiert vedlikeholdet av Tårnetvegen. Dette skiller seg fra ordlyden i vegloven § 20, hvor det framgår at kommunen har det fulle ansvaret for utgifter til vedlikehold av offentlig veg.

Vegen var heller ikke ført opp som kommunal veg i kommunens budsjett; midlene ble bevilget som en egen, fast budsjettpost utenom vegbudsjettet. Jordskifteretten hadde behandlet saken som en sak om oppretting av privat veglag, og lagmannsretten endret bare litt på andelsfordelingen. Både kommunen og forsvaret ble parter i veglaget, men da altså som 'private' parter.

Det lille som finnes av regler om private vegger i dagens veglov (fire paragrafer) står i lovens kap. VII, men der er det ikke skilt mellom private vegger som er åpne for allmenn ferdsel og vegger som ikke er det. Selv om Norge ikke har noen lov om private fellesveger, i motsetning til hva man har i Danmark¹²²⁶, har vi imidlertid 'private fellesveger' også

¹²²⁵ LH-2017-56644

¹²²⁶ Lov nr. 1537 af 21. december 2010 om private fællesveje

her. I plan- og bygningslov (2008) § 27-4 er det vist til «veg som er åpen for alminnelig ferdsel» og det fremgår av forarbeidene til denne paragrafen at «Også privat eide veger kan være åpne for alminnelig ferdsel».¹²²⁷ Om de er det, er «imidlertid et forhold som må avgjøres konkret i det enkelte tilfelle».¹²²⁸ Da kan f.eks en praksis med kommunal vinterbrøyting av privatklassifiserte veger i et område tilsi at det er forutsatt at de skal være 'fellesveger' selv om de utvilsomt er 'private veger' ifølge veglova.

Før 1963 var vegklassifiseringen ikke basert på hvem som hadde vedlikeholdsansvaret, men inndelt med utgangspunkt i vedtaks- og bevilgningsmyndigheten. En følge av dette er at veger som ikke var klassifisert som bygdeveger, likevel kunne være det vi (i dag) vil anse som offentlige veger. Mange mindre veger på landet hørte under den aktuelle landkommunens forvaltningsmyndighet, på samme måte som bygatene var underlagt byenes forvaltningsmyndighet, men passet ikke inn i 1912-lovens klassifiseringssystem fordi de ikke var omfattet av fylkets vegmyndighet og -ansvar. De ble ofte vedlikeholdt av kommunen med grunnlag i et kommunalt bevilgningsvedtak og en avtale med grunneiere og brukere, men uten noe formelt vegopptak eller klassifisering som 'kommunal veg', ganske enkelt fordi denne vegklassen ikke eksisterte i veglovsammenheng før 1964. Både 'kommunevegene' og bygatene (som grupper) ble kommunale veger da veglova (1963) trådte i kraft, og det er i hovedsak 'kommunevegene' det er siktet til i veglov (1963) § 5 første ledd, «Alle vegar som utan å vere tatt opp som bygdevegar etter den tidligare veglova, var haldne ved like av ein kommune, er kommunale vegar etter denne lova, dersom ikkje anna blir fastsett med heimel i lova».

Selv om veglovenes inndeling i vegklasser var uforandret fra 1824 til 1963, ble spørsmålet om å endre inndelingen tatt opp flere ganger. Det ble foreslått både før sogneveisloven ble vedtatt i 1882 og underveis i arbeidet med privatvegslovene. I høringsrunden før Arbeidsdepartementet i 1907 utarbeidet sitt første utkast til ny lov om vegvesenet, hadde amtsingeniørmøtet foreslått av hovedvegsklassen ble delt i 'riksveier' og

¹²²⁷ Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) s. 186

¹²²⁸ TUDEP-2020-3814-4

‘amtsveier (fylkesveier)’ og at bygdevegene ble kalt ‘herredsveier’.¹²²⁹ Departementets lovkomité ønsket imidlertid å beholde de eksisterende vegklassene:

Komitéen har, som det vil sees, kun foreslaat de offentlige veier inndelt i to klasser. Man har ikke funnet grund til at opta benævnelsen *statsveier* eller *riksveier*, hvorunder i tilfælde skulde henføres veier, som anlægges og vedlikeholdes udelukkende for statens regning. Disse veier vil nemlig i forhold til det øvrige veinet kun utgjøre et litet faatal og antages uten nogen ulempe at kunne henføres under benævnelsen hovedveier.

Da man saaledes ikke har benyttet uttrykket statsveier eller riksveier, har man heller ikke kunnet opta benævnelsen amtsveier, men har samlet alle disse veier under det kjente navn hovedveier.

Benævnelsen bygdeveier har man foretrukket fremfor herredsveier, fordi under det først-nævnte navn kan indgaa veier, som oparbeides og vedlikeholdes av et enkelt sogn, medens disse veier ikke godt kan henføres under betegnelsen herredsveier.¹²³⁰

Komitéen holdt på dette også i ‘kontinuationsindstillingen’ fra 1908, og nevnte spesielt at den heller ikke så noen grunn til å nevne militærveger og fiskeværsveger som egne undergrupper av hovedveg, «idet militærveier ofte ikke vil staa til almindelig avbenyttelse og saaledes ikke vil kunne kaldes offentlige veier», mens den gikk ut fra at ‘fiskeværsveier’ «vil kunne gaa ind under post 1 litr. b efter den redaktion bestemmelsen her nu har faat». ¹²³¹ ‘Post 1 litr. b’ var en henvisning til den eneste modifikasjonen komitéen hadde foreslått i kriteriene for at en veg skulle kunne klassifiseres som hovedveg, nemlig at det ikke lenger skulle være et krav at vegen

skulde tjene det *hele* herred som dettes eneste eller væsentligste adkomst til by eller lignende. Det maa være tilstrækkelig, at veien tjener en væsentlig del av et herred som saadan adkomst. Ordet «væsentligste» for adkomst har man ombyttet med «viktigste».¹²³²

¹²²⁹ Innst. S. nr. 163 (1926) s. 360. Både det første utkastet fra 1907, ‘kontinuationsinnstillingen’ fra 1908 og innspillene fra de to høringsrundene er for øvrig trykket som bilag til Ot.prp. nr. 31 (1909), se Stortingsforhandlingene 1909 del 3 c.

¹²³⁰ Indstilling I (1907) s. 5

¹²³¹ Kontinuationsindstilling I (1908) s. 43

¹²³² Kontinuationsindstilling I (1908) s. 43

Av ulike årsaker ble lovforslaget ikke fremmet for behandling før i 1912.¹²³³ I Odelstinget kom det en del spørsmål og kommentarer om inndelingen, men ingen forslag om å endre den¹²³⁴, og den ble vedtatt med ordlyden departementet hadde foreslått.

12.2.1.1 Hovedvegene, undergruppen 'riksveg'

Vegklasseinndelingen hadde betydning for kostnadsfordelingen. Hovedvegene (med unntak for veger som var et rent statlig ansvar, som mellomriksvegene) skulle vedlikeholdes for amtets regning; bygdevegene var herredskommunenes ansvar, veilov (1912) § 45. Den økende biltrafikken i tiårene etter at 1912-loven var vedtatt, førte imidlertid til at slitasjen både ble større og i mindre grad avspeilte den 'lokal bruk-lokalt ansvar'-tanken som lå bak den opprinnelige fordelingen. I 1921 skrev Stortingets vegkomité derfor at det burde vurderes å overføre beløpene som ble krevet inn «ved luksusskatt på motorvogner» til Vegvesenet, slik at de kunne brukes til å dekke de økende vedlikeholdskostnadene.¹²³⁵ Vegdirektøren gikk inn for det samme i 1923. Da departementet startet arbeidet med ny motorvognlov i 1923/24 ble forslaget imidlertid ikke tatt inn i departementets lovproposisjon. Årsaken var at Finansdepartementet hadde erklært at det

bestemt må motsette sig at de beløp som innkommer ved luksusskatt av eller toll på motorvogner overføres til veivesenet for av dette å anvendes til veivedlikehold, således at disse inntekter for en vesentlig del unddras statskassen.¹²³⁶

Forslaget til ny motorvognlov ble ikke lagt frem for behandling i 1924, vegkomitéen anbefalte utsettelse fordi «det vert gjeve so liti tid til nemdarbeid» at komitéen «maa ... tilraada Odelstinget aa gjera sovore vedtak».¹²³⁷ Da det ble levert igjen i 1925, bemerket departementet at

man ved nærværende anledning vil anbefale optatt forslag om at den på landfylkene fallende del av automobilavgiftene skal anvendes til vedlikehold av viktigere gjennomgangsveier, hvorom der for forrige Storting blev fremsendt forslag ved skrivelse til Stortingets veikomite av 14. juni 1924.¹²³⁸

¹²³³ Ot.prp. nr. 14 (1911) s. 1

¹²³⁴ Stortingsforhandlinger 1912, 8. del, O. 26.01., s. 68-73

¹²³⁵ Ot.prp. nr. 41 (1924) s. 18-21

¹²³⁶ Ot.prp. nr. 41 (1924) s. 18-21

¹²³⁷ Innst. O. nr. 110 (1924)

¹²³⁸ Ot.prp. nr. 12 (1925) s. 1

Dermed ble forslaget vedtatt som motorvognlov (1926)¹²³⁹ § 26 annet ledd, «Avgiftene skal nytast til vedlikehald, styrking eller umbygging av vegdekket på vegar (gator) med stor automobilferdsle».

Det fremgikk av § 26 første ledd at 1/20 av motorvognavgiftene skulle gå til vedlikehold i byene, mens resten skulle fordeles på de 18 'landfylkene' og følgelig brukes på veger under Vegvesenets ansvarsområde. Fjerde ledd lød derfor «Stortinget tek nærare avgjersle um kva det skal gjerast med den parten av avgiftene som fell på landsbygdene». Spørsmålet ble behandlet av Stortinget 7. juni samme år.¹²⁴⁰ Vedtaket var i samsvar med forslaget «den auka vegnemndi» hadde lagt fram:

Stortinget samtykkjer i at den delen av motorvognavgiftene som fell på dei 18 landfylker vert nytta til vedlikehald av viktigare gjennomgangsvegar mot at vedkomande distrikt betalar 1/3 av dei utgifter som gjeng med. Denne ordning vert å gjennomføra so snart den nye motorvognlov hev teke til å gjelda og det ligg fyre naudsynleg vedtak for distriktstilskot frå vedkomande fylke.

Ni representanter stemte mot. Flere av dem hadde tatt til orde for å utsette saken, og en av dem (Buskeruds-representanten Jon Reinholdt Aas) stemte mot blant annet fordi han mente forslaget

Efter sin ordlyd [kun] kan forståes derhen, at de fylker som ikke vil vedta 1/3 distriktsbidrag ikke får andel av automobilavgiftene. For å kunne få det må de vedta denne ordning. Jeg kan ikke forstå det anderledes. Formannens uttalelse går ut på at man skal opta forhandlinger bakefter med dem. Men sådan som ordlyden er, utøves der en tvang på fylkene – det er faktisk en ny bunden utgift på fylkene.¹²⁴¹

Aas hadde også en annen innvending mot forslaget – han hadde

fått mindre og mindre tro på statsdriften. Statsdrift kan være god, og det er en rekke forhold og foretagender som jeg mener bør være under statsdrift, men statsdriften er alltid dyr. ... Det er den erfaring jeg har gjort - og jeg tror mange andre også - at når det er staten som bekoster en ting, så ser ikke befolkningen så nøie på om det går økonomisk for sig. Det blir

¹²³⁹ Lov 20. februar 1926 nr. 2

¹²⁴⁰ Stortingsforhandlinger 1926, 7. del, S. 07.07., s. 2661-2679

¹²⁴¹ Stortingsforhandlinger 1926, 7. del, S. 07.07., s. 2679

skarpere kontroll, når kommunene og fylkene forestår arbeidet, når det skjer for fylkets regning, enn når det skjer for statens regning.¹²⁴²

Aas representerte Høire, det kan ha vært en del av bakgrunnen for synspunktet. Komitémedlem Ole M. Mjelde fra Hordaland (som representerte Venstre) mente derimot at med den nye ordningen ble forholdet i realiteten motsatt av det Aas antok – fylkene ville nødvendigvis slippe med å betale 1/3 av det de ellers måtte brukt på å vedlikeholde hovedvegene, de siste to tredjedelene ville bli dekket av motorvognavgiftene.¹²⁴³ Om Aas' syn på 'statsdriften' uttalte han at

Dette at «staten overtar» er helt teoretisk. Det er fylkenes veiadministrasjon som fremdeles skal ha administrasjonen. Det er ikke veidirektørens kontor som direkte skal administrere. Administrasjonen blir den samme som før, så det er bare en teoretisk betraktning dette at staten overtar.¹²⁴⁴

I første omgang ble det altså bare vedtatt at motorvognavgiftene skulle brukes til vedlikehold av «viktigare gjenomgangsvegar», og at det skulle skje fra det tidspunkt motorvognloven trådte i kraft og fylkestingene hadde fattet sine bidragsvedtak. Hoveddelen av loven trådte i kraft 1. januar 1927¹²⁴⁵, men fylkestingene ble normalt avholdt i juni hvert år, og det tok også tid å få ordnet alle sider ved den nye ordningen. Dermed var det først fra 1. juli 1928 vi fikk 'riksveier' i Norge.¹²⁴⁶

Veilov (1912) ble endret samtidig med at motorvognloven ble vedtatt i 1926, men da bare som følge av at en del ferdelsesregler ble flyttet fra veilov (1912) til motorvognloven.¹²⁴⁷ I 1931 kom det imidlertid egne riksvegbestemmelser i loven.¹²⁴⁸ Departementet skrev i den anledning at det anså det som

ønskelig at der i loven inntas en bestemmelse hvorved de omhandlede veier uttrykkelig henregnes til hovedveiklassen, hvorhos man vil anbefale at der samtidig for disse veier

¹²⁴² Stortingsforhandlinger 1926, 7. del, S. 07.07., s. 2665-2666

¹²⁴³ Stortingsforhandlinger 1926, 7. del, S. 07.07., s. 2679

¹²⁴⁴ Stortingsforhandlinger 1926, 7. del, S. 07.07., s. 2679

¹²⁴⁵ To paragrafer ble gitt umiddelbart virkning - paragraf 19 hjemlet forbud mot kjøring bl.a i teletøingsperioder; § 29 var den tilhørende straffebestemmelsen

¹²⁴⁶ St.prp. nr. 1 (1928) s. 98

¹²⁴⁷ Lov 20. februar 1926 nr. 1 – endret §§ 68, 69, 75 og 78

¹²⁴⁸ Lov 24. juni 1931 nr. 21

innføres benevnelsen «riksveier», hvad de efter ordningens gennemførelse er blitt kalt og hvortil Stortinget ikke har hatt noget å bemerke.¹²⁴⁹

Dette ble gjort ved at veilov (1912) § 1 første ledd fikk ny bokstav b), «Viktigere gjennomgangsveier som vedlikeholdes for motorvognavgifter (veiavgiftene) med eller uten distriktsbidrag – riksveier», mens bokstav b), punktet om at de viktigste adkomstvegene også kunne regnes til hovedvegsgruppen, ble bokstav c).

I motsetning til det bl.a Mjelde hadde lagt til grunn i 1926, mente imidlertid både Vegdirektøren og departementet

at det vil være den rimeligste ordning at det henlegges til centraladministrasjonen å utøve styret vedkommende disse veier på samme måte som dette er ordnet ved de rene statsveier (høifjells- og mellomriksveier). Herved vil centraladministrasjonen få avgjørelsen i alle saker som er av større betydning i økonomisk eller trafikkmessig henseende. På denne måte vil der også opnås den nødvendige ensartethet i spørsmålenes behandling.¹²⁵⁰

Fylkesmannen (eventuelt fylkesvegstyret) skulle få anledning til å uttale seg før den sentrale vegmyndigheten tok beslutninger om riksvegene, men departementet bemerket «at det antas å være veilovens forutsetning at de i forskjellige paragrafer inntatte bestemmelser, hvorved det er henlagt til fylkesveistyret - eller fylkesmannen – å treffe avgjørelser i veisaker, ikke skal få anvendelse på de i § 12 a nevnte veier», altså «veier, som baade er anlagt, og som vedlikeholdes utelukkende eller væsentligst for statens regning».

Veilov (1912) hadde få uttrykkelige bestemmelser om dette, så for å unngå tvilstilfeller ble det foreslått redaksjonsforandringer i en del paragrafer.¹²⁵¹ I § 45 (bestemmelsen om vedlikeholdsansvar) andre ledd skjøt man inn ordene «- utenom riksveier -», slik at det fremgikk klart at riksvegene ikke hørte til blant hovedvegene fylket hadde vedlikeholdsansvaret for, og andre ledd fikk også følgende tillegg: «Riksveier vedlikeholdes for motorvognavgifter (jfr. § 1), i tilfelle med distriktsbidrag efter nærmere bestemmelse av Stortinget».

Vegdirektøren hadde allerede i 1926 sendt departementet en oversikt der det fremgikk hvilke eksisterende hovedveger og nye hovedvegsanlegg som etter hans syn burde

¹²⁴⁹ Ot.prp. nr. 40 (1930) s. 2

¹²⁵⁰ Ot.prp. nr. 40 (1930) s. 2

¹²⁵¹ Ot.prp. nr. 40 (1930) s. 2

henføres til riksveg-gruppen.¹²⁵² 'Klassifiseringen' ble i praksis gjennomført ved at Arbeidsdepartementet 8. oktober 1926 orienterte fylkene om Stortingets vedtak, viste til vegdirektørens forslag fra 1926 og ba fylkestingene behandle forslaget og fatte vedtak om bevilgning av distriktsbidraget på fylkestinget i 1927.¹²⁵³

Østfold fylkes overingeniør (vegsjef) Jens Munch hadde vært en av pådriverne bak ordningen.¹²⁵⁴ I et skriv han hadde sendt til vegdirektøren 21. juli 1919, hadde han foreslått at hovedvegene skulle inndeles i riks- og amtsveger¹²⁵⁵, at bygdevegene skulle kalles herredsveger, og at staten helt eller delvis skulle overta riksveggenes vedlikehold.¹²⁵⁶ Inndelingsforslaget var identisk med det amtsingeniørmøtet hadde foreslått allerede i 1906, men forslaget om at vedlikeholdet av riksvegene skulle overtas av staten var altså Munchs. Innstillingen han skrev før fylkestinget i Østfold skulle behandle saken, er preget av begeistring over at forslaget ble realisert - han skrev blant annet at «de forventede fordele saavel i administrativ som økonomisk og teknisk henseende [er] saa store, at der er al grund til at gi forslaget den bedste anbefaling», og fylkestinget vedtok da også ordningen enstemmig og uten debatt.¹²⁵⁷

Da saken ble lagt frem for fylkestinget hadde Munch allerede vært i kontakt med vegdirektøren og fått med to vegstrekninger i tillegg til de seks som opprinnelig var foreslått. De aktuelle vegene ble i 1928 nummerert som riksveg 1-8, og Munch ble dermed den første vegsjefen som ga riksvegene i sitt fylke slike nummer. I resten av landet fikk de først nummer etter at overingeniørmøtet i 1930 hadde vedtatt å tildele hvert fylke en nummerserie som skulle omfatte både riks- og fylkesvegene.¹²⁵⁸ Ettersom Østfold allerede hadde tatt i bruk numrene fra 1 til 8, fikk fylket tildelt nummerserien 1-39; derfra ble numrene fordelt helt opp til Finnmark, som fikk serien 901-960. Man fulgte imidlertid det prinsipp at veger som krysset en fylkesgrense fikk samme nummer også i

¹²⁵² 'Ny veiplan', datert 7. juli 1926. Trykket som vedlegg både til St.prp. nr. 1 (1927) og Innst. S. nr. 1 (1929)

¹²⁵³ Østfold fylkesting, sak 40/1927; Oppland fylkesting sak 3/1927. Akershus, Buskerud og Vestfold behandlet saken i 1927, men vedtok ikke ordningen før i 1928. De øvrige fylkestingene vedtok den antakelig i 1927.

¹²⁵⁴ Lie (1998) s. 46 flg.

¹²⁵⁵ Betegnelsen 'amt' var da erstattet av 'fylke', men har antakelig hengt igjen

¹²⁵⁶ Innst. S. nr. 163 (1926) s. 360

¹²⁵⁷ Østfold fylkesting, sak 40/1927 s. 255 og 511

¹²⁵⁸ Nagell (1950), Innledning s. V

nabofylket, og de store gjennomgangsvegene, 'stamvegene', fikk samme nummer i hele vegens lengde. Oslo ble knutepunktet, så stamvegene som krysset byen fikk ulikt nummer på hver side av den. Riksvegen fra Halden til Oslo hadde allerede blitt rv. 1 og vegen fra Ørje mot Oslo var rv. 8, men resten av 'stamvegene' fikk runde nummer - vegen fra Oslo til Trondheim og videre nordover ble rv. 50, mens 'Sørlandske hovedvei' ble rv. 40.

Akershus, Buskerud og Vestfold ville i første omgang ikke vedta 'riksvegordningen'.¹²⁵⁹ Fylkene hadde uttalt sig til fordel for den, men ville ikke vedta den i 1927 fordi de respektive fylkestingene mente deres fylker ikke ble tilstrekkelig tilgodesett ved fordelingen som var foreslått. I Oppland tvilte man seg frem til en tilslutning. Ordningen ble vedtatt i 1927 (mot fire stemmer), men det var etter en nokså lang debatt, og ikke akkurat med begeistring; komitéens innstilling til vedtak innledes med at «sådan som denne sak nu ligger an, vil det være uforsvarlig å stille sig mot den nye ordning med statens overtagelse av gjennomgangsveiene i fylket».¹²⁶⁰ Årsaken var at fylket de foregående årene hadde fått noe tilskudd (ifølge saksframlegget var det litt over 8 000 kroner) fordi «hestekraftavgiften» ifølge § 28 i motorvognloven fra 1912 skulle brukes til vedlikehold av veger der det ble kjørt bil.¹²⁶¹ Dette tilskuddet antok man ville forsvinne når den nye ordningen ble innført, og flere av de deltagende ordførerne fryktet at dette ville gå ut over bygdevegsvedlikeholdet i deres egne kommuner. Samtidig ble det ikke oppfattet som noe alternativ å si nei, ettersom det fremgikk av skrevet Arbeidsdepartementet hadde sendt ut 8. oktober 1926 at fylket i så fall ikke ville få noe tilskudd i det hele tatt:

Man skal tilføie, at for så vidt distriktsbidragene vedkommende vedlikeholdet av ovennevnte veier ikke måtte bli vedtatt av fylkestinget, vil der efter stortingsbeslutningen ikke være adgang for departementet til å disponere nogen del av motorvognavgiftene til vedlikehold av fylkets veier forinnen spørsmålet for vedkommende fylke på nytt har vært behandlet av nærværende departement og i tilfelle forelagt Stortinget...¹²⁶²

¹²⁵⁹ St.prp. nr. 1 (1928) s. 98

¹²⁶⁰ Oppland fylkesting, sak 3/1927 s. 573; debatten s. 733-746

¹²⁶¹ Oppland fylkesting, sak 3/1927 s. 734 flg

¹²⁶² Oppland fylkesting, sak 3/1927 s. 21

Det som gjorde utslaget, var at vedlikeholdsbyrden i fylket allerede var skjævt fordelt, og at Carl Crøger, fylkets overingeniør for vegvesenet, derfor mente man uansett måtte vurdere en bedre kostnadsfordelingsløsning – en mulighet kunne være

at de herreder som ikke berøres av gjennomgangsveiene, og som således ikke får direkte andel i den økonomiske fordel dette forhold medfører for de andre herreder, får en art av kompensasjon for dette enten ved større tilskudd fra fylket eller ved at de herreder som får gjennomgangsvei, på en måte betaler de øvrige herreder for denne særfordel.¹²⁶³

Crøger mente imidlertid at det ville bli vanskelig å beregne denne fordelingen, og at det følgerlig

av det foran anførte [vil] fremgå hvilke fundamentale mangler og usikkerhetsmomenter der er forbundet med en sammensetning av det nye system med det gamle, og det vil være iøinefallende at den utredning som foran er forsøkt, må kunne ut i - uten at dette har vært målet eller hensikten - den logiske konsekvens: *Fylkets overtagelse av hovedveienes vedlikehold*, d. v. s. av de hovedveier som staten ikke allerede har eller nu får som «automobilavgiftsveier».¹²⁶⁴

Crøger foreslo i 1926 at fylket «uten særbidrag fra herredene» burde overta vedlikeholdet av de hovedvegene som ikke ble omfattet av den nye ordningen: «Vedlikeholdet blir bedre, kanskje billigere, og byrdene blir så rettferdig fordelt som det er mulig, men det vil, som rett er, skaffe veivesenet mere å gjøre».¹²⁶⁵ Fylkesmannen mente dette ville bli for kostbart og foreslo at 'distriktene' fortsatt skulle dekke en fast andel av kostnadene. Crøger utarbeidet derfor en del nye beregninger som ble lagt fram for fylkestinget i 1927, og samtidig med at det ble vedtatt å slutte seg til ordningen med «automobilavgiftsveier», vedtok fylkestinget at «det vedlikehold av samtlige øvrige hovedveier innen fylket som nu påhviler distriktet, i dets helhet [blir] å overta av fylkeskommunen fra 1ste juli 1928».¹²⁶⁶ Fylkesutvalget for vegsaker ble anmodet om

å ta under overveielse hvorvidt den nye vedlikeholdsordning bør medføre nogen forandring av de forholdstall hvorefter den skjønsmessige del av fylkesskatten nu utres, og i tilfelle fremkomme til neste fylkesting med forslag om fornøden forandring.

¹²⁶³ Oppland fylkesting, sak 3/1927 s. 25-26

¹²⁶⁴ Oppland fylkesting, sak 3/1927 s. 27 - kursiveringen er Crøgers

¹²⁶⁵ Oppland fylkesting, sak 3/1927 s. 29

¹²⁶⁶ Oppland fylkesting, sak 3/1927 s. 575

Fordelingsspørsmålet ble behandlet som sak 63/1928, men behandlingen var altså ikke avgjørende for at Oppland innførte ordningen med fylket som hovedansvarlig for vedlikehold av 'fylkesveiene' fra 1. juli 1928.

I tillegg til vegene som ble riksveger i 1928, ble en del enkeltveger tatt opp i årene etter, og en stor gruppe ble tatt opp med virkning fra 1. juli 1935.¹²⁶⁷

12.2.1.2 Hovedvegene, undergruppen 'fylkesveg'

Det fremgår av innstillingen som ble lagt fram før Oppland fylkesting vedtok å overta ansvaret for «øvrige hovedveier innen fylket» at overingeniør Crøger mente

Det muligens [kan] være tvilsomt om man ikke på denne måte går veilovens bestemmelser om hvilke spesielle vedlikeholdsarbeider der under enhver omstendighet påhviler fylket, for nær, men jeg har antatt det unødig for mig å gå nærmere inn herpå.¹²⁶⁸

Det fremgår imidlertid av vegdirektørens skriv til departementet 7. juli 1926 at han (i likhet med Munch og de andre overingeniørene) mente at når den delen av hovedvegsgruppen som gikk over til å bli et statlig ansvar ble kalt 'riksveier', burde «de øvrige hovedveier, som da etter veiloven helt eller delvis skal vedlikeholdes av fylkene, ... kalles 'fylkesveier'». ¹²⁶⁹ Vegdirektøren forutsatte altså at man skulle gå bort fra betegnelsen 'hovedvei' om disse vegene, men opprettholde fylkets ansvar for at vedlikeholdet ble gjennomført, og ifølge veilov (1912) § 45 tredje ledd var det i stor grad fylkestinget som avgjorde hvordan vedlikeholdsplikten skulle oppfylles. Oppland fylkestings vedtak var dermed helt i samsvar med det som var forutsatt i loven.

Betegnelsen 'fylkesvei' hadde vært sporadisk brukt også før nyordningen trådte i kraft i 1928, men nå ble den en offisiell vegbetegnelse. Det virker som man i det daglige fortsatt forholdt seg mer til det generelle 'hovedvei' enn til inndelingen i riks- og fylkesveger, men som det fremgår av pkt. 11.3 ble de markert med karttegn og tilhørende tegnforklaring som ikke lenger delte dem inn i hoved- og bygdeveger, men i riks-, fylkes- og herredsveger, i vegkartene som fylkenes vegkontorer utarbeidet fra 1930-tallet.

¹²⁶⁷ St.prp. nr. 1 (1936) s. 102-106

¹²⁶⁸ Oppland fylkesting, sak 3/1927 s. 32

¹²⁶⁹ 'Ny veiplan' (vedlegg til St.prp. nr. 1 (1927), og Innst. S. nr. 1 (1929)) s. 3

12.2.1.3 Bygdevegene

Selv om betegnelsen 'herredsvei' ble tatt i bruk i fylkenes vegkart fra 1930-tallet, var den offisielle betegnelsen fortsatt 'bygdevei'. Årsaken til at betegnelsen 'herredsvei' ble tatt i bruk i disse kartene, var at vegdirektøren i 1926 skrev at han mente «nuværende bygdeveier som bygges med eller uten statsbidrag» burde betegnes 'herredsveier'. Stortingets vegkomité bemerket at departementet ikke hadde sagt noe om vegdirektørens inndelingforslag, men

er samd i at den tilrådde deling i vegklassar er meir i samsvar med veglovi og med den deling det i røyndi hev vore i den seinare tid, iser etter at den nye motorvognlovi vart vedteki og staten yvertok vedlikehaldet av dei større gjennomgangsvegar ved motorvognavgiftene. Ellest er nemndi samd i at deling i klassar av dei vegkrav som er førde upp i vegplanen, må takast upp til nærare dryfting ettersom detvert naudsynleg.¹²⁷⁰

Overingeniørrådet hadde allerede i 1906 foreslått at man skulle gå over til betegnelsen 'herredsvei', og med støtten man fant i merkningen fra Stortingets vegkomité ble den etter hvert tatt i bruk, blant annet altså i vegkartene.

En følge av arbeidet med ny vegplan ble at bygdevegsanleggene ble inndelt i klasser. Det hadde de i praksis vært også tidligere, men nå ble inndelingen formalisert – det ble skilt mellom bygdeveger som fikk statsbidrag (klasse II a) og bygdeveger som fikk fylkesbidrag, men ikke statsbidrag (klasse II b).

12.2.2 Anleggsbetegnelsen var en bevilgningsindikatorer

'Hovedvei' og 'bygdevei' var de eneste vegklassene man opererte med i 1824-, 1851- og 1912-lovene. Mellomriksveger, stamveger, riksveger og fylkesveger var undergrupper under hovedvegklassen, ikke selvstendige vegklasser. Veger som er omtalt som bureisingsveger, seterveger, beiteveger og tilsvarende ble også ofte anlagt med tanke på opptak som offentlig veg etter at de var ferdige, og da vanligvis som bygdeveg. Bevilgningene til slike veger kom imidlertid helt eller delvis via andre budsjetter enn midlene til ordinære veganlegg, og betegnelsene som ble brukt var et uttrykk for dette – de var 'bevilgningsindikatorer'.

Man finner ingen henvisninger til disse vegbetegnelsene i veilov (1912). De var heller ikke faste - noen ganger ble de endret som følge av språklig utvikling, i andre tilfeller for

¹²⁷⁰ Innst. S. nr. 1 (1929) s. 2

å tilpasse dem til delvis nye anvendelsesområder. 'Fiskeværsveiene' ble etter hvert til 'veier i kystdistriktene' og 'veger til sjøbygdene', mens 'bureisingsvegene' opprinnelig ble omtalt som 'veier i kolonisasjonsøyemed'. Her omtales to av disse vegprosjektypene – vegfondsvegene og bureisingsvegene.

12.2.2.1 Vegfondsveger

Vegfondsvegene var veger anlagt med statstilskudd bevilget via fylkets vegfond.¹²⁷¹ Første gang det ble bevilget statsbidrag til et fylkes vegfond var da Nordland fylke fikk en bevilgning på kr. 6000,- i budsjettåret 1913-1914.¹²⁷² Fylket hadde søkt om statsmidler til fondet via amtmannen både i 1895 og årene etter, og på stortingssesjonen 1900/1901 leverte amtets representanter et privat forslag om tilskudd.¹²⁷³ Nordland fylkes vegfond hadde bevilget tilskudd til bygdevegsanlegg helt fra 1888, og det ble redegjort for både behovet og måten dette vegfondet ble brukt på i vegdirektørens budsjettinnstilling året etter og i flere påfølgende utredninger, men det tok altså noen år før første statlige bevilgning ble gitt.¹²⁷⁴ Begrunnelsen var at det ble oppfattet som uriktig å gi slike tilskudd til bare ett av landets fylker og at «det i andragendet reiste spørsmåal, der i tilfælde af indvilgelse vil indføre et nyt princip for statsbidrag til bygdeveie, ikke er saa udredet, at dertil kan tages endeligt standpunkt».¹²⁷⁵

Vegdirektøren mente imidlertid at det ville «være meget fordelagtigt for staten» å yte tilskudd til slike fond, ettersom det var forutsatt at vegfondet bare skulle dekke ¼ av kostnadene til anlegg som fikk fondsmidler, «paa samme tid som det forhaabentlig vilde blive en mægtig faktor i henseende til veivæsenets hensigtsmæssige udvikling i amtet».¹²⁷⁶ Etter hans syn kunne det også forsvares å bevilge tilskudd bare til enkelte fylker («Nordland tillige Tromsø, Romsdals, Søndre Bergenhus og maaske Nordre Bergenhus og Stavanger amt»), og året etter at Nordland hadde fått den første bevilgningen, ble

¹²⁷¹ Telemark fylkesting sak 19/1932, s. 59

¹²⁷² St.prp. nr. 1 (1913) s. 80-82; Nagell (1950) s. 16

¹²⁷³ Dok.nr. 30 (1900-1901) s. 11-14

¹²⁷⁴ St.prp. nr. 1 (1901-1902) s. 93-96; St.prp. nr. 1 (1903-1904) s. 105-106

¹²⁷⁵ Indst. S. VII (1901-1902) s. 25

¹²⁷⁶ Gjengitt etter St.prp. nr. 1 (1903-1904) s. 105, men inngår der i et sammenfatning av foregående års behandling av spørsmålet og gjelder St.prp. nr. 1 (1901-1902)

det bevilget statsbidrag også til vegfondet i Troms.¹²⁷⁷ I 1919 foreslo Arbeidsdepartementet så at det skulle bevilges statsbidrag til samtlige fylkers vegfond.¹²⁷⁸ Det ble vist til at ordningen hadde vist seg å være

meget heldig, og spesielt har man ved hjelp av disse midler kunnet oparbeide veianlegg i mere avsidesliggende strøk og i det hele sådanne veier, hvortil der ellers vanskelig vilde kunne tilveiebringes de fornødne midler.¹²⁷⁹

Stortingets vegkomité støttet bevilgningsforslaget, men mente i motsetning til departementet at 'distriktet' bare burde dekke 2/3 av anleggskostnadene, mot departementets foreslåtte ¾, og forslaget ble vedtatt i samsvar med dette.¹²⁸⁰

I 1919 ble bevilgningen (kr. 155 000,-) fordelt mellom fylkene med utgangspunkt i pro-sentsatsen man allerede brukte for den årlige statsbevilgningen til vegarbeidsdriften. Det viste seg imidlertid at enkelte østlandsfylker ikke så noe behov for å opprette egne vegfond, og året etter ble midlene fordelt på de øvrige fylkene «etter den trong det er for vegar opparbeid ved hjelp av vegfondi».¹²⁸¹

Fylkestingene disponerte (i utgangspunktet) midlene helt fritt, og fordelte dem på aktuelle veganlegg etter søknad fra kommunene. Etter at det hadde vist seg at enkelte fylker over tid hadde bygget opp store fond, og dermed ikke brukte fondsmidlene i samsvar med forutsetningene for tildelingen, ble det imidlertid vedtatt et sett med regler for fondene.¹²⁸² Disse ble formidlet til fylkenes overingeniører og fylkesmenn i et rundskriv fra vegdirektøren datert 29. juni 1939:

Stortinget har den 15 juni 1939 vedtatt følgende regler for veifondet:

1. Skal eit distrikt få godt av statstilskotet til vegfondet, må det sjølv yta 6/10, soleis at statstilskotet til vegfondsanlegga ikkje vert over 4/10. I Finnmark fylke skal distrikts-tilskotet vera like stort som den sumen Staten yter.
2. Fondspengane - både stats- og distriktstilskotet - skal, når det let seg gjera, nyttast i det budsjettåret då løyvingane vart gjevne.

¹²⁷⁷ Nagell (1950) s. 16

¹²⁷⁸ St.prp. nr. 39 (1919)

¹²⁷⁹ St.prp. nr. 39 (1919) s. 1

¹²⁸⁰ Innst. S. VII (1919) s. 3

¹²⁸¹ St.prp. nr. 1 (1923) s. 26

¹²⁸² St.prp. nr. 1 (1939) s. 18, Budgett-innst. S. nr. 124 (1939) s. 11 og tillegg 3

3. Pengane skal fyrst og framst gå til ålmenne vegar (bygdevegar) som ikkje kan få godt av andre løyvingar på stats- og fylkesbudsjetta.
4. Løyving til eit anlegg gjev fylkestinget etter framlegg frå overingeniøren.
5. Planane for anlegget skal vera utarbeidde på vegkontoret; overingeniøren skal ha godkjent dei, og vegstellet skal stå føre arbeidsdrifta.
6. Fylkesmannen får seg rekneskapen tilsend kvart år. Vegdirektøren får eit oversyn over rekneskapen når budsjettåret er omme.
7. Fond som fylka alt har lagt opp, skal dei, so snart råd er, nytta slik at vegbygginga kan få godt av desse pengane og.¹²⁸³

Disse bestemmelsene var altså særlige 'vegfondsregler' som kom i tillegg til de eksisterende bestemmelsene om bygdevegsanlegg. Når fylkestinget bevilget midler fra vegfondet, måtte kommunen som søkte om vegfondsmidler derfor garantere 'grunn og gjerde' og bekrefte at vedlikeholdet var sikret også i tilfeller der vegen ikke skulle tas opp som bygdeveg.

Det var anledning til å bruke vegfondsmidler til annet enn offentlige bygdeveger, blant annet til seter- og beiteveger.¹²⁸⁴ Det ble imidlertid også gitt egne bevilgninger til slike veger. Telemark var blant fylkene som hadde stort behov for tilskudd til veger av alle slag, og i 1939 fikk fylket 65 000,- kroner til «Vanlige veifondsveier» og 10 000,- kroner til «Beiteveier».¹²⁸⁵ Det var en kraftig økning, de foregående årene hadde Telemark fått 20 000,- kroner årlig til vegfondet, så i 1939 fikk fylkestinget vegfondsbudsjettet til behandling som egen sak, og det ble bevilget støtte fra vegfondet til 17 ordinære vegprosjekter og tre beiteveger dette året.¹²⁸⁶

Alle disse prosjektene var vedtatt tidligere, og bevilgningene gikk både til oppstart, videreføring og avslutning av prosjektene det var snakk om, men Telemark fylkesting behandlet også flere nye søknader om støtte fra vegfondet i 1939. En av disse var en søknad om støtte til en beiteveg, men den gjaldt forlengelse av et eksisterende prosjekt, og det er derfor ikke sagt annet om vilkårene enn at det ble forutsatt at de opprinnelige vilkårene skulle gjelde også for forlengelsen. Det fremgår imidlertid av en sak om støtte

¹²⁸³ Rundskriv fra Veidirektøren (1942) s. 2; utgangspunktet var St.prp. nr. 151 (1920) og det nevnte stortingsvedtaket

¹²⁸⁴ St.prp. nr. 1 (1939) s. 55

¹²⁸⁵ St.prp. nr. 1 (1939) s. 68

¹²⁸⁶ Telemark fylkesting, sak 71/1939

til en beiteveg som fylkestinget behandlet i 1937, at grunnavståelse var et vilkår for å få støtte også til slike vegger.¹²⁸⁷ I vurderingen vegkontoret sendte til fylket i mars 1937, står det at

Da der ikke blant grunneierne var enighet om å avgi fri grunn til hovedlinjen, har interessen samlet sig om å bygge alternativlinjen, hvortil 4 grunneiere sees å ha avgitt erklæring 24. februar 1937 om fri grunn m. v. og om å yte $\frac{1}{4}$ distriktsbidrag som kan fordeles mellom de interesserte etter veilovens § 6, likesom disse 4 interesserte har påtatt sig veiens fremtidige vedlikehold.

Vegkontoret viste til at det ikke var tilstrekkelig at 'de interesserte' påtok seg å vedlikeholde vegen - det var et ufravikelig vilkår for støtte at kommunen bekreftet at den tok ansvaret for at det fremtidige vedlikeholdet ble fulgt opp. Når kommunen først hadde gjort dette, kunne den imidlertid snu seg rundt og «kreve at de interesserte selv skal påta sig vedlikeholdet i henhold til veilovens § 46». I det aktuelle tilfellet omfattet frigrunnserklæringene imidlertid ikke mer enn første del av vegen, så vegkontoret skrev at om det skulle gis bevilgning til veganlegget i sin helhet, måtte kommunen også bekrefte «at mulig erstatning ... blir staten og fylket uvedkommende og utredes av distriktet utenfor overslagssummen». Vegkontoret anbefalte at det ble bevilget midler til beitevegprosjektet, men forutsatte at det «tas fornødent forbehold om at anlegget ikke igangsettes før alle formalia er i orden».

Da Vest-Agder fylkesting i 1922 vedtok nye regler for vegbidrag, derunder bidrag fra vegfondet, var det først og fremst størrelsen på amtets kontra herredets andel av anleggskostnadene som var temaet.¹²⁸⁸ Det fremgår imidlertid av de nye reglene at det også i Vest-Agder kunne ytes bidrag til vegger som ikke skulle tas opp som offentlige bygdeveger, og at herredet i slike tilfeller måtte garantere for det fremtidige vedlikeholdet på samme måte som de måtte i Telemark. Mange av vegene som ikke ble klassifisert som bygdeveger, kan dermed ha havnet i den gruppen av vegger som ble klassifisert som kommunale vegger som følge av veglov (1963) § 4.

¹²⁸⁷ Telemark fylkesting, sak 124/1937, *Beitevegen Orretjønn-Selvatn-Vasstaul (Jonslid) i Morgedal*

¹²⁸⁸ Vest-Agder fylkesting, sak 60/1922, *Regler for bidrag til veier, herunder for bidrag av veifondet*

12.2.2.2 Bureisingsveger

Uttrykket 'bureising' ble første gang brukt i en innstilling fra Norges Bondelag om «Jordspursmålet og Bureising» i 1922, men avløste nokså raskt uttrykket som hadde vært brukt så langt, 'indre kolonisasjon'.¹²⁸⁹

Bureisingsarbeidet hadde sin spede oppstart i 1908 da *Selskapet til Emigrasjonens innskrenkning* ble stiftet.¹²⁹⁰ I 1915 skiftet det navn til *Ny Jord*, og etter at Stortinget i 1917 hadde vedtatt å bevilge 50 000,- til et bureisingsforsøk Landbruksdepartementet ønsket å gjennomføre, ble bevilgningen overdratt til *Ny Jord*, som hadde søkt om kr. 100 000,- til bureisingsarbeid året før, men da ikke hadde fått mer enn 16 000,- .

Ny Jord kjøpte opp større områder som var egnet for nydyrking, men som av ulike årsaker ikke var tatt i bruk. I mange tilfeller var årsaken at det ikke var vegforbindelse inn til området, følgelig måtte det anlegges 'bureisingsveger' som del av arbeidet.

Vegdirektøren sendte ut et rundskriv om slike veger 30. august 1920.¹²⁹¹ Det innledes med ordene «Som bekjent bevilger Landbruksdepartementet lån og bidrag av offentlige midler til veianlegg i kolonisasjonsøiemed...», og det fremgår av skrevet at

veidirektøren i skrivelse av 25. august 1920 til landbruksdirektøren har uttalt, at der for hvert enkelt påtenkt veianlegg av heromhandlede slags bør sendes meddelelse til overingeniøren for veivesenet i vedkommende fylke med anmodning om, at veivesenet vil påta sig utstikningen og kontrollen med veien.

Av hensyn til Veidirektørkontorets karter og historiske notater vil det imidlertid være ønskelig å få innsendt meddelelse til veidirektøren så snart en sådan kolonisasjonsvei er ferdig oparbeidet.

Meddelelsen bør inneholde oppgave over lengde, kjørebredde og maksimumsstigning, opplysning om veidekkets art, medgatte anleggsomkostninger samt om statsbidragets størrelse.

Landbruksdepartementet utarbeidet på et tidspunkt et 'skjema nr. 25' for «søknad om statsbidrag til bureisings- og seterveier». ¹²⁹² Det fremgikk av dette at vegprosjekter som var kostnadsberegnet til mer enn 12 000 kroner og anlegg «hvor arbeidet er forbundet

¹²⁸⁹ *Ny Jord* (1934), note s. 36

¹²⁹⁰ *Ny Jord* (1934) s. 4 flg.

¹²⁹¹ Rundskriv til 1928 s. 9

¹²⁹² Meddelelser fra Veidirektøren 1936 nr. 7 s. 105

med særlige tekniske vanskeligheter» skulle gjennomføres etter plan utarbeidet av Vegvesenet. Det samme var situasjonen dersom vegen ville inngå i et fremtidig offentlig veglinje. I andre tilfeller kunne fylkesagronomen planlegge og beregne vegen. Dersom Vegvesenet hadde vært involvert i planleggingen, skulle anleggsarbeidet ifølge punkt 4 i skjemaet imidlertid også ledes av «en opsynsmann eller veiformann godkjent av overingeniøren for veivesenet».

Dette ble diskutert på overingeniørmøtet i 1936, blant annet ble det spurt om Arbeidsdepartementet hadde godkjent dette («I så fall er det gjort uten å høre veiingeniørens mening herom.») og om hvem som skulle dekke kostnadene. Problemet var at det hadde vært en kraftig økning i antallet tilfeller der Vegvesenet ble bedt om å bistå. Selv om overingeniøren som tok opp spørsmålet ikke var uenig i at Vegvesenet burde stille opp, var det grenser for hva de kunne klare. Etter at saken var diskutert, ble konklusjonen at

veivesenet bør strekke sig lengst mulig for å bestå med planleggelse av bureisings- og seterveier m. v., men at man bør få en mere bestemt og bedre ordning med hensyn til tilveiebringelse av pengemidler og arbeidshjelp. Det blev fremholdt at flere av disse veier senere går over til offentlige veier og at de derfor bør planlegges ordentlig. Veidirektøren uttalte at saken bør tas op til skriftlig behandling gjennom Landbruksdepartementet og Arbeidsdepartementet.¹²⁹³

Vegvesenet fortsatte å yte bistand når det skulle anlegges bureisingsveger, og en medvirkende årsak har kanskje vært at vegdirektør Andreas Baalsrud hadde blitt medlem av styret i Ny Jord i 1935. Etter at et kombinert bureisings-, seter- og nødsarbeidsanlegg i Murudalen i Oppland var åpnet 19. september 1936, ble anlegget omtalt i *Meddelelser fra Veidirektøren*, og der ble Baalsrud omtalt som «veiens far».¹²⁹⁴ Baalsrud hadde tatt ansvaret for både det praktiske og det tekniske arbeidet, hadde hatt nær kontakt med de lokale myndighetene for å finne de beste bureisingsfeltene, og hadde også sørget for at Vegvesenet hadde oppsyn med anleggsarbeidet.¹²⁹⁵ Selve åpningen var det Jakob N. Vik som sto for. Han er omtalt som 'statsråd Vik', men var en forhenværende sådan, han hadde vært sosialminister fra 12. mai 1931 til 3. mars 1933,

¹²⁹³ Meddelelser fra Veidirektøren 1936, nr. 7 s. 106

¹²⁹⁴ Meddelelser fra Veidirektøren 1937, nr. 5 s. 92

¹²⁹⁵ Fyrst (1981) s. 25

men han var også styremedlem i en lang rekke landbruks-selskaper på 1930-tallet, ikke minst selskaper knyttet til melkeproduksjon.¹²⁹⁶ Da han åpnet veganlegget i Murudalen, var det imidlertid i egenskap av å være formann i Arbeidsfylkingens styre. Arbeidsfylkingen var en privat organisasjon som hadde til formål å sysselsette arbeidsløs ungdom mellom 18 og 24 år, og som mannen som tok initiativet til den, Walther Fyrst, hevdet var en upolitisk organisasjon.¹²⁹⁷ Fyrst hadde imidlertid vært medlem av Nasjonal Samling noen år, hadde trukket seg ut fordi han var skeptisk til Quisling, men meldte seg inn igjen i desember 1940 og ble dømt for landssvik etter krigen. Baalsruds engasjement for vegprosjektet i Murudalen (og også andre prosjekter Fyrst var involvert i) kan derfor være noe av det som har gjort at Baalsrud har blitt oppfattet som litt for villig til å samarbeide med dem på 'feil side'.

Så lenge en slik bureisingsveg ble anlagt over arealer Ny Jord allerede hadde ervervet, var grunnnavstâelsen aldri noe tema – grunnen var en nødvendig del av det som måtte inngå i anleggsprosjektet. Noen ganger kunne det imidlertid bli behov for å ekspropriere grunn både til seterveger og til de delene av en bureisingsveg som lå utenfor selve feltet, og i 1924 anbefalte Landbruksdepartementet at veilov (1912) § 80 andre ledd ble endret slik at ekspropriasjonshjemmelen knyttet til utvidelse av eksisterende seter- og stølsveger også skulle omfatte nye veger.¹²⁹⁸ Loven ble ikke endret før i 1931¹²⁹⁹, men bestemmelsen ble da anvendelig også for bureisingsvegene.

Bureisingsvegene kunne altså bli anlagt både som 'private veger' (men da forutsetningsvis som veger 'åpne for allmenn ferdsel') og med tanke på opptak som offentlig veg. I 1971 behandlet Sivilombudsmannen en henvendelse om en bureisingsveg som var forutsatt tatt opp som offentlig bygdeveg, og der denne forutsetningen hadde vært medvirkende til at flere privatpersoner hadde akseptert å avstå grunn vederlagsfritt.¹³⁰⁰ Vegen var ferdig i 1952, men etter noen år klaget oppsitterne på vedlikeholdet – først kom det klager fra en enkelt av dem i begynnelsen av 1960-tallet, deretter samlet de seg om en felles klage i 1970. Kommunen viste da til

¹²⁹⁶ Haffner (1949) s. 753-754

¹²⁹⁷ Fyrst (1981) s. 24

¹²⁹⁸ Ot.prp. nr. 40 (1930) s. 10-11

¹²⁹⁹ Lov 24. juni 1931 nr. 21

¹³⁰⁰ SOMB-1971-32

at formannskapet i 1964, etter de første klagen, hadde konkludert med at vedlikeholdet ikke var kommunens ansvar. Sivilombudsmannen var imidlertid ikke fornøyd med kommunens begrunnelse (som blant annet var at frigrunnserklæringene aldri var blitt tinglyst) og påpekte at når kommunen hadde påtatt seg en vedlikeholdsforpliktelse som var en del av vilkåret for å få statstilskudd, måtte den også være bundet av dette. Kommunen vedtok etter dette å forhandle med klagerne om en refusjons- eller tilskuddsordning for vedlikeholdet av bureisningsvegen, og resultatet ble at kommunen foretok utbedringsarbeider og dekket regningsbeløpet for påløpende utgifter, og at det også ble inngått kontrakt om vintervedlikehold av veggen.

12.3 Noen «gjengangere» i tvister om vegeierforhold og -grenser

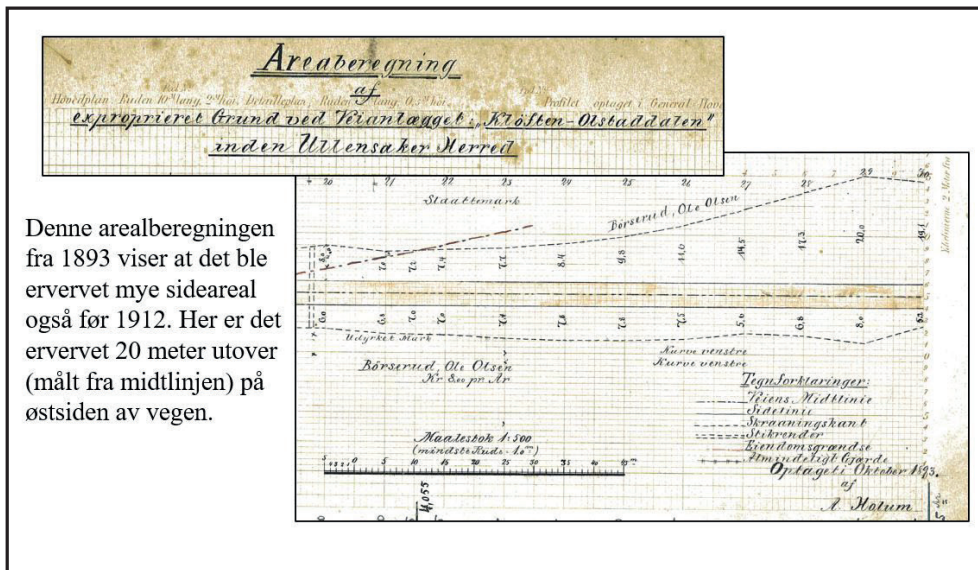
12.3.1 Innledning

Noen spørsmål dukker opp oftere enn andre i forbindelse med tvister om vegeierforhold og veggrensener. Iblant bestrider private grunneiere at eierskapet til vegggrunnen overhodet er overført, men som regel er det sidearealene det strides om. I denne delen tar jeg for meg en del rettsavgjørelser i saker der det har vært tvist om vegbredde og eierskap til sidearealer, både som følge av uklarheter om hvor mye som opprinnelig er avstått og etter 'stille utvidelser' av vegbanen, men også noen der det har vært uenighet om eierforholdet til hele eller deler av kjørebane-arealet.

De første tiårne etter at veilov (1824) var vedtatt, ble gjerder ikke plassert i eiendoms-grensene. Både 1824- og 1851-loven hadde bestemmelser som innebar at gjerder langs en veg skulle stå en alen (ca. 63 cm) utenfor grøftene, men etter endringene Stortingets lovkomité gjorde i regjeringens veglovsforslag i 1824 skulle denne 'alenbredden' bare være klausulert grunn, ikke innløses. Det ble endret i praksis mange tiår før endringen kom til uttrykk i veilov (1912), men vi vet ikke hvor konsekvent denne endringen ble praktisert. Det vi vet om den, blir imidlertid beskrevet i pkt. 12.3.6.

Ettersom en del av grunnen til at alenbredden skulle være disponibel var at man måtte ha et sted å legge det man tok opp når man rensset grøftene, var alenbredden lovens minimumsavstand mellom ytterste grøftkant og eventuelle gjerder. Grøftene lå i mange tilfeller i bunnen av en skråning, så med skråning og utenforliggende grøft kunne vegområdet omfatte mye areal også om alenbredden holdes utenfor. Dette er sannsynligvis

den delen av vegområdet det har vært flest rettsaker om, så skråningene og grøftene er temaet i pkt. 12.3.2.



Denne arealberegningen fra 1893 viser at det ble ervervet mye sideareal også for 1912. Her er det ervervet 20 meter utover (målt fra midtlinjen) på østsiden av veien.

Figur 25. Grunnriss fra 1893, vegaletget Kløfta-Olstaddalen i Ullensaker

I vanlig årsak til tvister om eierskapet til sidearealene, er at avståelsesgrunnlaget har vært en frigrunnserklæring. I disse var det sjelden angitt noen bestemt vegbredde, så om en veg skal utvides mange år etter at den ble anlagt, kan det bli uenighet om hvor mye av det berørte arealet som allerede hører til vegområdet og hvor mye som må erverves i tillegg. Noen rettsavgjørelser om frigrunnserklæringer beskrives derfor i pkt. 12.3.3.

Frigrunnserklæringer er normalt erklæringer om avståelse av 'full eiendomsrett' til vegarealet. Dette bestrides iblant, og det har hendt at grunneiere fått medhold i at de bare har avstått en mer begrenset rett. Dette behandles i pkt. 12.3.5. Der omtales også noen saker der eierforholdet har blitt bestridt av andre årsaker.

«Stille utvidelse» kan også bli et tema – kjørebanelen kan ha blitt bredere med årene, og spørsmålet kan da bli om dette har gått ut over den tilstøtende grunneieren. I pkt. 12.3.4 kommer det noen punkter om dette.

Hevd av eiendomsretten til nedlagt veggrunn og ekstinksjon av det offentlige eiendomsrett som følge av manglende tinglysning av ervervet, er også grunnlag som iblant påberopes. I pkt. 12.3.7 omtales to slike tilfeller.

12.3.2 Skråninger og grøfter

3. mars 1893 skrev Arbeidsdepartementet at «enhver Veigrund med Grøfter og Skraaninger er erhvervet til Eiendom for det offentlige». Utgangspunktet for skrivet var en henvendelse fra amtmannen i Rogaland, som hadde bedt departementet uttale seg om hvem som hadde rett til å disponere over gresset som vokste på skråningene og i grøftene. Bakgrunnen var at de vegarbeidspliktige hadde pleid å beholde gresset de slo, og mente at de fortsatt hadde rett til det selv om vedlikeholdet var overtatt av faste vegvoktere som også gjerne ville ha gresset. Departementet viste imidlertid til at skråningene og grøftene var offentlig eid grunn, og at det dermed også var det offentlige som eide det som vokste der. At de vegarbeidspliktige hadde beholdt det de slo mente departementet «formentlig [har] havt sin Grund deri, at en saadan Ordning er anseet som den for alle vedkommende hensigtsmæssigste», så

efter særskilt tagen Bestemmelse af Veivogterne, kan der gives disse den samme Ret, som har været indrømmet veiarbeidspligtige Gaardbrugere, til at tilegne sig Græsvæxt og anden Afkastning af de Strækninger, som ved deres Foranstaltning skal holdes ryddige.

Verdien av gresset på vegskråningene sto sentralt i diskusjonene da Odelstinget behandlet forslaget til ny veilov i januar/februar 1912, noe som førte til at selv om det ble slått fast i veilov (1912) § 26 annet ledd at alt som var ervervet, «saavel selve veibanen som grøfter, skraaninger og i tilfælde utenforliggende strækning, blir veivæsenets eiendom», ble det tatt inn en bestemmelse i tredje ledd om at bruken «blir under hensyntagen til gjældende sedvane at træffe av amtsveistyre». Dette kan nok ha bidratt til misforståelser om hvilke arealer grunnavståelsen omfattet, særlig der det var gitt fri grunn til veganlegget. Et riksvegskjønn i Troms i 1953 endte opp som sak for Høyesterett i 1959 på grunn av dette - overskjønnet tilkjente grunneierne erstatning for skråningene fordi de hadde slått gresset der siden vegen ble anlagt.¹³⁰¹ Grunneierne langs vegen mente selv at de eide skråningene og begrunnet dette med at det som var avstått, bare var grunn til en veg med seks alens bredde (ca. 3,75 meter). Kommunen viste til at dette bare var en henvisning til kjørebanebredden, og at veglovene forutsatte at skråninger og grøfter utenfor kjørebanen også var omfattet av avståelsen. Overskjønnet fastsatte erstatning også for skråningsarealet, men lagmannsretten opphevet overskjønnet

¹³⁰¹ RG-1956-231, RT-1956-767 (avgj. om hjelpeintervensjon), RT-1959-1136

og hjemviste saken til ny behandling. Det gjorde den etter å ha vurdert eierforholdet og konkludert med at skråningene var en del av vegområdet, men også hadde anført

at det vil være best i overensstemmelse med den opprinnelige vederlagsfri grunnavståelse, og den bruk som faktisk har skjedd, å se forholdet slik at oppsitterne har hatt rett til å nyttiggjøre seg skråninger og grøfter, og må tilkjennes erstatning for den verdi denne nyttesrett nå måtte representere.

Både kommunen og grunneierne aksepterte dette, men staten ved Samferdselsdepartementet¹³⁰² erklærte anke som hjelpeintervenient (nå 'partshjelper'). Bakgrunnen var at riksvegmyndigheten mente det var feil å tilkjenne erstatning for noe lagmannsretten hadde ansett som en rettighet, og begrunnet dette med at «En slik rett kan hverken støttes på bestemmelser i veilovene av 1851 eller av 1912 eller på noen sedvanerett». Høyesterett gikk derfor grundig gjennom forarbeidene til veilov (1912) § 26 tredje ledd, i tillegg til at det ble lagt vekt på to vegskjønn fra 1912 fra et annet veganlegg i samme område. Forarbeidene til § 26 viste altså at man hadde åpnet for at amtsvegstyret kunne tildele slike høstingsretter, og det fremgikk av de to andre skjønnene at erstatningsfastsettelsen i disse var basert på at de som avsto grunn til vegen fortsatt skulle ha rett til å høste gresset på vegskråningene. Høyesterett mente dette tydet på at tildeling av høstingsretter som del av erstatningen hadde vært vanlig i området, og stadfestet dermed (enstemmig) lagmannsrettens dom.

12.3.3 Frigrunnserklæringene

Utgangspunktet i saken om høstingsretter finner man igjen i en del avgjørelser der litt av spørsmålet har vært hvor mye grunn frigrunnserklæringer har omfattet. Flertallet av disse er avgjørelser i forbindelse med skjønn for utvidelse av en eksisterende veg, der grunneierne har anført at den opprinnelige frigrunnserklæringen bare omfattet det som var angitt som 'vegbredden', men der retten har lagt til grunn at dette viste til kjørebredde og at skrånings- og grøftearealene kom i tillegg. Det er ikke så mange av disse sakene som ankes og behandles av høyere instanser, så en del av eksemplene er hentet fra underrettsinstansene, men de gir uansett et inntrykk av hva som oftest anføres og hvordan det vurderes av retten.

¹³⁰² I riksvegsaker er det alltid «Staten v/Samferdselsdepartementet» som er formell part

28. mai 1975 behandlet Ytre Sogn herredsrett en tvist om omfanget av en avståelse.¹³⁰³ Utgangspunktet var en frigrunnserklæring fra 1907 knyttet til veggen Vangnes-Vik grense, som ble anlagt i perioden 1915-1923. I 1969 ble veggen utbedret, men man ble ikke enige om hva som var utgangspunktet da det skulle fastsettes erstatning for tilleggs-ervert. Dermed krevde vegnaboen (som saksøker) fastsettelsesdom for en gjennomsnittlig vegbredde på 4,5 meter, mens staten reiste motsøksmål og krevde dom for en gjennomsnittlige totalbredde på 6,5 meter.

Saksøkeren viste til at veggen var bygget etter en minimumsstandard og som kjerreveg fordi bevilgningene hadde vært knappe. Han mente staten ikke hadde behov for å overta mer grunn enn det som var nødvendig for å anlegge en veg med minimumsstandard og at grunneierne heller ikke var innstilt på å avgi mer enn dette da veggen ble anlagt. Staten viste på sin side til at grunneierne som følge av frigrunnserklæringen hadde avgitt «den grunn som er nødvendig for bygging av veggen», og at dette i den aktuelle perioden omfattet 1,5 meter sideareal på hver side.

Retten avsa dom for en vegbredde på 6,5 meter, altså i samsvar med statens syn, og viste til at grunneierne måtte

finne seg i at det er de planer som foreligger når veien blir bygget, som blir bestemmende for hvor mye grunn de gir fra seg, såfremt det ikke skjer så vesentlige avvik fra de opprinnelige planer at det faktisk blir et annet veganlegg enn forutsatt (Rt. 1966 s. 187). Og må grunneieren i alminnelighet finne seg i nye administrative beslutninger, må han også være bundet av ny lov. ... Bedømmelsen av hvor meget grunn som ble gitt, beror derfor på de planer som forelå på byggetiden samt bestemmelsen i vegloven av 1912. I henhold til denne lovs § 22 er enhver pliktig til å avstå fornøden grunn til bygging av offentlig vei. Staten hadde følgelig adgang til å ekspropriere grunn, og etter § 26 skal det ved anlegg av offentlig vei erverves så meget grunn som etter forholdene i hvert enkelt tilfelle ansees påkrevd. Så mye veggrunn ville Staten kunne krevd om den hadde ekspropriert. Retten må anta at Staten erverver det samme når grunnlaget er en frigrunnserklæring.

I 1990 behandlet Ytre Sogn herredsrett en annen sak, som nok kan ha havnet på Lovdata hovedsakelig fordi grunneierne hevdet at trafikkutviklingen i området innebar at frigrunnserklæringene måtte anses som bortfalt som følge av bristende forutsetninger.¹³⁰⁴

¹³⁰³ Sak 27/1973 A (skjønn nr. 4400 i SVVs skjønnsregister)

¹³⁰⁴ RG-1991-771

Erklæringene var avgitt i 1959 da det skulle anlegges offentlig bygdeveg i området, men i 1970 ble vegen omklassifisert til fylkesveg, og noen år senere ble den riksveg. Da den skulle utvides i 1987, mente grunneierne at man måtte se bort fra frigrunnserklæringene slik at hele arealet vegen beslagla måtte erstattes, og begrunnet det med at «vegen har fått et helt annet trafikkgrunnlag når den i dag er riksveg, enn det som var forutsatt i 1959 da det ble gitt frigrunn til en offentlig bygdeveg». Om dette sa retten at «Økt trafikk som følge av samfunnsutviklingen er noe folk normalt må finne seg i uten at det kan gjøres gjeldende noe erstatningskrav», og kravet ble ikke tatt til følge. Grunneiernes subsidiære påstand gikk imidlertid ut på at de uansett måtte ha krav på erstatning for alt sideareal utenfor vegbanen, og der ble det blant annet vist til at det aldri var satt opp gjerder langs vegen. Retten kunne imidlertid ikke se at det at det skulle ha noen rettslig betydning at det ikke hadde vært behov for gjerder langs denne vegen – «Grunneierne har benyttet '2,5-meters beltet' hovedsakelig til skogproduksjon, men etter rettens vurdering må dette nærmest betraktes som en 'tålt bruk' fra Vegvesenets side».

I 1993 behandlet Gulating lagmannsrett en tvist om eiendomsretten til et grustak og sidearealet langs en veg i Egersund.¹³⁰⁵ Vegen var anlagt som riksveg på 1950-tallet, men ble kommunal veg da riksvegen ble lagt om i 1979/80. Her var vegnaboens prinsipale påstand at sidearealet overhodet ikke var ervervet og den subsidiære at hun uansett måtte ha ekstingvert kommunens eiendomsrett. Til støtte for påstandene ble det vist til at

Ervervet har skjedd i henhold til flere skjønn, således lensmannsskjønn 15. august 1940, 11. august 1949, 8. november 1951 samt Dalane herredsretts overskjønn av 30. april 1952. Felles for samtlige skjønn er at det ikke forelå skjønnsforutsetninger som klart definerte hva som ble ervervet. Ingen av skjønnene er tinglyst, og det ble heller ikke foretatt skylddeling av de arealer kommunen ervervet. Rett nok er det dokumentert noen utbetalinger til grunneiere i henhold til skjønnene, men heller ikke her fremgår om det eksempelvis var eierrådigheten kommunen ervervet eller bare bruksrett. Det sentrale juridiske poeng må da være betydningen av den manglende tinglysning.

Herredsretten hadde avgjort saken i kommunens favør, og lagmannsretten innledet sin avgjørelse med å tiltre herredsrettens dom og begrunnelser «med noen tilleggsmerknader», blant annet ble det bemerket at den ene delen av saken gjaldt «den ikke uvanlige problemstilling om og eventuelt hvor langt utenfor veikant veimyndighetene ervervet

¹³⁰⁵ LG-1992-175

grunn». Retten viste deretter til at selv om normalkravene for veganlegg ikke fremgikk av veilov (1912) var «centralmyndigheten» gitt fullmakt til å fastsette vegnormaler, og at disse normalene, selv om de ikke var ufravikelige, «vil ... være et viktig bevismoment. Normalens ervervsbredde vil i regelen måtte legges til grunn med mindre det er holdpunkter for at den ble fraveket». Hva den manglende tinglysingen angikk, viste retten til at det ikke var vanlig å registrere veggrunn eller grunnavståelser før delingsloven stilte krav om at det skulle gjøres, og at siden en veg «er en fysisk innretning, ville ervervet som regel uansett måtte respekteres da potensiell kolliderende rettighetshaver vanskelig kunne være i god tro».

Det er ikke aktuelt å vise til gamle frigrunnserklæringer om det skal anlegges ny veg i dag (se pkt. 8.8.14), men de kan fortsatt bli et tema når de eksisterende veggrensene skal fastsettes, enten i forbindelse med en vegutvidelse eller fordi grensene skal registreres i matrikkelen. To relativt ferske avgjørelser om frigrunnserklæringer i forbindelse med grensefastsettingssaker er JSTO-2014-3 og JSTO-2014-69, begge fra Haugalandet og Sunnhordland jordskifterett. I den første av disse hevdet grunneierne at det aldri var avgitt noen frigrunnserklæring, og at vegområdet ikke kunne omfatte 2,5 meter sideareal fordi deler av dette området lå innenfor deres matrikkelregistrerte eiendomsgrænse. Grensene i matrikkelkartet hadde imidlertid dårlig kvalitet (vegen hadde bare hjelpelinjeavgrensing), og jordskifteretten viste til at det ikke var uvanlig «på den tida vegen i denne saka vart bygt [1956-1958], at kontrakt om fri veggrunn ikkje vart gjort skriftleg. Grunneigar såg det som ei føremon å få vegutløyising og gav fri grunn utan skriftleg kontrakt». Fremlagte dokumenter viste også at den tidligere grunneieren hadde hatt dialog med Vegvesenet om problemer med utrasing som følge av veganlegget, men aldri hadde gitt uttrykk for at han mente vegen var anlagt ulovlig over arealer han eide. Jordskifteretten viste videre til at det er

sikker rett at det med fri veggrunn også vart gitt eigarskap til veggrunnen. Til vegrunnen høyrer med grøfter, fyllingar og skjæringar som er naudsynt for vegen. Kor mykje areal langs vegen som høyrer til vegen varier med kva for veglov som gjaldt då vegen vart etablert/ utvida.

I den andre saken, JSTO-2014-69, hevdet grunneieren at det bare var gitt fri grunn til en vegbane på tre meter og 1,5 meter sideareal (gjerdeavstanden) på hver side av vegbanen. Da vegen var ferdig, var vegbanen blitt mellom 5 og 6 meter, og det ble derfor anført at

Den korridoren det vart gjeve fri grunn til, dekkjer berre sjølve vegbana og ikkje grunn til grøfter og fyllingar/skjæringar. Grunneigaren krev difor at grensa går i vegkanten, eventuelt at vegvesenet løyser inn det areal utover vegbana som dei no gjer krav på.

Jordskifteretten viste imidlertid at grunneierne i området hadde deltatt da vegen ble anlagt og aldri hadde protestert mot at vegen ble bredere enn opprinnelig forutsatt, og kom til at veggrensene måtte «fastsetjast ut frå gjeldande reglar når vegen vart bygt, slik vegen faktisk vart bygt og dei disposisjonar som både grunneigar og vegeigar har gjort i etterkant».

12.3.4 'Stille utvidelse'

Skraping, grusing og bruk av stadig tyngre kjøretøyer var blant årsakene til at kjørebanelen i de gamle grusvegene kunne «legge på seg» i bredden. Men har det bare gått ut over grøfter og sidearealer, eller har vegen utvidet seg så mye at også de tilstøtende grunneierne har blitt berørt – og hva blir i så fall følgene av dette?

Det første må normalt avgjøres konkret, slik det ble i RG-1973-205. Der ble det lagt til grunn at vegen var anlagt i 1882 og at det var det dagjeldende vegbreddekravet man måtte ta utgangspunkt i, med unntak for noen strekninger der det kunne dokumenteres at det var gjennomført tilleggsverv senere. I denne saken avviste retten kommunens påstand om at grunneiernes passivitet (manglende protester) måtte tillegges vekt.

Frostating lagmannsrett kom til et annet resultat i to dommer avsagt i 1975. Avgjørelsene ligger ikke på Lovdata, men den første ble avsagt 3. juli 1975 i ankesak 3/1973 og gjaldt 'stille utvidelser' langs fylkesvegen mellom Opphaug og Østråt i Ørland kommune. Den andre ble avsagt 11. juli 1975 og gjaldt to forente ankesaker (nr. 123 og 124/1973) om eiendomsretten til grunnen langs det som da var fv. 401 i Nord-Trøndelag, en del av den tidligere riksvegen mellom Namsos og Grong.

Den første av disse vegene ble antakelig anlagt av Jens Bjelke rundt 1640, og Vegvesenet viste til at den ved flere anledninger hadde vært omtalt som en veg med høy standard, og at det fremgikk av Gerhard Schønings reisebeskrivelse fra 1773-1775 at den da var utstyrt med grøfter. Grøftene var senere forsvunnet, men Vegvesenet mente at utvidelsene ikke hadde gått ut over området de opprinnelig hadde omfattet. Retten mente dette var tvilsomt, men la mindre vekt på akkurat det. Det ble lagt til grunn at vegen hadde en gjennomsnittsbredde på fire meter i 1932, men hadde blitt 5,5 meter bred i 1973. Retten

viste imidlertid til at grunneierne ikke hadde protestert mot utvidelsene før i 1970, og at det var

rimelig å gjøre hevdelsen av den private eiendomsrett avhengig av et visst initiativ fra grunneiernes side. De må kunne si «hit, men ikke lenger», og derved fremtvinge at en fortsatt utvidelse ut over den aktuelle og konstaterbare vegkant bare skjer ved formell grunnavståelse.

Noen tilbakevirkning i forhold til en eldre vegkant som det er vanskelig å fastslå, er det derimot ikke rimelig å akseptere.

Vegvesenet måtte dermed betale erstatning for den del av utvidelsen som var gjennomført som del av oljegrusingen som hadde fått grunneierne til protestere, men ikke for den 'stille utvidelsen' i årene fra 1932 til 1970.

Omtrent samme begrunnelse ble brukt i sak nr. 2. Der var vegen tatt i bruk i 1912, ble utvidet noe rett før 1929, men 'fløt ut' på 1960-tallet, blant annet fordi man gikk over fra å fløte tømmeret til å kjøre det på lastebil. En del grunneiere mente dette førte til at vegen etter hvert omfattet et større areal enn det de hadde avstått i sin tid, og i 1969 sendte en advokat krav om erstatning for utvidelsene til vegkontoret og de to kommunene, på vegne av 69 grunneiere. Dette kom det ikke noe ut av, så i 1971 stevnet de fylket med krav om grensefastsettelse, i januar 1972 stevnet de også Namsos og Overhalla kommuner, og 1. august 1972 stevnet så Nord-Trøndelag fylke de to kommunene med krav om regress for erstatningsbeløpet fylket eventuelt ville bli pålagt overfor grunneierne.

Namdal herredsrett behandlet kravene 25. mai 1973. Retten mente at det offentlige ikke hadde lagt beslag på veggrunn ut over det Vegvesenet allerede hadde eiendomsretten til - kjørebane med med grøfter, skjæringer og fyllinger - og frifant derfor både fylket og kommunene. Grunneierne anket, fylket erklærte motanke med påstand om dom for at det offentlige også eide en del sidearealer ('gjerdeavstanden') som ikke var tatt med i herredsrettens avgjørelse, og erklærte i tillegg selvstendig anke knyttet til regresskravet. Dette var grunnen til at kravene i første omgang ble registrert som to ulike ankesaker.

Lagmannsretten gjennomførte befarings av hele den aktuelle vegstrekningen, utstyrt med det som i herredsretten var omtalt som 'profiler', men som lagmannsretten fikk opplyst skulle betegnes 'grunnkart' «utarbeidet i målestokk 1: 500 for lengde og 1: 250 for bredde», altså det som er omtalt som 'grunnriss' i pkt. 10.3. De opprinnelige

avståelsesdokumentene hadde gått tapt da Steinkjer brant i 1940, og grunneierne mente at man i mangel av klar dokumentasjon måtte ta utgangspunkt i det som kunne fastslås med sikkerhet, blant annet mente de det ikke var dokumentert at avståelsen hadde omfattet 'alenbredden'. De mente alt areal ut over det man med sikkerhet kunne slå fast var avstått opprinnelig, måtte erstattes, og erstatningskravet var etter deres syn ikke foreldet – «Så lenge det offentlige ikke har ervervet de arealer som vegen faktisk er utvidet med, er de grunneierens eiendom, og deres eiendomsrett faller ikke bort ved noen form for passivitet.»

Det ble gjort rede for både det som fantes av dokumentasjon og breddekravene i de aktuelle veglovene, men lagmannsretten mente man uansett måtte ta utgangspunkt i de faktiske forholdene:

At vegvesenet eventuelt kunne tilvendt seg grunnen i en større bredde, har ingen betydning så lenge dette ikke er gjort. ... Da anleggsperioden var avsluttet i 1929, var altså vegvesenets eiendomsgrunn identisk med det areal som vegen med nødvendig tilhører faktisk opptok i terrenget.

Retten mente likevel ikke at dette innebar at grunneierne hadde krav på erstatning for samtlige utvidelser som var gjennomført etter 1929. Begrunnelsen var dels at man måtte gå ut fra at de fleste var klarert med grunneierne, men retten viste også i dette tilfellet til at grunneierne hadde en aktivitetsplikt:

Under enhver omstendighet måtte man ... vente at grunneiere som ikke ville avfinne seg med mulige grenseoverskridelser, ville protestere noenlunde raskt og eventuelt forlange kompensasjon for den grunn som ble disponert. Så skjedde imidlertid ikke – før nærværende sak ble reist – og man antar da at vegvesenet er blitt eier av den grunn som er gått med til å forbedre vegen også etter at selve anleggsperioden var avsluttet.

Hva den 'stille' delen av utvidelsene angikk - følgene av høyling, grusing, tungtrafikk med mer - skrev retten omtrent det samme som i ankesaken den hadde behandlet en drøy uke tidligere:

Vil de private grunneiere under disse forhold hevde sin eiendomsrett ned til de aller minste avstandsintervaller, er det rimelig å gjøre dette avhengig av et visst initiativ fra deres side.

Med et «hit, men ikke lenger» må de kunne fremtvinge at det offentlige ikke uten vanlig erstatning legger beslag på ytterligere grunn, men det må da skje i forhold til den aktuelle

vegkant, ikke i forhold til en som en gang var, og som ikke uten store vanskeligheter lar seg rekonstruere.

Lagmannsretten viste etter dette til at grunneierne først hadde protestert i 1969, og at det derfor var dette årstallet man måtte ta utgangspunkt i. Det var foretatt noen arbeider etter dette, men retten mente de var «bagatellmessige» og neppe hadde påvirket eienomsforholdene. Dermed ble konklusjonen at «etter det syn retten har på den stille vegutvidelse, er det klart at det ikke blir spørsmål om noen erstatningsplikt for det offentlige. Spørsmålet om foreldelse er det derfor ikke nødvendig å komme inn på».

«Hit, men ikke lenger»-delen er sitert i en dom Sunnholdaland herredsrett avsa i 1978.¹³⁰⁶ Dette var også en sak om 'stille utvidelse', men der mente de to legdommerne at

bevisbyrden for hva som i sin tid ble ervervet til vegformålet påhviler vegvesenet, som også har satt opp profiler over dette. Tvilen som oppstår ved at profilen er kommet bort, må gå ut over vegvesenet.

Rettens administrator var ikke enig i dette, og viste i den forbindelse til de to lagmannsrettsavgjørelsene fra juli 1975, samtidig som han påpekte at i det aktuelle tilfellet hadde grunneierne protestert i 1947 – «Det er derfor i samsvar med refererte lagmannsrettsdommer at vegvesenet må gjøre opp for grunn som etter hvert er disponert ved snikutviding etter 1947». Ettersom han var i mindretatt, ble resultatet likevel at Vegvesenet ble pålagt å erstatte alt areal ut over det som ble antatt å være gjennomsnittsbredden da vegen ble anlagt. RG-1979-210 ble ikke anket, men de eneste av disse avgjørelsene som ikke er førsteinstansavgjørelser, er de to Frostating lagmannsrett avsa i 1975. Det er dermed mindre grunn til å legge vekt på resultatet i RG-1979-210 enn på de to avgjørelsene fra Frostating.

12.3.5 Til eie eller bare til bruk?

Det er som regel bare vegbredden det er uenighet om, men det hender at det hevdes at en avgitt erklæring bare var en erklæring om bruksrett, ikke om avståelse av eiendomsrett til arealet. Det kreves klare holdepunkter for at dette var intensjonen for at grunneieren skal få medhold, men det skjer iblant, som da Hålogaland lagmannsrett i 1999 kom til at en av grunneierne i en sak om utvidelse av en riksveg i Troms

¹³⁰⁶ RG-1979-210

etter en samlet vurdering ... har tålt tidsbegrenset fri grunn til offentlig vei over takst nr 2 for riksveianlegget. Grunneier har tålt at det offentlige har brukt eiendommen til dette formål inntil videre, men ikke for alltid. Avståelsen av veigrunn for riksveien, herunder fergeleiet i sjøen, vil innebære økonomisk tap for grunneier og gir således rett til erstatning, av fastgrunn under veien og sjøgrunn under fergeleiet, som fastsettes nedenfor under dette takstnummer.¹³⁰⁷

For de to andre takstnumrenes del var det derimot

avgitt tidsbegrenset fri grunn til offentlig vei over takst nr 1 og 2 for [det opprinnelige] fylkesveianlegget. Avståelse av veigrunn for fylkesveien med samlet bredde inntil 8 meter på disse takstnumre, vil ikke innebære noe økonomisk tap for grunneier og gir således ikke rett til erstatning.

Her ble det altså lagt til grunn at det var bruksrett som var grunnlaget også for de to første takstnumrenes del, men at den var 'tidsbegrenset'. Avgjørelsen var imidlertid konkret og begrunnet med at vegmyndighetene burde gjort mer for å avklare eierskaps spørsmålet:

Veimyndighetene hadde klar foranledning til å avklare forholdet til grunneieren, hensett til veianleggets art og omfang samt at dette skjedde etter midten av århundret da veiutbygging var langt mer fremskreden enn tidligere. Forholdene tyder samlet sett på at grunneier har tålt det offentliges bruk inntil videre, etter som dette innebar økt handel og økonomisk fordel for grunneier selv, men ikke for alltid har villet avstå grunnen til vederlagsfri bruk eller eie for det offentlige.

Ellers er det ikke lett å finne tilfeller der grunneierne har fått medhold i påstander om at det bare var en bruksrett som ble avstått. Det finnes derimot eksempler på det motsatte. I 2012 behandlet Gulating lagmannsrett eksempelvis en anke over en jordskifteavgjørelse om eiendomsretten til en veg på Sveio, og var da enig med jordskifteretten i at ordene «gjeve fri grunn» i avtalen fra 1936 mellom de tidligere grunneierne og vegmyndigheten måtte forstås som at det var eiendomsretten som ble overført.¹³⁰⁸ De private partene begrunnet bruksretts-anførselen dels med at veggrunnen ikke var utskilt med eget gårds- og bruksnummer, dels med at det allerede var en veg der i 1936 slik at det bare var snakk om utbedring, og dels med at

¹³⁰⁷ LH-1999-681

¹³⁰⁸ LG-2012-34283

Heller ikke ordlyden i den tinglyste avtalen fra 1936 om det blir «gjeve fri grunn til denne veg», sier at eiendomsretten til grunnen blir avstått. Verken vegvesenet eller Sveio kommune har på noe tidspunkt gjort krav på eiendomsretten til veggrunnen,

men fikk altså ikke medhold.

12.3.6 Alenbredden

I saken om høstingsrett som Høyesterett behandlet i 1959, ble det presisert at alenbredden ikke var en del av det staten mente den var eier av.¹³⁰⁹ I praksis førte alenbredde og gjerdekombinasjonen imidlertid til at grunneierne normalt mistet muligheten til å utnytte denne stripen mellom grøfta og gjerdet. De første tiårene fikk de uansett ingen erstatning for dette, men i 1855 fikk fire grunneiere i nærheten av Hamar medhold i at de hadde krav på erstatning også for 'alenbredden'.¹³¹⁰

Amtmann August Christian Manthey stilte som partsrepresentant for «Hedemarkens Amt paa dets Veikasses Vegne» i denne saken, og det fremgår av Høyesteretts forhandlingsprotokoll at han også prosederte på amtets vegne.¹³¹¹ Han anførte at det fulgte av veilov (1851) at det ikke skulle betales erstatning for alenbredden fordi det bare var snakk om rådighetsinnskrenkning:

Afstaaelse af Grund til Veien er dog noget heelt Andet, end Indskrænking i Brugen af, hvad nærmest støder til, fremdeles beholdes, endnu kan bruges af Eierne (her til Græsslæt, med Mere) og maaskee i en ikke fjærn Fremtid kan blive ham frigivet til videre Brug.

Han mente også at man måtte behandle 'alenbredden' på samme måte som byggegrensearealet: «da Loven ingen Erstatning tilsiger, er det endnu ikke faldet Nogen ind at kræve Godtgjørelse, fordi han ikke kan bygge sit Hus lige ved Veikanten».

Grunneierne var representert ved Niels Tommelstad, og deres prosessfullmektig mente at man ikke kunne sammenlikne alenbredden med arealene som ikke kunne bebygges. Han viste til at det

¹³⁰⁹ RT-1959-1136 (på side 1143)

¹³¹⁰ Rt. 1855 s. 263

¹³¹¹ Høyesterett, RA/S-1002/E/Eb/Eba/L0046/0002: Voteringsprotokoller / Voteringsprotokoll, 1854-1855, s. s. 121a-123b. Manthey var født i 1811, ble jurist i 1835, og han var amtmann i Hedmark fra 1849 til 1856. Da ble han statsråd, og det var han til juli 1874. Han satt i tillegg i to interimsregjeringer fra 18. mai til 21. juli 1875. Han døde i 1880.

saaledes ikke kunne paavises noget rimeligt Brug, Eierne af de tilstødende Gaarde, som ere drevne tilbage inden sine Gjærder, skulde kunne gjøre sig af disse Grøftekanter eller Strimler ... Efter det Anførte ere de her omtvistede Jordstrimler endog i Ordets strengeste Forstand afgivne til offentligt Brug, da med den egentlige Eiendomsgjenstand, hele Nyttens eller Brugen af Tingen, tillige Besiddelsen er gaaet over fra Grundeieren til Veivæsenet,...

Han pekte også på at det var tatt stilling til forholdet mellom Grl § 105 og grunnnavstaaelserserstatningen i byene, og at det i den forbindelse var slått fast at det var «det ved Aftrædelsen forårsagede Tab i det Hele» som skulle erstattes. Både under- og overretten var enig med ham i at grunneierne måtte ha krav på erstatning «for det hele Tab, der er opstaaet ved den tvungne Aftrædelse af Alt, hvad der for Veiens Skyld er afgjærdet fra vedkommende Gaarde», og Høyesterett sluttet seg altså til dette.

Veilov (1851) ble imidlertid ikke endret som følge av dommen, og i rettspraksis er det i flere tilfeller lagt til grunn at vegvesenet aldri ervervet annet enn bruksrett til denne 'alenbredden'.¹³¹² Da Kragerø herredsrett i 1979 skulle ta stilling til hvor stor bredde en gammel fylkesveg i Drangedal hadde hatt før den ble utvidet, anså retten det

på grunnlag av rettspraksis fastslått at bestemmelsen om 'alenbredde' ikke ga veivesenet noen eiendomsrett til grunn utenfor veien, men at denne grunnen var klausulert, slik at de tilstøtende grunneierne bare hadde en innskrenket rådighet, uten å ha tapt selve eiendomsretten.¹³¹³

Retten mente derfor at grunneierne måtte tilkjennes erstatning for 'alenbredden', «dog slik at det tas hensyn til at grunnen ikke har kunnet utnytted fullt ut hvor klausuleringen om 'alenbredde' har hatt betydning», men retten antok samtidig «at denne betydning stort sett har vært liten».

Da Brønnøy herredsrett behandlet en tilsvarende sak i 1977, ble det også lagt til grunn

at det sjelden forekom at veimyndighetene ervervet eiendomsrett til alenbredden. På den annen side begrenset Vegvesenets rådighet den bruk eierne kunne gjøre av området. Det er derfor regelmessig ikke gitt full erstatning ved ekspropriasjon for alenbredden.¹³¹⁴

¹³¹² RT-1910-104, RG-1965-699, RG-1979-210 og RG-1979-829 er de mest sentrale.

¹³¹³ RG-1979-829

¹³¹⁴ RG-1978-206

De fire avgjørelsene som er nevnt her, er imidlertid preget av at de gjelder saker der det ble lagt til grunn at når Vegvesenet ikke kunne dokumentere hvor mye areal som hørte til vegområdet, måtte dette komme grunneierne til gode.

I RT-1910-104, 'Telegrafstolpedommen', viste retten til at

Efter de saaledes foreliggende oplysninger maa det nærmest antages, at Tollef Kraakenæs ikke har afstaaet og ikke har faaet betaling for mere end selve veilegemet med grøfter og skraaninger. I ethvert fald er det ikke godtgjort, at afstaaelsen mod veilovens almindelige forudsætning har havt et videre omfang.

Denne saken gjaldt spørsmålet om vegmyndigheten kunne tillate et privat telegrafsel-skap å sette telegrafstolper på 'alenbredden'. Hadde stolpene tilhørt det statlige tele-grafvesenet, hadde det ikke blitt noen sak i det hele tatt - i så fall hadde selskapet hatt rett til sette stolpene langs vegen uten å yte godtgjørelse, men mot flytteplikt, med hjem-mel i lov 9. juni 1903 nr. 10 § 5. Det fulgte av § 5 siste ledd at også alenbredden var omfattet av bestemmelsen:

Under Veie er i denne Paragraf ogsaa indbefattet den Grund udenfor yderste Grøftekant, hvorpaa efter Veiloven af 15de September 1851 § 19 næstsidste Punktum Gjærde ikke maa opføres uden Veibestyrelsens Tilladelse.

Private telefon- og telegrafsel-skaper var imidlertid ikke omfattet av den aktuelle loven og hadde heller ikke ekspropriasjonsrett, og slike sel-skaper måtte derfor inngå avtale med grunneierne om stolpeplassering og eventuell erstatning. I det aktuelle tilfellet hadde grunneieren avstått fri grunn til vegen, og den ene av flertallets dommere i over-retten (der det var dissens 2-1) begrunnet sitt votum med at

da indstevnte ikke har godtgjort, at eiendomsforholdet til den af veivæsenet disponerede grund in casu er anderledes end ved veianlæg i almindelighed, maa man gaa ud fra, at veivæsenet til den alenbredde, paa hvilken stolperne qv.¹³¹⁵ er anbragte, ikke har anden ret end den, som kan udledes af veilovens § 19. Men det er ikke eiendomsret.

I RG-1965-699 var utgangspunktet at en grunneier hadde skadet en strømkabel nær vegggrøften. Han mente han ikke kunne pålegges å erstatte skaden fordi kablet etter hans syn var plassert på privateid grunn utenfor vegområdet, og uten at den daværende grunneieren hadde gitt tillatelse til det. Vegvesenets avdelingsingeniør mente det «var

¹³¹⁵ 'qvæstionis' - 'som det er spørsmål om'

uråd å seie for visst kor vegen hadde gått framom Iversens eigedom», men regnet seg (med utgangspunkt i en jordkant på motsatt side av vegen) fram til at kabelen kanskje lå innenfor vegområdet. Lagmannsretten la imidlertid til grunn at kabelen var lagt i 'alenbredde-området', og at dette var «eigedom som ikkje høyrde staten til. Iallfall kunne ikkje Vegstellet med heimel i grunnavståinga på eiga hand gi elektrisitetsverket rett til å leggje kabelen slik han vart lagd».

I RG-1979-829, skjønning i forbindelse med vegutbedring, la retten til grunn

at det må være saksøkerens [Drangedal kommunes] plikt å klarlegge hjemmelen for at vei-
vesenet eller kommunen har vært eier av grunn som ikke har vært utnyttet til veien med
eventuelle grøfter, skjæringer og/eller fyllinger.... I mangel av andre opplysninger finner en
å måtte legge til grunn det alternativ som sett fra grunneiernes side må betraktes som det
gunstigste.

Den siste av sakene, RG-1979-210, gjaldt også uenighet om bredden av det eksisterende vegområdet i forbindelse med at det skulle betales erstatning fordi vegen skulle utvides. Vegkontoret klarte ikke å finne profilene som var tatt opp i forbindelse med at vegen ble anlagt, og rettens fletall mente «at bevisbyrden for hva som i sin tid ble ervervet til vegformålet påhviler vegvesenet, som også har satt opp profiler over dette. Tvilen som oppstår ved at profilen er kommet bort, må gå ut over vegvesenet».

Det er ikke noe å si på at grunneiernes fikk medhold i disse sakene, men man strekker dem for langt om de brukes som grunnlag for en generell påstand om at alenbredden aldri ble innløst. Spørsmålet er imidlertid både i hvor stor grad Høyesterettsavgjørelsen fra 1855 førte til praksisendring og hvordan denne endringen ble oppfattet av de ulike aktørene. For å få fullstendig oversikt over graden av endringer vil det være nødvendig å gå gjennom både skjønnsprotokollene og regnskapene for samtlige veger som ble anlagt mellom 1855 og 1912 (da reglene om gjerdeavstand og erstatning ble endret), og det har ikke vært aktuelt i forbindelse med arbeidet her. Det finnes imidlertid en del dokumentasjon som tyder på at Høyesteretts konklusjon i Rt. 1855 s. 263 ble tatt til etterretning og fulgt opp i praksis.

I departementsskrivet fra 1893 om eiendomsretten til sidearealer, ble det ikke sagt noe om alenbredden. I vegdirektørens rundskriv om 'grunnriss' fra 18. juni 1891 står det imidlertid at

Da ifølge § 19 i Veiloven af 15de September 1851 intet Gjærde maa opføres nærmere Veien end 63 Centimeter fra yderste Grøftekant, bliver Grændsen for det til Veien exproprierede eller afstaaede Areal at lægge 63 Centimeter fra yderste Skjærings- eller Fyldningskant.

I et rundskriv datert 18. januar 1901 skrev amtmann Gram i Hedemark amt at lensmennene og andre som hadde oppsyn med vegene, måtte sørge for at ingen gjerder ble flyttet nærmere grøftene enn de lovfastsatte 63 centimeterne. Gram understreket samtidig at det var viktig at alle fikk klar beskjed om at alenbredden inngikk i det som ble ervervet, og viste til at det hadde vært reist tvil om eiendomsretten til dette arealet «uagtet denne Strækning i Regelen under Ekspropriationen erstattes med fuld Værdi i Lighed med den Jord, der eksproprieres til selve Veibanen med Grøfter».¹³¹⁶ Man kan selvsagt innvende at Rt. 1855 s. 263 gjaldt en sak fra Hedemark og dermed kunne ha ført til at amtet innførte egne, lokale regler, men det er ikke bare 'grunnriss'-rundskrivet fra 1891 som tyder på at man hadde gått over til å betale erstatning også for alenbredden. I takstforretningen i forbindelse med omleggingen av vegen over Mosseskogen i 1869 (omtalt i pkt. 8.6.2) står det at gjerdene «bliver at opsætte i Regelen 1 Alen fra yderste Grøftekant og forøvrigt paa ethvert Sted efter Veibestyrelsens nærmere Anvisning», men det står også at «For Skraaninger udenfor Gjerderne, forsaavidt de kunne benyttes til Slaatteland,) betales Halvdelen af de resp. Erstatningsbeløb pr. Maal». Halv erstatning utenfor gjerdene tyder på at det skulle betales full erstatning for all grunn innenfor dem. I dette tilfellet kan det ha hatt betydning at man åpenbart så for seg at det kunne være aktuelt å sette gjerdene på toppen av skråningene enkelte steder, men det virker altså uansett som alenbredden ble ansett som et areal det skulle betales erstatning for.

Veglovkomitéen har også gjengitt en del av et brev datert 23. juli 1905, sendt fra Arbeidsdepartementet til amtmannen i Nordre Trondhjems amt:

Erstatningen for det exproprierede areal antages i alle tilfælde at maatte fastsættes efter grundens fulde værdi, saaledes ogsaa for den i veilovens § 19 omhandlede alenbredde nærmest yderste grøftekant. Denne jordstrimmel vil nemlig være erhvervet for at tjene til nytte for veien, og det vil ogsaa tilkomme veistyrelsen at paase, at den til enhver tid er i saadan stand at den kan benyttes efter sin bestemmelse.¹³¹⁷

¹³¹⁶ Instrux for Hedemarkens Amts veivæsen Afd. II (1901) s. 45-46

¹³¹⁷ Veglovkomitéen (1957) s. 120

Som det fremgår av vegdirektørens grunnriss-rundskriv fra 1891, skulle 'alenbredden' registreres som del av vegens eiendomsområde. Om det alltid ble betalt erstatning for dette arealet i tiårene før, vet vi ikke. 'Alenbredde-utviklingen' er imidlertid nok et eksempel på at det kunne ta lang tid fra man begynte å praktisere en endring til den ble lovfestet – om den overhodet ble det - og at man derfor ikke bør legge mer vekt på veglovenes ordlyd enn det er grunnlag for.

Alenbredde-spørsmålet har neppe særlig praktisk betydning der det er snakk om å få avklart grensene langs en veg som fortsatt er offentlig, ettersom slike vegger normalt vil ha blitt utvidet minst en gang siden 1912. Det kan imidlertid være relevant der en tidligere offentlig veg skal matrikuleres. Dette kan være aktuelt om vegen er lagt ut 'til bruk for de interesserte', enten i forbindelse med tvist mellom private parter om eiendoms- eller bruksretten til vegen eller fordi det er aktuelt å forskriftsfrede den med hjemmel i kulturminneloven¹³¹⁸ § 22 a. Det siste forutsetter at vegen er «i statens eie», noe som innebærer at det kan bli nødvendig å få avklart både eierskapsspørsmålet og grensene ved sak for jordskifteretten. Da kan 'alenbredden' bli et tema, og det er altså ikke nødvendigvis slik at denne ikke er en del av vegområdet selv om vegen er nedlagt før 1912.

12.3.7 Ekstinksjons- og hevdspåstander

Hevd og/eller ekstinksjon påberopes sjelden som eneste (eller prinsipale) grunnlag for et krav om eiendomsrett, men relativt ofte en del av det subsidiære påstandsgrunnlaget.

I LA-1999-1308 var utgangspunktet at styreformannen og eneste eier av et aksjeselskap i Sandefjord mente selskapet måtte ha ekstingvert kommunens eiendomsrett til en del av en opparbeidet gate fordi ervervet ikke var tinglyst. Det var foretatt oppmåling av eiendomsgrensene i forbindelse med en grensejustering mot to av naboeiendommene i 1989, og da viste det seg at eiendommen (ifølge det tinglyste målebrevet fra 1929) strakk seg et stykke ut i det som da het Skogveien. Dermed «reetablerte [selskapets eier] ved forskjellige tiltak i 1990-årene det han mente var riktige grenser mot veien» - i 1992 og 1994 anla han blomsterbed med murkant langs husene, og i 1997 støpte han ny mur og satte opp flettverksgjerde. Kommunen påla ham å fjerne tiltakene, han etterkom ikke pålegget, kommunen gjennomførte riving og tilbakeføring til veggrunn sommeren 1998, og grunneieren gikk deretter til sak mot kommunen «med påstand om dom for at

¹³¹⁸ LOV-1978-06-09-50

eiendommens grense mot veien gikk i henhold til målebrevet fra 1929 og om fastsettelse for kommunens plikt til å betale erstatning for kostnadene ved gjenoppføring av gjerde og blomsterbed».

Han fikk ikke medhold i byretten, som bygget avgjørelsen sin på at grunnbokas positiv troverdighet ikke omfatter arealopplysninger eller opplysninger om faktiske eiendomsgrenser. Deretter anket han til lagmannsretten, og det var der han la ned subsidiær påstand om ekstinksjon av kommunens eiendomsrett som følge av manglende tinglysning av en eventuell avtale - den prinsipale påstanden var basert på at det aldri var gjennomført noe erverv til utvidelse av Skogveien, og at målebrevet fra 1929 dermed fortsatt viste riktig grense. Lagmannsretten viste imidlertid til at det ikke hadde vært vanlig å tinglyse erverv av grunn til gater, og til at dette fremgikk av

opplysningene om tidligere praksis i motivene til vegloven av 1963, se særlig Veglovkomitéens innstilling (1957) side 126-127 og Arnulf og Gauer (op.cit) side 244. Begrunnelsen er i henhold til innstillingen at «en bygd veg utpeker seg av seg selv», og at tredjemann vanskelig kan høres med at han i god tro har ervervet også veigrunden.

Skogveien hadde blitt utvidet i begynnelsen av 1950-årene. Saksøkeren hadde kjøpt eiendommen i 1974, og lagmannsretten påpekte at ingen ting tydet på at han hadde ansett seg som eier av det omtvistede vegarealet før oppmålingen ble gjennomført i 1989:

Situasjonen i nærværende sak er nettopp at Tim AS kjøpte en eiendom der veien i henhold til grunnavtåelsen for lengst var bygd og «utpekte seg av seg selv», som det er uttrykt av Veglovkomitéen. Erververen ved Kjell Dahl så hva han kjøpte og kan ikke ha hatt noen forventning om å ha ervervet grunn utover i opparbeidet offentlig vei utenfor det som blant annet ved oppsatt gjerde og støpt mur fremstod som eiendommens grense mot veien. Det er heller ikke anført fra den ankende parts side at spørsmålet om eiendommens utstrekning mot veien ble uttrykkelig omtalt mellom kjøper og selger i forbindelse med overdragelsen i 1974. Problemstillingen synes først å ha blitt aktualisert i forbindelse med oppmålingen i 1989.

Dette er ingen «vegsak», ettersom Sandefjord var bykommune og vegutvidelsen på 1950-tallet følgelig ble gjennomført med utgangspunkt i bygningslov (1924). Det sentrale er likevel det samme her som det er i mange vegsaker: Manglende tinglysing er ikke avgjørende, ikke bare fordi det ikke var vanlig å tinglyse avtaler om avståelse av grunn til veier, men også fordi det er et grunnvilkår for ekstinksjon i tilfeller som dette at

erhververen er i aktsom god tro.¹³¹⁹ Situasjonen er i utgangspunktet en annen om det er snakk om tvangssituasjoner (konkursbeslag o.l.), men såfremt vegen allerede er anlagt og er offentlig, vil veggrunnen uansett ikke ha noen omsetningsverdi og vil neppe bli ansett som en del av beslaget.

Er veggrunnen ervervet, men vegen fortsatt ikke anlagt, kan utfallet bli et annet enn det ble i saken fra Sandefjord. I 2016 behandlet Borgarting lagmannsrett en tvist om eiendomsretten til et turveg-regulert areal i Holmenkollåsen.¹³²⁰ Erstatningsskjønnet var gjennomført og erstatningen utbetalt i 1984, og kommunens eiendomsetat rekvirerte oppmåling og fradeling av arealet umiddelbart etterpå, men i lagmannsrettens avgjørelse står det at «Av ukjente grunner ble ikke oppmåling av ekspropriert grunn, utferdigelse av målebrev og tinglysing av kommunens erverv fulgt opp videre av kommunen». I desember 2013 ble de berørte grunneierne imidlertid orientert om at kommunen hadde gjenopptatt oppmålingsarbeidet og allerede hadde registrert turvegarealet som en kommunalt eid veggenhet i matrikkelen. En av grunneierne, Langberg, bestred kommunens rett til å gjøre dette. Han hadde kjøpt sin enhet i 1997 og hadde i forkant vært i kontakt med kommunen, som da hadde opplyst at tomten målte 3591 kvadratmeter. I etterkant av kjøpet ba han om en oppmåling av den, og fikk da et målebrev der arealet var angitt å være 2420,2 kvadratmeter fordi kommunen ikke hadde tatt med en separat teig som lå rundt 700 meter vest for hovedteigen. Langberg ba om forklaring på dette, fikk vite at «denne teigen allerede var fradelt eiendommen, men at dette ikke hadde blitt registrert i kommunens reguleringskartverk», og slo seg åpenbart til ro med det – i alle fall fremgår det ikke av dommen at han gjorde mer med saken. Da han fikk beskjed om at turvegarealet var blitt fradelt, engasjerte han imidlertid advokat og gikk til sak mot kommunen. Han viste til at det ikke fremgikk av noe av materialet han hadde innhentet før han kjøpte eiendommen at turvegarealet var ekspropriert og anførte at han hadde vært i aktsom god tro, og la følgelig ned påstand basert på at han hadde ekstingvert kommunens eiendomsrett og at grunnen derfor måtte tilbakeføres, med et subsidiært krav om erstatning for arealet om det ikke ble tilbakeført.

Kommunen mente at det ikke hadde vært

¹³¹⁹ Berg og Bråthen-Otterbech (2009) s. 262

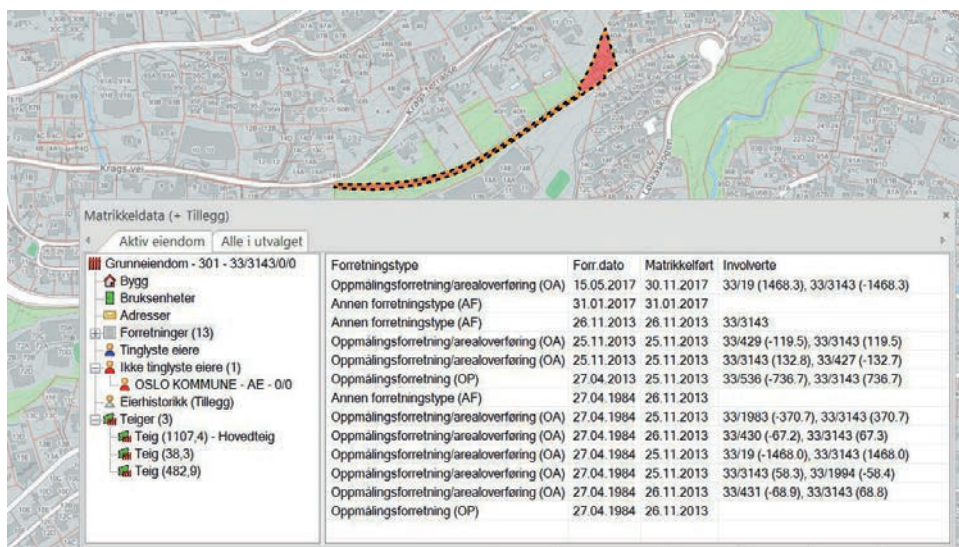
¹³²⁰ LB-2016-30484-2 (LB-2016-30484-1 gjaldt spørsmålet om ankesum)

en felles forutsetning for selgerne og kjøper at gangveien var en del av salget. Det må være Langbergs risiko, dersom han hadde gangveien i tankene, at dette ikke ble avklart med selgerne. Så vel kontraktens ordlyd, den avtalte pris og reguleringskartets opplysninger ga ham oppfordring til å stille spørsmål dersom han mente at gangveiarealet var omfattet av kjøpet. Langbergs eventuelle, ensidige, ikke synbare, subjektive forutsetning leder ikke til at avtalen omfatter gangveiarealet.

Tingretten ga kommunen medhold, men det gjorde ikke lagmannsretten, som etter en konkret vurdering (og under tvil) kom til at det var overvekt av sansynlighet for at Langberg hadde vært i aktsom god tro og at spørsmålet var «om kommunens erverv av dette arealet i henhold til ekspropriasjonsskjønnet uten tinglysing er beskyttet i relasjon til Carl W. Langberg som har fått tinglyst hjemmel til eiendommen». Det mente lagmannsretten at det ikke var, og ettersom Høyesterett ikke slapp kommunens anke inn for behandling, ble turvegarealet tilbakeført til eiendommen i juli 2017.

Dette er i utgangspunktet ikke noe urimelig resultat – her var det ingen «bygd veg som utpekte seg selv», og en regulering endrer heller ikke eiendomsforholdet uten videre. Et læringspunkt her er imidlertid at det virker som kommunen ikke tenkte på å undersøke matrikkelregisteret eller ta Oslos eiendomsregistreringshistorikk i betraktning som del av arbeidet med saken. Det er selvsagt ikke gitt at utfallet hadde blitt et annet om kommunen hadde informert om at det fremgår av matrikkelinformasjonen at det ble registrert en oppmålingsforretning i 1984, men det hadde i det minste gjort det mer forståelig at saken ikke ble sluttført allerede da om kommunen hadde forklart at grunnen sannsynligvis var at GAB-forskriften først ble satt i kraft i Oslo med virkning fra 1. januar 1993.¹³²¹ Om oppmålingsforretningen skulle vært sluttført allerede i 1984, hadde kommunen blitt nødt til å registrere turvegarealet som tinglyst grunn, noe delingsloven la til grunn at man normalt ikke skulle gjøre. Saken kan derfor ha blitt lagt «på vent», men blitt liggende svært mye lenger enn man hadde sett for seg fordi det tok lang tid og rakk å bli mange slike saker før GAB-registeret for Oslo var på plass.

¹³²¹ FOR-1992-12-11-1113



Figur 26. Forretningsinformasjonen for turvegarealet i sak LB-2016-30484, med avgivereiendommen slik den er etter tilbakeføringen

I LB-2001-637 var utgangspunktet en tvist for jordskifteretten om eiendomsretten til en del av den tidligere riksvegen mellom Helgeslått bru og Geilo i Hol kommune.¹³²² Det ble ikke fattet noe omklassifiserings- eller nedleggingsvedtak for den aktuelle delen av vegen da riksvegen ble lagt om i 1939-1940, først i juni 1998 fattet Vegdirektoratet formelt vedtak om at deler av vegen skulle legges ut til privat bruk. Det ble gjort som oppfølging av en prosess kommunen hadde holdt på med noen år, og der en del av arbeidet besto i å få ryddet opp i uklare rettighetsforhold knyttet til den nedlagte delen av vegen. Den var tatt i bruk som tur-/løypeveg i 1990, men da hadde det allerede vært tvist mellom noen av naboene i området om rett til å bruke vegen i noen år.

Vegdirektoratets vedtak ble påklaget av den ene av de berørte grunneierne, og var den direkte foranledningen til at han gikk til sak mot Vegvesenet og en av de naboene som mente han hadde rett til å bruke vegen over saksøkerens eiendom. Et par av de andre naboene stilte som partshjelpene på Vegvesenets side.

I jordskifteretten hadde saksøkeren lagt ned prinsippal påstand om at veggrunnen over hans eiendom var tilbakeført i forbindelse med omleggingen, med en subsidiær påstand

¹³²² 0630-2000-0003 Foss i Hol kommune, dom avsagt 28. november 2000

om eiendomshevd. Retten kom til at det ikke var dokumentert at grunnen var tilbakeført, men mente det ikke var noe som tilsa at det var umulig å hevde eiendomsretten til gammel veggrunn. Hevdspåstanden ble likevel ikke tatt til følge fordi retten mente det ikke var utøvet eksklusiv rådighet over arealet og det ikke forelå aktsom god tro i hevdstid. Bakgrunnen for det siste var at «Lars H. Foss [saksøkerens hjemmelsmann] ikkje kunne vere i aktsom god tru fordi han som kommunestyremedlem og varaordfører i 1940 må ha hatt kjennskap til at det måtte søkjast Hol kommune om attendeføring av gama! riksveggrunn». Foss døde i 1967, men enken satt på gården til saksøkeren kjøpte den i 1979, og det var nokså kort tid etter dette han sperret vegen så naboene ikke lenger kunne bruke den.

Lagmannsretten kom også til at det ikke

har vært ført bevis for at denne strekningen har vært brukt «som sin egen» av Lars H Foss eller hans rettsetterfølgere. Etter bevisførselen finner lagmannsretten ikke grunn til å tvile på at eierne av bnr 4 har slått det som måtte ha vokst opp i den gamle veggrunnen, eller at sauene har beitet der de fant noe å spise. Dette endrer imidlertid ikke området karakter av veg, og en slik mer tilfeldig utnyttelse av resursene er ikke en bruk som i tilstrekkelig tydelig grad fremstår som en eierutnyttelse. Det ville vært naturlig for bnr 4 å utnytte gresset langs og i veggrunnen selv om selve veggrunnen var eid av staten. På grunnlag av bevisførselen, herunder den befarung som ble foretatt, konstaterer lagmannsretten at området først og fremst bærer preg av å være en veg, og denne vegen har vært brukt som tur- og atkomstveg for folk i området. Alle forsøk fra de ankende parters side på å stenge vegen er hele tiden blitt møtt med protester som har ført til at vegen er blitt åpnet igjen.

Ettersom Vegvesenet hadde anført at regelverket rundt tilbakeføring var tilstrekkelig i seg selv til at det ikke var grunnlag for hevd, drøftet lagmannsretten også spørsmålet om rettsvillfarelse:

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

Vegen ligger den dag i dag klart synlig i terrenget, og verken Lars H Foss eller hans datter og svigersønn har noensinne vært i tvil om at dette var gammel riksveggrunn.

Lagmannsretten viste i likhet med jordskifteretten til at Lars H. Foss hadde sittet i kommunestyret og

at det for hele kommunestyret måtte være klart at det krevdes et offentlig vedtak for at den gamle veggrunnen kunne overføres til grunneierne i området. Det er på det rene at Lars H Foss deltok i behandlingen av denne saken. Han var dermed vel kjent med de reglene som gjaldt.

Foss' rolle i dette er en sak for seg, og avgjørelsene viser at det ikke er umulig å hevde eiendomsrett til nedlagt veggrunn, men det fremgår samtidig av uttalelser fra begge rettsinstansene at om hevdspretendenten er klar over at det er snakk om en tidligere offentlig veg, skal det mye til før han kan få medhold i han har vært i aktsom god tro om eiendomsforholdet. Om den har vært brukt av andre, kan kravet om eksklusiv rådighet som eier også være til hinder for å vinne frem.

12.4 Landevegene – kort oppsummering før siste del

I en tvist om eiendomsrett til veggrunn blir lovvalget i mange tilfeller et problem - private parter går ofte ut fra at vegmyndigheten må ha bevisbyrden for at grunnen er avstått, fordi et slikt utgangspunkt er vanlig i privatrettslige eiendomstvister. Veggrunn er imidlertid gjennomgående avstått med grunnlag i et offentligrettslig lovverk, og det var en forutsetning at arealene som inngikk i vegområdet skulle avstås til 'full eiendom' om en veg skulle tas opp som offentlig. Dette er en videreføring av systemet slik det var før 1814.

Fra slutten av 1860-tallet ble grunnerversansvaret gradvis overført til kommunene. Det ble dermed også kommunene som fikk det direkte ansvaret for at grunneiernes rettigheter ble ivaretatt. Fylkenes, vegkontorenes og statens oppfølgingssystemer skulle imidlertid bidra til å sikre dette.

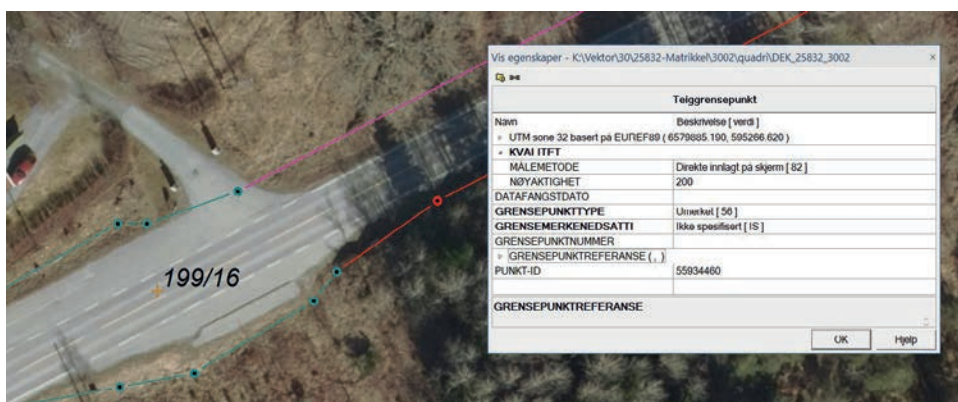
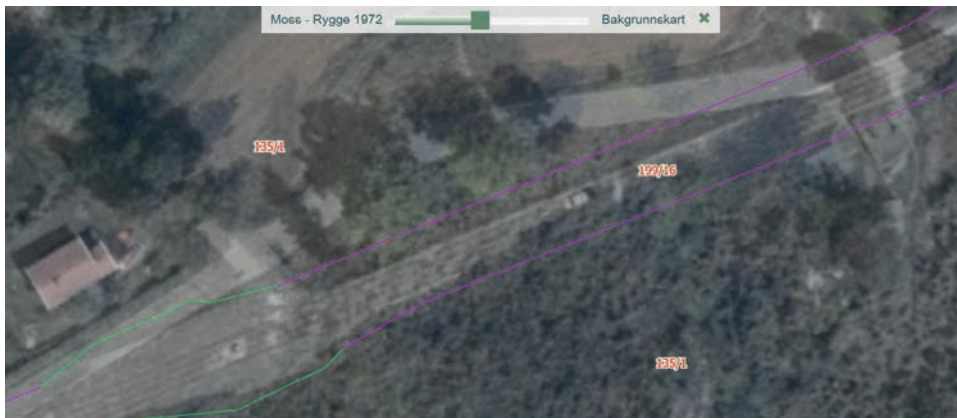
En følge av det tidligere eiendomssystemet og av politiske valg ble at veggrunnen og grunnavståelsene i liten grad ble registrert i systemer og på måter som gjør at informasjonen er lett tilgjengelig i dag. Det har skapt problemer som må håndteres, men det endrer ikke utgangspunktet: Veggrunn er «vegens grunn», og grunnen i nedlagte veger fortsetter å være «vegens grunn» så lenge det ikke aktivt er gjort noe for å endre forholdet og endringen er gjennomført i samsvar med veglovenes kompetanseregler.

Det er imidlertid ikke bare i tvister mellom private grunneiere og vegmyndigheten det kan bli et problem at man ikke alltid skiller mellom lovbestemmelser som primært er ment å regulere private eiendomsforhold og den delen av dette lovverket som er relevant når arealet det er snakk om, er veggrunn. Siste del av avhandlingen handler - blant annet - om dette.

Del IV – Situasjonen i dag



Gammelt møter nytt



Fv. 119 Larkollveien ved Botner gård i Rygge ble rettet ut på slutten av 1970-tallet. Grensepunktene ble merket og målt inn, men punktinformasjonen ble ikke registrert i eiendomskartet før mange år senere. Da var grunnlaget koordinatlista fra 1980, og grensene fra dette prosjektet er derfor registrert med dårlig kvalitet – rødt og lilla - i matrikkelkartet. Selv om det fremgår av koordinatlista at grensepunktet på forrige side var merket med «jern i fjell», er det registrert som umerket punkt i matrikkelen.

Busslommen til venstre er nyere og ble innmålt av kommunen, og grensepunktene er derfor grønne, noe som viser at målenøyaktigheten er kjent og var høy.

13 Problemene

13.1 Lovene eller lovanvendelsen?

I innledningen ble det overordnede forskningsspørsmålet presentert på følgende måte:

- Hvilke faktorer og handlingsrekker ligger bak dagens avvik mellom faktisk og matrikkelregistrert informasjon om vegeiendomsforhold?

Jeg presenterte også fire underspørsmål, der det første var

- Hvordan ble private parters rettigheter ivaretatt ved grunnavståelser på 18-1900-tallet?

I de foregående kapitlene er det eksempler som viser at grunneierne ikke bare skulle ivaretas, men at de i mange tilfeller også engasjerte seg aktivt for å vedtatt og anlagt nye vegger. Det overordnede spørsmålet kan imidlertid ikke besvares uten at også de tre siste underspørsmålene er behandlet:

- Hvordan har den manglende kunnskapen påvirket behandlingen av vegene ('lovanvendelsen')?
- Hvordan har den manglende kunnskapen påvirket lovutviklingen?
- Hvordan har dette påvirket utviklingen og implementeringen av de tekniske systemene?

Det er avklaring av eierforhold og grenser som er det sentrale, men nettopp derfor er dagens veglov en del av problemet. Selv om den har noen få bestemmelser som gjelder eierforhold, var veganlegg verken omfattet av eiendomsregistreringssystemet eller plan- og bygningslovsystemet da den ble vedtatt, og veglova er fortsatt preget av dette. Erik Gauer har skrevet at dagens veglov er «en vanskjøttet og svak lov»¹³²³, og jeg starter med å begrunne hvorfor den er en del av eierproblemet: Ikke så mye fordi deler av bestemmelsene (som Gauer skrev) «fremdeles [bærer] preg av sin tids statlige 'kommandotenkning'», men fordi grunnstammen i loven er fra en tid med et helt annet finansieringssystem og syn på veggrunnens plass i eiendomssystemet enn dagens.

I dag har både tinglysingsloven, plan- og bygningsloven, matrikkellova og panteloven unntaks- og særbestemmelser for vegsaker. Bestemmelsene er vedtatt dels for å løse problemer som skyldes at veggrunnen tidligere ble behandlet utelukkende etter regler

¹³²³ Gauer (2017) s. 6

i veglova, dels for å redusere faren for unødig dobbeltbehandling – det første fremgår av forarbeidene til den første endringen av delingsloven, Ot.prp. nr. 48 (1980-1981), det siste er omtalt på side 140-142 i Ot.prp. nr. 39 (1993-1994) om endringer i plan- og bygningslov (1985). Alle fire er imidlertid (i større eller mindre grad) basert på forestillingen om at grunn har eiendomsverdi. Når det samme lovverket skal anvendes for veggrunn, som gjennomgående ble holdt utenfor eiendomsregistrene vi hadde før 1980 fordi den ikke ble ansett som 'eiendom', og som fortsatt håndteres med utgangspunkt i en lov basert på dette, er det ikke rart at følgen blir tolknings- og samordningsproblemer.

Jeg tar for meg to samordningsprosesser, først arbeidet med samordning av regelverkene om arealdisponering, så overgangen fra eiendomsregistreringssystemet vi hadde før 1980 til det vi har fått som følge av delingsloven og matrikkellova, og behandlingen av veggrunn i forbindelse med disse prosessene. Jeg peker der på en del forhold som har fått negative konsekvenser for dagens arbeid med å få matrikkelført informasjon om vegenhetene.

Et spørsmål er imidlertid hvilke problemer som skyldes lovverket og hvilke som skyldes måten lovene blir tolket og anvendt på. Skillet mellom problemer som skyldes lovutformingen og problemer som bunner i tolkning og anvendelse av enkeltbestemmelser er sentralt fordi de er to sider av samme sak, men ikke kan løses på samme måte. Lover kan endres, men de institusjonelle rammene og interne normer utviklet over tid påvirker en etats oppfatning av hvordan saker skal behandles, og denne «stivhengigheten» («path dependency»)¹³²⁴ kan være en medvirkende årsak til at lovendringer ikke får den tiltenkte virkningen. Etatens eiendomsoppfatning kan være en del av normgrunnlaget, men ofte som en internalisert oppfatning de ansatte ikke har noe bevisst forhold til. Jeg ser derfor på hvordan ulike eiendomssyn kan påvirke behandlingen av vegsaker før jeg behandler lovsamordningsproblematikken.

I innledningen nevnte jeg Erlend Baldersheim, som har skrevet at det er nyttig å «metaforisk tenkja på vårt arbeid som meisling i den skisserte eininga, og meisling frå ulike vinklar».¹³²⁵ I kapittel 13 kommer det noen nye 'vinkler', samtidig som det de brukes på (eller vurderes med utgangspunkt i) ofte er forhold som er behandlet tidligere i

¹³²⁴ North (1990) s. 96, utgangspunktet s. 93-96

¹³²⁵ Baldersheim (2017) s. 27

avhandlingen. I pkt. 13.2 tar jeg for meg eiendomsbegrepet som problem i vegsaker og hvordan ulike oppfatninger kan påvirke saksbehandlingen. Der forklarer jeg også hvorfor det svenske systemet med «vägrätt» (som alternativ til «full eiendomsrett») ikke kan ha påvirket synet på avståelse av grunn til veger i Norge. I pkt. 13.3 er det lovene, lov-samordningen og samordningsproblematikken som behandles.

I kap. 14 oppsummerer jeg så noen sentrale problemer slik de kan komme til uttrykk i dag, og ser på noen av utfordringene knyttet til behovet for endring. På bakgrunn av dette foreslås det tiltak som kan bedre situasjonen.

13.2 'Eiendom' som problem i vegsaker

13.2.1 'Eiendomsrett'. Sentrale lover i vegsammenheng.

I eiendomsfaget står begrepet 'fast eiendom' sentralt. Det er ikke noe klart definert begrep, men oppfattes gjerne som en beskrivelse av eiendom med verdi (eller et verdipotensiale)¹³²⁶, og dette gjenspeiles i lovverket som er vedtatt for å regulere og sikre eiendomsrelaterte forhold.

Eiendomsfaget handler blant annet om eiendomsstrukturen, eierstrukturen og/eller rettighetsstrukturen for fast eiendom, men også om å forstå hvordan ulike rammevilkår påvirker atferd med tanke på transaksjoner med, og bruk av, fast eiendom. 'Eiendomsstrukturen' er den fysiske strukturen - eiendomsobjektet.¹³²⁷ Ved behandling av 'eierstrukturen' er det eiersubjektet (rettshaveren) som står i fokus, og 'rettighetsstrukturen' blir en funksjon av de to første - de rettslige posisjonene som er en følge av eiersubjektets tilknytning til eiendomsobjektet.

'Eiendomsrett' innebærer nødvendigvis at det er rettsforholdet - rettighetsstrukturen - man sikter til når man sier at noen 'har eiendomsrett'.¹³²⁸ Eiendomsrett i sin reneste form har man der én person har 'full eiendomsrett' - faktisk og rettslig enerett til å råde over noe.¹³²⁹ Tinglysingsinstituttet skal bidra til å sikre personlige og juridiske rettighetshaveres rettigheter, men veggrunnen ble som nevnt holdt utenfor

¹³²⁶ Brækhus og Hærem (1964) s. 6

¹³²⁷ Sevatald s. 1-2, i Sevatald, Sky og Berge (2019)

¹³²⁸ Som det nevnt i innledningen har jeg brukt deler av et essay som ble levert i mai 2023 som utgangspunkt for siste del. Det gjelder særlig pkt. 13.2.

¹³²⁹ Brækhus og Hærem (1964) s. 15

grunnbokssystemet. Det gjorde at det heller ikke var vanlig å tinglyse informasjon om avståelser til vegformål. Man kan derfor normalt ikke finne ut hvem som eier veggrunn ved å undersøke gamle grunnbøker.

Dette kan det være vanskelig å forstå om man tar utgangspunkt i tinglysingslovens ordlyd – begrepsbruken kan gi inntrykk av at lovens rettslige troverdighet omfatter mer enn den strengt tatt gjør. Årsaken er blant annet at begrepet 'eiendom' er mye brukt, men uten at det er sagt noe om hva det omfatter.

I motsetning til tinglysingsloven er plan- og bygningsloven, matrikkellova og veglova først og fremst «samfunnsverktøy» – lover med et hovedsakelig offentligrettslig formål. Samhandlingen mellom vegetater, byggesaksetater og matrikkelmyndigheter kan være preget av mange av de samme eiendomsoppfatningene som tinglysingsloven bygger på, men det er i spennet mellom veglovas og tinglysingssystemets syn på eiendomsforhold det er lettest å avdekke hvordan terminologien kan påvirke oppfatningen av hvordan ulike forhold skal behandles. Dette er den viktigste grunnen til at det er tinglysingsloven som er utgangspunktet i første del.

13.2.2 Det svenske systemet med «vägrätt»

I pkt. 6.8 ble det så vidt nevnt at Norge aldri har hatt det svenske systemet med «vägrätt», som innebærer at offentlige vegger kan være anlagt med grunnlag i en særlig form for bruksrett, en «officialnyttjanderätt». Dette skyldes dels at det svenske systemet er yngre enn den svensk-norske unionen, men også at det ble valgt for å løse et problem som bunnet i at matrikkelkartverket og grunnbokssystemet i Sverige er gammelt og har høy rettslig troverdighet, men at man likevel sjelden opprettet vegene som egne enheter.¹³³⁰

Bakgrunnen for dette var at det opprinnelig ble forutsatt at alle nye vegger i Sverige skulle anlegges over uskiftet jord. Det var følgelig ikke snakk om inngrep i privateid grunn, og dermed heller ikke noe behov for å skille mellom veggrunn og andre felleseide arealer. Praksis ble imidlertid ikke endret da man etter hvert måtte gå over til å anlegge vegger også over utskiftet, privateid grunn. Årsaken var at det først var med den svenske vegloven som ble vedtatt 23. oktober 1891 og trådte i kraft i 1895 det ble etablert en juridisk enhet som kunne registreres som eier av veggrunnen. Dermed stengte det svenske eiendomsregistreringssystemet også for muligheten til å fradele vegene som

¹³³⁰ SOU 1922: 2 s. 353-354 og 370, Sundberg (1929) s. 50 og 52-53

selvstendige enheter, fordi det måtte gjøres ved «lagfart» (tinglysing og grunnboksregistrering), noe som var umulig så lenge det ikke var noen som kunne stå oppført som juridisk eier.

For å unngå problemene knyttet til å måtte avklare eiendomsretten til eksisterende vegger, men også unngå kostnadene knyttet til ekspropriasjon og fradeling av grunn i forbindelse med nye vegtiltak, anbefalte den svenske lovkommissjonen derfor i 1922 at man burde sikre retten til å bruke grunnen, ikke legge til grunn at den skulle erverves.¹³³¹ Det ble gjort i en av delutredningene i arbeidet med nye veglover, og det fremgår av samme utredning at en medvirkende faktor var at det i forslaget til nye ekspropriasjonslov var lagt opp til at erverv rent generelt skulle søkes gjennomført uten ekspropriasjon; at det måtte fattes særskilt vedtak dersom det ble nødvendig å ekspropriere, og at ekspropriasjon normalt skulle begrenses til å omfatte bare det som var nødvendig for å gjennomføre tiltaket – altså ikke eiendomsrett dersom bruksrett var tilstrekkelig – med mindre ekspropriaten fikk medhold i et krav om full innløsning.¹³³² I SOU 1922: 2 ble det vist til at dette også talte mot at en ny svensk veglov skulle bygge på tanken om erverv av full eiendomsrett til grunnen.

Det fremgår av Trafikverkets informasjonsbrosjyre *Väg eller järnväg på min mark - hur får jag ersättning?*¹³³³ at «Vägrätt innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Om vägen inte längre behövs som allmän väg kan Trafikverket besluta att dra in vägen från allmänt underhåll. Då upphör också vägrätten och fastighetsägaren får disponera marken» (s. 6). Det betales imidlertid erstatning, og den er normalt basert på vurdering av redusert bruksverdi. Sett med norske øyne kan dette virke lite logisk, ettersom «vederlag etter bruksverdi» er et av alternativene i saker om avståelse av grunn i Norge, ekspropriasjonserstatningsloven¹³³⁴ § 6, men dette er altså et utslag av bevisste valg.

Man kan spørre seg hvor realistisk det som må oppfattes som en form for hjemfallsrett egentlig er - hva gjør man for eksempel om området på begge sider av vegen er utparsellert etter at den ble anlagt? Det sentrale er imidlertid at det at Sverige har et annet vegrettsgrunnlag enn Norge i dag altså ikke skyldes at man gikk ut fra at de svenske

¹³³¹ SOU 1922: 2 s. 353-354, 364 og 370

¹³³² SOU 1922: 2 s. 363

¹³³³ Lest via <http://trafikverket.diva-portal.org> (sist lest 17. juni 2023)

¹³³⁴ LOV-1984-04-06-17

vegene ble anlagt med grunnlag i bruksrett også i den svensk-norske unionsperioden. Det var utelukkende en praktisk måte å håndtere behovet for å sikre de nødvendige rettighetene for nye veganlegg, innenfor den institusjonelle rammen man hadde da det skulle vedtas ny «vågslag» på 1920-tallet.

Sett fra 'vegsiden' er det er utvilsomt noen fordeler ved det svenske systemet. Hadde vi hatt samme system i Norge, hadde denne avhandlingen eksempelvis vært fullstendig overflødig, ettersom utgangspunktet for den er utfordringer knyttet til matrikkelføring av veggrensener. Det betyr likevel ikke at det svenske systemet (eller noen del av det) kan være et alternativ her i landet. En ting er at vi i flere hundre år har forholdt oss til at offentlige veger skal være basert på grunneiendomsrett, og dermed uansett må basere oss på dette hva eksisterende veger angår, men i tillegg ville en endring resultert i at matrikkelsystemet ikke kunne brukes som forutsatt fordi nye veger ikke ville bli selvstendige matrikkelenheter. Selv om en del av utfordringene dette ville gi nok kunne vært håndtert via nye tekniske løsninger, som utvidet bruk av informasjon fra NVDB, ville det likevel bety at man gikk bort fra det som var en av grunntankene da geodatasystemet ble utviklet, og som jeg kommer tilbake til i pkt. 13.3.4.

13.2.3 'Eiendomsterminologi' vs. 'grunnterminologi' - utgangspunktet

'Eiendom' er et begrep som ikke er entydig, og dermed noe av det som kan gjøre det vanskelig å komme til enighet i en diskusjon om eierforhold. Om det er vegarealer det er tvist om, er det en tilleggsutfordring at veggrunnen ikke nødvendigvis er 'eiendom' slik dette begrepet har blitt brukt i en del sammenhenger og fortsatt kan bli forstått.

I 1947 skrev utskiftningsformann (jordskiftedommer) Gabriel Gausland at 'eiendom' «nyttes om så mange ting at man bare kan forstå meningen av sammenhengen. Ordet eiendom burde derfor nyttes minst mulig i lover».¹³³⁵ Gausland brukte store deler av lovkommentaren sin på å gjøre rede for forskjellen mellom 'eiendomsterminologi' og 'grunnterminologi', og presiserte i innledningen til selve kommentardelen (på s. 83) at «kommentaren bygger på grunnterminologi – konsekvent gjennomført». Han avsluttet imidlertid ikke terminologi-redegjørelsen der, den dukker opp med korte mellomrom gjennom de resterende 259 sidene av boka. Det er henvist til terminologien (og boka) i flere rettsavgjørelser, for eksempel da Eidsivating lagmannsrett tok stilling til

¹³³⁵ Gausland (1947) s. 21

spørsmålet om rettighetene til 12 sæterkvever i Skjåk almenning var eiendomsretter eller bruksretter og underveis viste til at «eiendomsterminologien er benyttet fullt ut» ved en skyldsettingsforretning i 1864.¹³³⁶

Geodatautvalgets arbeidsgruppe for eiendomsregistrering ('Geodatakomitéen') fulgte Gauslands linje da den i 1974 skrev at den ville «frigjøre seg fra det belastede uttrykket eiendom, og i sammenheng med et grunneiendomsregister snakke om grunneiendom».¹³³⁷ Det ble begrunnet med at 'eiendom' strengt tatt bare viste til et rettsforhold, og at begrepet «fast eiendom» også omfattet tinglysingsobjekter som ikke var grunneiendommer:

Etter skylddelingsloven kan visse alltidvarende bruksretter matrikuleres særskilt og gis eget blad i grunnboka på linje med grunneiendom. Slike typer eierobjekter ekskluderer Geodatakomitéen fra sitt eiendomsbegrep gjennom kravet om at enheten skal være grunneiendom.¹³³⁸

Matrikkellova bruker 'grunneiendom', det er en av de fem matrikkelenhetstypene som kan opprettes i dag. Matrikkellova § 5 første ledd bokstav a. definerer grunneiendommer som

eigedom som er avgrensa ved eigedomsgrenser på jordoverflata og som med dei avgrensingane som følger av at det eventuelt er oppretta anleggseigedom etter bokstav b, strekker seg så langt nedover i grunnen og oppover i lufta som privat eigedomsrett rekk etter alminnelege reglar.

I tinglysingsloven er utgangspunktet fortsatt det uspesifiserte 'eiendom'. Iblant brukes det som del av sammensetningen 'fast eiendom', men flere steder står det også alene. I § 15 finner man det i begge ledd, i første ledd som del av hovedregelen om hva den «som har grunnbokshjemmel til en eiendom» skal anses som eier av, i andre ledd om situasjonen dersom departementet har fastsatt bestemmelser som medfører at «leierett til en del av eiendommen» skal «behandles som en særskilt eiendom». Dermed blir spørsmålet: Hva legges i begrepet 'eiendom' i tinglysingssammenheng?

¹³³⁶ LE-1988-638/LE-1990-284 (dobbelnummerering), ellers bl.a Rt-1954-425, Rt-1959-785, LF-1998-745

¹³³⁷ Geodatakomitéen (1974), pkt. 3.2. Understrekingen er original.

¹³³⁸ Geodatakomitéen (1974), pkt. 3.1. Understrekingen er original.

13.2.4 Terminologi og eiendomsoppfatning

Svein Engs *U/enighetsanalyse* starter med følgende avsnitt:

For å fastslå om to diskusjonsdeltakere er reelt *u/enige* må man *sammenligne* deres utsagn. Sammenligning forutsetter felles målestokk og felles trekk: Akkurat som sammenligning av to fenomener med tanke på lengde forutsetter at man har begreper om lengdeenheter og at disse begrepene får anvendelse på begge sett av utsagn. – Har man begreper om utsagnstyper eller anvender man dem på utsagn hvor de ikke hører hjemme, så bli sammenligningen tilsynelatende (skinndiskusjon) og resultatet misforstått (skinn/u/enighet).¹³³⁹

Presiseringer og legaldefinisjoner reduserer faren for misforståelser. Når det er ‘eiendom’ som diskuteres, er problemet imidlertid at vi sjelden presiserer hva vi mener fordi vi går ut fra at det ikke er nødvendig eller antar at det «går fram av sammenhengen for øvrig». ¹³⁴⁰ Det *kan* det gjøre, men det *trenger* ikke være slik.

‘Eiendom’ kan både bety ‘noe man eier’ og ‘en eiendom’, men synet på hva ‘en eiendom’ er, har endret seg over tid. Det fremgår av Gauslands bok at det han omtalte som ‘eiendomsterminologi’ er motsatsen til forholdet som er mest kjent under betegnelsen Knut Robberstad brukte – «kløyvd eiedomsrett». ¹³⁴¹ Robberstad skrev at

Med kløyvd eiedomsrett meiner ein det tilhøvet at det kan vera to eller fleire eiedomsrettar til same stykket. Slik har det vore i heile landet. Ein finn eiedomsretten oppkløyvd, so ein eig beitet, ein annen skogen, ein tredje jaktretten eller dyregravene, og so er det serskild eiedomsrett til fiskeretten, gruveretten år grunneigaren osb. På langt seinare tid har kome inn i biletet den rest-retten som me no kallar sjølve eiedomsretten, eller som me kunne kalla grunnretten.

Robberstad beskrev de to måtene å oppfatte eiendomsforhold på, mens Gausland tok for seg terminologien knyttet til dem. Robberstads ‘grunnrett’ (som han også omtalte som den «totale eiedomsrett») blir følgelig motsatsen til Gauslands ‘grunnterminologi’. Men hva består forskjellen i, og hvorfor var Gausland så opptatt av betydningen av terminologien som var brukt i utskiftningslovene han skrev om?

Robberstad harsellerte litt i sin omtale av rettsvitenskapens ‘knefall’ for «den justisnianske synsmåten med den heile eiedomsretten» i artikkelen sin, men det er verdt å

¹³³⁹ Eng (1998) s. 3. Kursiveringene er originale.

¹³⁴⁰ jf. Geodatakomitéen (1974), punkt 3.2

¹³⁴¹ Robberstad (1963)

merke seg at han mente at forskjellen mellom 'kløyvd' og 'total' eiendomsrett til en viss grad var et spørsmål om terminologi mer enn om innhold. Han skrev at overgangen fra den ene til den andre eiendomsoppfatningen

skulde i seg sjølv ikkje føra med seg noko brigd med omsyn til innhaldet i den rett som dei norske rettshavarane hadde over faste eigedomar. Derimot vart det turvande å gjera ei ny øyrne-merkjing av dei rettane det er tale um, ei ny kategoriføring av dei.¹³⁴²

Det sentrale var altså ikke nødvendigvis om en rett ble omtalt som eiendomsrett i den ene sammenhengen, men en bruksrett i den andre; det var de uheldige virkningene av den nye «øyne-merkjingi» Robberstad ville rette oppmerksomheten mot. Han var opp-tatt av at man ikke gikk så langt i sin iver etter å få plasserte grunneiendomsretten hos én eier at man «pressa si kjelde altfor hardt», og mente det var bedre å beholde grunnen i sameie om man ikke fant klare holdepunkter for å peke ut én som eier og de øvrige som rettighetshavere - «Korkje partar, eller jordskiftedomarar eller vyrdnaden for domstols-verket er tent med at jordskifteretten skal ha skift noko i blinde eller i tankeløyse». I tillegg trakk han frem et sentralt tolkningsprinsipp: «Når ein tolkar noko slikt [gamle utskiftninger, avtaler eller andre dokumenter] lyt ein gå ut frå den synsmåten som ut-ferdaren hadde». Robberstads utgangspunkt var derfor det samme som Gauslands - begge mente det var viktig å avklare hvilken eiendomsterminologi, og dermed også eiendomsoppfatning, som lå bak ulike utsagn.

Gauslands motivasjon for å gi ut kommentarutgaven sin til 1882-utskiftningsloven¹³⁴³ var blant annet at han håpet den ville «virke som et overbevisende innlegg for at man ikke bør lappe på den gamle loven, men lage en helt ny, bygd på konsekvent grunnterminologi, og slik at en blir kvitt en hel del foreldede lovmotiver».¹³⁴⁴ I 1950 kom det da også ny jordskiftelov.¹³⁴⁵ Gausland startet imidlertid bokarbeidet i 1945, samme år som utskiftningssjef O. Juvkam hadde utarbeidet sitt *Utkast til forandringer i og tillegg til lov om utskifting m. v. av 13. mars 1882*, basert på et forslag Juvkam hadde utarbeidet i 1941.¹³⁴⁶ Gauslands bok må derfor oppfattes som et debattinnlegg mer enn en egentlig

¹³⁴² Robberstad (1963) s. 164

¹³⁴³ Lov 13. mars 1882 nr. 2

¹³⁴⁴ Gausland (1947), forordet

¹³⁴⁵ LOV-1950-12-22-2

¹³⁴⁶ Ot.prp. nr. 31 (1950) s. 1, Grendahl og Solberg (1959) s. 245

lovkommentar, uten at det er negativt ment - det tyder heller på et sterkt engasjement for å få en lov uten historiske og terminologisk uklare «skjeletter i skapet». At det kan ha resultert i synspunkter som (i lys av Robberstads syn på saken) kan ha gått vel langt i retning av å avvise alt annet enn grunnbaserte retter som 'eiendomsretter', får man heller ha i bakhodet om man står i en situasjon der skillet mellom grunneiendomsrett og formålsbundet (eiendoms/bruks)rett viser seg å være en del av problemet.

13.2.5 Terminologi og vegrealitet

I Gauslands bok er terminologiskillet forklart som forskjellen mellom en todelt eiendomsterminologi og en tredelt grunnterminologi. Eiendomsterminologien skiller mellom eiendomsretter og servitutter, men knytter ikke nødvendigvis eiendomsretten til grunnen under 'eiendommene'. Grunnterminologien bygger derimot på at det bare er den som eier grunnen som kan være 'eier'. Alle arealtilknyttede rettigheter som tilligger andre enn grunneieren, er dermed enten bruksretter eller servitutter.¹³⁴⁷

Gausland tar for seg veget noen steder i boka, første gang på side 14, senere særlig på side 161-167, i kommentarene til utskiftningslov (1882) § 39, som innledes med ordene «De fornødne veier utlegges og beskrives; ...». Boka bærer til en viss grad preg av å ha blitt til underveis, og det er ikke fullt samsvar mellom det han skriver på side 14 og begrepsbruken i siste del, men konklusjonen hans på side 14 står støtt på egne bein:

Ved vegekspropriasjoner får man ikke klare forhold uten at det går tydelig fram om ervervelsen gjelder grunn, bruksrett eller servitutt. Forholdet kan få praktisk betydning bl.a. ved senere utskiftningsbehandling.

I kommentarene til § 39 er vi i den delen av boka der Gausland selv skrev at han konsekvent brukte grunnterminologien. Her skrev han at det finnes tre slags veget:

- a. Grunnveget, hvor de berettigede eier hele grunnen. ...
- b. Bruksrettsveget, hvor de berettigede eier vegggrunnen som sådan. ...
- c. Servituttveget, hvor vedkommende bare har en rett til å komme fram,¹³⁴⁸

Selv om utgangspunktet hans er privatklassifiserte veget, er det verdt å merke seg dette. I eiendomsterminologien kunne Gauslands 'bruksrettsveg' nemlig være en eiendomsrett, men da av typen Robberstad beskrev som en «fyremåls-bunden eignedomsrett» - en

¹³⁴⁷ Gausland (1947) s. 9-21

¹³⁴⁸ Gausland (1947) s. 162

eiendomsrett som bare omfattet det aktuelle bruksområdet, vegformålet. I dag blir «veggrunnen som sådan» ofte omtalt som «veglegemet». «Veglegemet» anses som et selvstendig objekt som noen kan «være eier av»¹³⁴⁹, men er altså uansett ingen 'grunneiendom', men et eget lag (konstruksjon) over en (eller flere) grunneiendom(mer) som kan være eid av andre.

Det ville utvilsomt ha redusert antallet tvister i dag om man tidligere hadde forholdt seg konsekvent til en 'grunnterminologisk' oppfatning av hva avståelser til vegformål omfattet, men det gjorde man altså ikke. Et eksempel på det finner man i odelstingsdebatten før veilov (1912) ble vedtatt. Det var en debatt som i ettertid er tillagt langt større betydning enn den egentlig hadde, nok mye fordi Veglovkomitéen (som trakk den frem i innstillingen komitéen leverte i 1957) ikke var klar over at det var snakk om et møte mellom to ulike eiendomsoppfatninger.

Komitéen omtalte debatten på side 127-128, i flertallets forslag til bestemmelsen om disponering av nedlagt veggrunn:

En må her peke på at vegloven § 8 ikke inneholder noen bestemmelse som løser spørsmålet om anvendelse av denne paragraf på veger 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 ikke kom til anvendelse på eldre veger, og dette ble stående uimotsagt. Komiteen kjenner ikke til noe annet som kan belyse spørsmålet, men anser allikevel ikke Sælens forutsetning for å være utvilsom, i hvert fall ikke hva statsvegene (vegloven § 45 første punktum) angår. Hvordan det egentlig forholder seg med de eldre veger på dette punkt, står for komiteen som uklart.

Nå er det ikke riktig at Sælens synspunkter ble «stående uimotsagt», men det stemmer at de ikke ble kommentert i forbindelse med uttalelsen det er vist til. Det skyldes imidlertid at spørsmålet var nokså utdebattert da man kom til behandlingen av § 8 om disponering av nedlagt veggrunn, som var der uttalelsen falt, fordi § 8 ble behandlet etter § 26, som var forslaget til bestemmelse om hva som skulle erverves.¹³⁵⁰ Sælen hørte til en gruppe representanter som mente det var unødvendig å erverve sidearealene, men det sentrale i sammenhengen her er at han også var en av flere representanter som

¹³⁴⁹ LA-2022-57803 er et eksempel på dette

¹³⁵⁰ Stortingsforhandlinger 1912, 8. del, O. 03.02., s. 208-227

argumenterte med utgangspunkt i en formålsbundet eiendomsforståelse. Allerede tidlig i sitt første innlegg gjorde han det klart at han mente

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. ... Naar en mand har git fri grund til vei, saa er det naturligvis under forudsætning av, at grunden skal benyttes til vei. (s. 210)

Sælen mente altså at det ikke var noen nødvendig sammenheng mellom det å gi «fri grund til vei» og det å gi fra seg eierskapet til grunnen som grunn. Det er tilsynelatende ikke fullt samsvar mellom denne måten å tenke på og Robberstads «kløyvde eieendomsrett», men grunntanken var den samme: Det Sælen mente var avstått før 1912 og burde være det som skulle avstås for fremtiden, var en begrenset og formålsrelatert eiendomsrett, ingen 'grunneiendomsrett'.

Sælen fikk delvis støtte fra neste taler, Wergeland: «Paa mine kanter har opfatningen ikke været den, at veivæsenet eiet den grund som de erhvervet til vei, og jeg tror nok det er godtgjort, at saa heller ikke er tilfældet» (s. 211). Deretter uttalte Austeen (s. 212-213) at han mente

det ligger i sakens natur ... at det offentlige kan ikke og bør ikke erhverve fuld eiendomsret. Hvis det offentlige erhverver grunden med fuld eiendomsret, saa maatte det jo kunne disponere den til hvadsomhelst ...

Flere av de etterfølgende talerne uttrykte seg på samme måte. Også Arbeidsdepartementets leder, statsråd Darre Jensen, hellet (tilsynelatende) i samme retning, selv om han argumenterte for at vegområdet skulle erverves til 'full eiendom'. Han ga nemlig uttrykk for at han mente at det uansett ville ligge utenfor «det offentliges ret» å disponere grunnen til annet enn vegformål, og antok derfor at omdisponeringer måtte følge samme system som det som ble praktisert i jernbanesammenheng: «Den grund, som engang er ekspropriert til jernbane, kan kun benyttes til jernbane og til de indretninger, som staar i forbindelse dermed og til intet andet uten grundeierens samtykke» (s. 213-214). Austeen bemerket senere i debatten at slik han forsto statsråden, var «denne ret da kun ... at betragte som en bruksret. Jeg kan ikke skjønne andet efter statsraadens fortolkning av det» (s. 220).

Lensmann Lima slo derimot nokså kontant fast at

Har man ekspropriert en eiendom, saa maa man vel eie den, har man kjøpt den uten ekspropriation, saa maa man vel eie den, og har en mand avstaat grund, saa har han saamen ikke gjort det av godhet og barmhjertighet, saadan ganske uegennyttig. ... I alle tilfælde, som man kan tænke sig, har vedkommende grundeier faat fuld erstatning enten i den ene eller anden form, og da er det dog litt rart, at naar jeg har solgt en eiendom og faat erstatning, saa vil jeg være med at eie den igjen efterpaa ... (s. 217)

Ved voteringen over de ulike § 26-forslagene ble komitéens flertallsforslag - at alt som ble ervervet, skulle bli «veivæsenets eiendom» - vedtatt mot 24 stemmer (s. 224). Etter dette falt to forslag fra Sælen og Austeen bort, de var ikke lenger aktuelle da det ble klart at det var flertall for avståelse av 'full eiendomsrett'. Den etterfølgende debatten om § 8 ble relativt kort, men litt av Sælens innlegg gjengis fordi det nok var dette Veglovkomitéen siktet til da den skrev at Sælen 'ikke ble motsagt'. Det han sa her, var at

Jeg lægger ikke saa meget bredt 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 er. Jeg vet ikke, om jeg skal opta tiden med nærmere at begrunde det. ... Men jeg maa dog faa lov til at sige, at naar en mand har git fri grund til vei, saa er det under forutsætning av, at den skal brukes til vei. Og naar den ikke brukes til vei, saa kan ikke det offentlige eie grunden, - det synes at være saa soleklart som at 2 og 2 er 4. (s. 225)

Når Sælens syn på hvem som eide de eksisterende vegene ikke ble noe stort tema i denne delen av debatten, var det som nevnt dels fordi det allerede var «utdebattert», men sannsynligvis også fordi de som var uenige med ham begynte å gå lei – da Lima kom på talerstolen etter Sælens innlegg og et etterfølgende fra Hordalandsrepresentanten Ole M. Mjelde, startet han innlegget sitt med å si at

Jeg maa beklage, at jeg ikke var saa opmerksom, som jeg burde ha været overfor de foregaaende talere, saa jeg vet ikke, om jeg oppfattet de til komiteen rettede spørsmåal saa nøiagtig, at jeg kan besvare dem. (side 225).

I tillegg hadde man parkert de to fremste motforestillingerene mot erverv av «full eiendomsrett». Den ene var knyttet til det som vokste på sidearealene, der endte man med å vedta en ordlyd som åpnet for at de tilstøtende grunneierne kunne gis høstingsrett. Den andre gjaldt frykten for at nedlagte vegparseller kunne bli solgt på det åpne marked,

og da Darre Jensen hadde gjort det klart at hovedregelen ikke ville være fritt salg, men tilbakekjøpsrett for de tilstøtende grunneierne, var heller ikke det noe problem lenger.

Deler av debatten ble altså trukket frem i Veglovkomitéens innstilling. En interessant side ved komitéens redegjørelse er imidlertid at det kan virke som også *komitéen* var usikker på om vegeiendomsretten var formålsbegrenset:

Nedleggelse av offentlig veg - enten som sådan eller som veg overhodet - reiser en rekke spørsmål. ... Spørsmålet om statens (eventuelt kommunens) rett til å beholde ekspropriert grunn til annet formål når grunnen ikke lenger skal brukes til formålet den har vært utnyttet til, er visstnok så vidt tvilsomt at det er grunn til å ha en fast lovregel om forholdet. Som det vil ses er komiteens forslag meget forsiktig utformet og forutsetter at det annet formål som det kan være tale om, fremdeles må være vegformål, av den art som er nevnt ovenfor.¹³⁵¹

Dette trenger imidlertid ikke bety at verken Darre Jensen eller Veglovkomitéen mente det var snakk om en formålsbegrenset eiendomsrett. De kan like gjerne ha ment at det ville være i strid med tanken bak ekspropriasjonsinstituttet å ekspropriere grunn til ett formål, men senere ta den i bruk til formål det ikke kunne vært ekspropriert til fordel for. Det kan, rent umiddelbart, virke som en rimelig tanke - men er det hold i den?

Thor Falkanger har behandlet spørsmålet om overføringer kan kreves reversert når den opprinnelig forutsatte utnyttelsen ikke lenger er aktuell.¹³⁵² Tilbakeføringsplikt fordrer et særlig rettsgrunnlag (i lov, avtale, testament el.l), og Falkanger skiller mellom reversering (tilbakeføring til tidligere eier) og andre tilbakeføringer. Når det fremgår av veglov (1963) § 8 tredje ledd at retten til å kreve tilbakeføring av grunn som ikke lenger skal brukes til vegformål, tilligger «eigar av eignedom som støyter til vegen» er det ikke snakk om reversering. Det er heller ikke snakk om tilbakeføringsplikt, men en forkjøpsrett, og det skal betales «vederlag etter skjønn» om den benyttes. Er det tidligere riksveggrunn, innebærer det at grunnen skal takseres i samsvar med bestemmelsene i avhendingsinstruksen¹³⁵³. Pkt. 3.8 i denne instruksjonen hjemler makeskifter (arealbytter), men hovedregelen (pkt. 4.1) er at grunnen skal avhendes til høystbydende. I LB-2016-63014 (Gaustatoppen) var lagmannsretten enig med tingretten i at det «er den alminnelige regel at den som kjøper en eiendom kan disponere den som han vil. Det er uten

¹³⁵¹ Veglovkomitéen (1957) s. 33

¹³⁵² Falkanger (2019)

¹³⁵³ FOR-1997-12-19-1530

betydning om kjøperens formål med å sitte med eiendommen endrer seg» og at det var unntakene som måtte være lovregulert.

Retten til å kjøpe tilbake nedlagt veggrunn som ikke lenger skal benyttes til vegformål, er et slikt unntak. Vegomlegginger kan imidlertid ha helt andre dimensjoner i dag enn tidligere, og tanken bak kjøpsretten var aldri å gi private grunneiere økonomiske fordeler på bekostning av samfunnet som helhet. Det kunne blitt følgen dersom det var slik at vegmyndighetene ikke hadde anledning til å selge frigjort vegareal til høystbydende, men var forpliktet til å tilbakeføre det til den opprinnelige eieren/avgivereiendommen. Dette ville også skapt en rekke andre problemer og avklaringsbehov, noe NSB påpekte da Oslo byrett i 1955 behandlet et krav om tilbakeføring av grunn som var ekspropriert til en jernbanelinje som aldri ble anlagt.¹³⁵⁴ Kravet ble avvist fordi det manglet positiv lovhjemmel, men det ble også vist til at

Innrømmelsen av en alminnelig gjenervervesrett for eksproprianten som vil kunne se tiden an og bare vil gjøre sin rett gjeldende når det er utsikt til gevinst, vil også, i tilfelle hvor formålet er bortfalt, kunne skape usikkerhet og legge et bånd på eksproprianten med hensyn til en forsvarlig utnyttelse av eiendommen, selv om en slik utnyttelse i strid med forutsetningene for ekspropriasjonen ikke vil være rettsstridig. Dette synes, særlig hensett til at eksproprianten har å vareta det offentliges interesser, og at eksproprianten må antas intet tap å ha lidt, lite rimelig.

Synspunktene som ble fremsatt i forbindelse med stortingsdebatten i 1912 må følgelig oppfattes som uttrykk for en eiendomsoppfatning som ikke samsvarer med det vi vet ble lagt til grunn i veglovgivningen både før og etter 1814, og som det både derfor og av andre årsaker ikke er noen grunn til å legge vekt på når det skal vurderes hvem som er eier av eksisterende eller nedlagte vegstrekninger i dag.

13.2.6 Det historiske grunnlaget for dagens tinglysingsystem

Tinglysingsloven ble vedtatt i 1935 og trådte i kraft 1. januar 1936. Når begrepet 'eiendom' brukes i loven, kan det dermed være en ren følge av at man både hadde et annet forhold til eiendomsterminologien og et annet eiendomsregistreringssystem i 1935 enn vi har i dag. Ettersom grunnbokssystemet som sådant er langt eldre, kan det imidlertid også være noe som henger igjen fra tidligere. Første spørsmål blir derfor hva som er

¹³⁵⁴ RG-1957-842. Mange av problemene NSB påpekte, blant annet problemet med å avgrense kretsen av rettighetshavere, er i dag avklart i lov 9. desember 1994 nr. 64 om løysingsrettar.

tinglysningssystemets formål som *system*. Systemformålet blir så rammen rundt det neste spørsmålet: Hvorfor har det vært et poeng å definere noe som eiendom i dette systemet? Skattematrikkelen ble oppdatert ved hjelp av informasjon fra grunnbokssystemet til den ble lagt ned som eget register. Grunnbokssystemet fungerte derimot godt som selvstendig rettsvernsregister. En ting hadde de to registersystemene imidlertid til felles: Selv om begge var basert på en forutsetning om at det skulle være mulig å stedfeste hvert enkelt bruksnummer, og at grensene derfor skulle være tydelig beskrevet¹³⁵⁵, var det enhetenes registrerte skyldverdi som var det sentrale. At det var slik i skattesammenheng sier egentlig seg selv, men det kan være vanskeligere å forstå hvorfor 'skylda' var sentral også i grunnbokssammenheng. Litt av forklaringen ligger i at vi aldri hadde fått noe kartbasert matrikkelsystem, og at håndheving av eiendoms grensene dermed forble en privatsak. Det viktigste var imidlertid at den grunnboksregistrerte 'skylda' over tid hadde blitt en form for 'offentlig ansatt eiendomsverdi'. Dermed var det den man tok utgangspunkt i blant annet ved vurdering av om verdien var tilstrekkelig som grunnlag for å gi brukeren stemmerett¹³⁵⁶ og når grunnboksregistrerte enheter skulle pantsettes. Det siste fremgår blant annet av forarbeidene til en lovendring som ble vedtatt i 1845. Da Justisdepartementet kom med sitt forslag til nye pantelovsbestemmelser i 1845, var det i utgangspunktet bare et forslag til en lov om sletting av gamle pantedokumenter som var innfridd, men likevel ikke avlyst, og som dermed skapte problemer når det skulle tas opp pant på nytt.¹³⁵⁷ Som del av komité- og odelstingsbehandlingen ble det imidlertid tatt inn bestemmelser som også skulle løse andre problemer man kunne støte på i pantsettelsessammenheng.¹³⁵⁸ Ett av dem var at det

ikke sjælden [skal] være Tilfældet, at, naar en Eiendom deles, Parcellerne ligefuldt blive sammenblandede i Pantebogen, uden at gives særskilt Folium. Da en saadan Praxis maa bidrage til at forvirre Pantebøgerne, og en Rettelse heri staaer i nær Forbindelse med nærværende Lovs Gjenstand [altså forenkle pantsettingen] har Commiteen tilladt sig at optage en hertil sigtende Bestemmelse.

¹³⁵⁵ Skr. 23. oktober 1857

¹³⁵⁶ GrI § 50 (slik den var til stemmerettsreglene ble endret i 1896 og 1898)

¹³⁵⁷ No. 80 (1845)

¹³⁵⁸ Stortingsforhandlinger 1845, 7. del, O. 14.05., s. 349-353

«Parcellerne» - de fradelte grunnstykkene – var utgangspunktet, men det var altså oversikten over dem som særskilte objekter i økonomisk sammenheng man var opptatt av også i forbindelse med tinglysing.

Når eiendomsverdiene var det viktigste både i rettighetssammenheng og skattesammenheng, var det behov for et registreringssystem som ikke var begrenset til grunnenheter, men også håndterte andre former for 'eiendom'. Dette kunne være en eksklusiv fiskerett eller retten til å utnytte et vannfall, men det mest brukte eksempelet er situasjonen der en eide barskogen og en annen løvskogen på samme område, mens beiteretten var felleseid.¹³⁵⁹ At det måtte være mulig å registrere slikt som egne 'eiendommer' ble oppfattet som like selvsagt som at grunn som ikke hadde verdi, heller ikke kunne få eget grunnboksblad.

13.2.7 Tinglysningslovens 'eiendom'

Den verdibaserte eiendomsforståelsen var grunnlaget for registreringssystemene på landet til vi gikk over til grunneiendomssystemet da delingsloven¹³⁶⁰ trådte i kraft i 1980. Den verdibaserte 'eiendommen' preger imidlertid fortsatt tinglysningsystemet. En av årsakene er at eiendomsregistreringen som sådan i dag ivaretas via Norges sentrale eiendomsregister, matrikkelen, mens grunnboka skal være et rent rettsvernregister med opplysninger om rettigheter og plikter knyttet til registerenhetene.¹³⁶¹ Grunnbokssystemet har dermed gått fra å være det Geodatakomitéen omtalte som «langt på vei et slags eiendomsregister»¹³⁶² til å bli et register som er knyttet til matrikkelen, men bare omfatter en del av enhetene som er registrert der. Når veggrunn er unntatt fra kravet om grunnboksregistrering, er det fordi det «kun [er] behov for å få en eiendom registrert i grunnboka når det er behov for å tinglyse heftelser i den eller eieren trenger grunnbokhjæmmel».¹³⁶³

Informasjonen i grunnbokssystemet er koblet sammen med de tilhørende enhetene i matrikkelen via en tallrekke som består av kommunenummeret og gårds- og

¹³⁵⁹ Robberstad (1963), Falkanger og Falkanger (2016) s. 45-46

¹³⁶⁰ LOV-1978-06-23-70

¹³⁶¹ NOU 1982: 17 s. 11, NOU 1999: 1 pkt. 11.2.5

¹³⁶² Geodatakomitéen (1974) pkt. 5.2.6.2

¹³⁶³ Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) pkt. 3.2

bruksnummeret, eventuelt også feste- og seksjonnummer, som er knyttet til et referansepunkt i den tilsvarende enheten i matrikkelkartet, eventuelt et punkt i hver teig om enheten består av flere teiger. Skriver man feksempelvis 3021-42/1 i søkefeltet i Kartverkets matrikelinnsynsløsning www.norgeskart.no, er det NMBU på Ås man får opp i kartet (- det finnes verken festetomter eller seksjoner på denne eiendommen). Derfra kan man gå videre og få tilgang til grunnboksinformasjonen for NMBU via www.seeiendom.no. Velger man derimot 3021-121/8, fylkesvegen sør for NMBU, får man beskjed om at den ikke er tinglyst, og at det derfor ikke er mulig å få grunnboksutskrift. Dette betyr at man heller ikke får tilgang til informasjon om hvem som er registrert som eier, et (anført) problem jeg kommer tilbake til.

Flertallet av tinglysningslovens kontrollregler skal ivareta formålet med tinglysningsystemet som sådant og sikre at grunnboka har høy grad av positiv og negativ rettslig troverdighet. Tinglysningsmyndigheten har imidlertid også plikt til å kontrollere en del forhold knyttet til generelle samfunnsinteresser.¹³⁶⁴ Ett av dem er kontrollen med at eiendommer ikke overdras uten at konsesjonsforholdet er i orden. Denne kontrollplikten fremgår imidlertid ikke av tinglysningsloven, men av konsesjonsloven¹³⁶⁵ § 15. En av de andre kontrollpliktene fremgår derimot av tinglysningsloven § 12 a. Denne viser til matrikkelloven, derfor kan den kanskje også oppfattes som en bestemmelse som tilsier at tinglysningslovens 'eiendommer' skal forstås som 'grunneiendommer'.

Paragraf 12 a kom inn i tinglysningsloven i 1965. Den innebærer at det ikke er mulig å tinglyse rettighetsoverføringer dersom arealet rettigheten er knyttet til skulle hatt eget grunnboksblad, men ikke har det. Bestemmelsen skulle opprinnelig sikre at det ikke ble opprettet nye bruks- eller festenumre i grunnbokssystemet før enheten var godkjent og opprettet (eller oppmålt) i samsvar med krav i bygningslov (1965)¹³⁶⁶, fra 1980 også krav i delingsloven. Nå sikrer den at det ikke tinglyses rettigheter som ifølge matrikkelloven fordrer at det opprettes egen matrikkelenhet, for eksempel der «del av grunneigedom eller jordsameige blir festa bort, dersom festet kan gjelde i meir enn 10 år», ml § 12 første ledd.

¹³⁶⁴ St.meld. nr. 13 (2001-2002) s. 14

¹³⁶⁵ LOV-2003-11-28-98

¹³⁶⁶ LOV-1965-06-18-7

Dette gjøres altså ikke for å sikre grunnbokas rettslige troverdighet, men er en kontrollbestemmelse som ble flyttet fra bygningslovssystemet til tinglysingsloven da bygningslov (1965) ble satt i kraft.¹³⁶⁷ Det fremgår av lovforarbeidene at man skilte klart mellom det rettsnormerende «heimelsbrev på eiendom» og det grunneiendomsrelaterte «målebrev», og årsaken til at bestemmelsen ble flyttet var hovedsakelig at registerføreren (sorenskriveren) med det fikk plikt til å nekte å tinglyse eierendringer hvis den aktuelle enheten lå i et område med måleplikt, men ikke var oppmålt. Opprinnelig var formålet dermed det samme som det som er tanken bak den eneste av bestemmelsene i matrikkellova som fortsatt ikke er satt i kraft, ml § 7 *Krav om klarlagd grense før tinglysing av heimelsovergang*. Når kontrollbestemmelser som dette står i tinglysingsloven er det derfor mest fordi tinglysingssystemet er det eneste 'sjekkpunktet' alle grunnboksrelaterte disposisjoner må passere for å få rettsvern.

Tinglysingsloven er i bunn og grunn 'eiendomsterminologisk', og 'eiendom' betyr gjennomgående 'det noen eier' i denne loven, ikke 'grunneiendommen'. Det viktigste følgen av at en person har 'grunnbokshjemmel som eier', er dermed at vedkommende er legitimert som disposisjonsberettiget. I forbindelse med 'rettshandler' kan dette ha stor betydning fordi et dokument som gir «uttrykk for en rettshandel», ikke kan registreres i grunnboken uten at utstederen har grunnbokshjemmel eller hjemmelshaveren har samtykket, tingl § 13. En grunnboksregistrert 'eiendom' trenger imidlertid ikke være sammenfallende med grunnenheten den er knyttet til i matrikkelkartet. Matrikkelen har ikke rettslig troverdighet som system,¹³⁶⁸ og grunnbokas rettslige troverdighet omfatter ikke den fysiske enhetens areal og grenser.¹³⁶⁹ En grunnboksregistrert 'eiendom' trenger strengt tatt ikke omfatte grunn i det hele tatt. Den kan være en festeenhet som ikke er selvstendig grunneiendom eller en seksjon, men kan også være det som fra 1. januar 2021 heter «matrikkelenhet av eldre type» i matrikkel-sammenheng – en eiendomsrettighet som har fått grunnboksblad etter registreringsregelverket slik det var før 1980, men verken er grunneiendom, anleggseiendom, eierseksjon, jordsameie eller festegrunn.¹³⁷⁰

¹³⁶⁷ Ot.prp. nr. 1 (1964-1965) s. 5 og 108

¹³⁶⁸ NOU 1999: 1 s. 19

¹³⁶⁹ NOU 1988: 16 pkt. 1.2

¹³⁷⁰ Matrikkelforskriften (FOR-2009-06-26-864) § 2 bokstav a, jf. matrikkellova § 5 tredje ledd.

13.2.8 Veggrunnen og forholdet til de historiske eiendomsregistrene

For vegenes del førte sammenhengen mellom de opprinnelige grunnboks- og matrikkel-systemene til at Finansdepartementet lenge underkjente skylddelinger dersom de gjaldt avståelse av grunn til veganlegg –

af offentlige Veie svares nemlig ikke Matrikulskat, hvorimod den Eiendom, fra hvilken Grund til offentligt Veianlæg er expropriert, desuagtet antages at maatte beholde sin Matrikulskyld uformindsket.¹³⁷¹

En annen følge av det verdibaserte eiendomssystemet var at grunnboksbladet skulle tjene som selvstendig bekreftelse på at den aktuelle eiendommen

antages at have saa stor Salgsværdi i almindelig Handel, at den giver fyldestgjørende Sikkerhed for Matrikulskat og andre offentlige Afgifter med Tillæg af de med Tvangssalg forbundne Inddrivelsesomkostninger.¹³⁷²

Dette kravet ble ikke lovfestet før i 1884 og var delvis en følge av stemmerettskampen på starten av 1880-tallet. Sammenhengen mellom grunnbokssystemet og skattematrikkel-systemet hadde gjort at veggrunnen ble holdt utenfor grunnbokssystemet også før dette, men kravet om at enheter måtte ha en viss salgsverdi for å bli grunnboksregistrert, forsterket skillet mellom grunnboksregistrerte eiendommer og arealer som ble holdt utenfor grunnbokssystemet, deriblant veggrunn.

Det ble tillatt å fradele grunn til vegene da skylddelingsloven¹³⁷³ trådte i kraft i 1910, men ble ikke noe lovkrav at det skulle gjøres. Skylddeling i forbindelse med veggrunns-avståelser var tvert imot avhengig av at den berørte grunneieren forlangte at det ble gjort, og det var grunneieren som måtte bekoste skylddelingsforretningen i slike tilfeller, skylddelingsloven § 21 første ledd. Formålet med forretningen var da primært å få redusert avgivereiendommens skatteskyld, og det var forutsatt i skylddelingsloven at skylddelingen i slike tilfeller ble fulgt opp ved at det utskilte vegarealet ble slettet fra skattematrikkelen. Grunnboksbladet det var nødvendig å opprette for å få fradelt veggrunnen, ble imidlertid ofte værende i tinglysningssystemet – det var ikke noe krav at enheter ble slettet fra grunnboka samtidig med at de ble slettet fra

¹³⁷¹ Skrivelse 22. august 1887

¹³⁷² Lov 4. juli 1884 nr. 4 § 1

¹³⁷³ Lov 20. august 1909 nr. 2

skattematrikkelen.¹³⁷⁴ Ettersom det ikke var snakk om 'eiendom' i tinglysingslovens forstand, ble vegenheterne imidlertid heller ikke overskjøtet til vegmyndigheten eller kommunen som sto for grunnervet.

Ekspropriasjoner hadde opprinnelig rettsvern uten tinglysing, men dette endret seg da tinglysingsloven trådte i kraft 1. januar 1936.¹³⁷⁵ Tinglysingsloven førte ellers ikke til noen vesentlig endring av måten man behandlet avståelser til veggrunn på, ettersom heller ikke denne loven førte til at det ble innført plikt til å gjennomføre skylddeling ved avståelse til veganlegg. Den fjernet imidlertid muligheten til å tinglyse endelige kontrakter om grunnavståelse før skylddelingen var gjennomført, slik at det fra 1936 bare var erklæringer om fremtidige avståelser det var mulig å få tinglyst.¹³⁷⁶ Sett fra vegmyndighetenes side var det imidlertid liten grunn til å tinglyse kjøpekontrakter (eller eventuelle målebrev der det var aktuelt) etter at vegen var ferdig anlagt og godt synbar i terrenget, ettersom faren for godtroerverv ved salg av avgivereiendommen da var nokså liten.¹³⁷⁷ Dermed kan virkningen av at tinglysingsloven trådte i kraft ha blitt at det ble tinglyst færre dokumenter om overføring av eierskap enn tidligere.

Justisdepartementet presiserte så sent som i 1986 at om det lå tinglyste enheter innenfor områder som skulle registreres som veggrunn i GAB, måtte man «påse at det blir foretatt sammenføring» slik at de ikke ble liggende i grunnbokssystemet.¹³⁷⁸ Det lot seg imidlertid bare gjøre om de var stedfestet slik at man kunne konstatere at de faktisk lå innenfor vegområdet. I tillegg var det en forutsetning at vegmyndigheten var registrert som hjemmelshaver og at enheten var heftelsesfri, så mange av de gamle enhetene ble fortsatt liggende i grunnbokssystemet også etter at det ble opprettet vegenheter i GAB-registeret som omfattet samme areal som de grunnboksregistrerte enhetene. Jeg kommer tilbake til noen følger av dette i delen om samordning av informasjonen i grunnbokssystemet og GAB/matrikkelen.

¹³⁷⁴ TGLA-1951-7

¹³⁷⁵ TGLA-1936-42, TGLA-1942-18

¹³⁷⁶ TGLA-1939-13 (endelige kontrakter), TGLA-1936-29 (fremtidige avståelser)

¹³⁷⁷ Arnulf og Gauer (1998) s. 245

¹³⁷⁸ Rundskriv G-93/86

13.2.9 Veggrunnen og dagens tinglysingsystem

Hvor befinner veggrunnen seg i Tinglysingens 'eiendomsbilde' i dag?

I dag fremgår det av matrikkellova § 24 fjerde ledd veggrunn bare skal registreres i grunnbokssystemet «når det er kravd særskilt». Det er fortsatt ikke vanlig at vegenhetene har grunnboksblad, men nå er det ikke forholdet til matrikkelen som er begrunnelsen fordi matrikkelen ikke lenger er et skatteregister, men et arealregister. De offentlige vegene skal derfor være registrert i dagens matrikkelsystem, og flertallet av dem er utvilsomt 'grunneiendommer' slik matrikkellova § 5 første ledd bokstav a) definerer slike enheter. De få som ikke er det, er i prinsippet 'anleggseiendommer' – tunneler under grunneiendomsnivået eller bruer over det.

I dag er begrunnelsen for at vegenhetene ikke skal registreres i grunnboka, i hovedsak forholdet mellom grunnbokas formål og den rettighetsstrukturen veggrunnen inngår i. Det er bare nødvendig

å få en eiendom registrert i grunnboka når det er behov for å tinglyse heftelser i den eller eieren trenger grunnbokshjemmel. Veggrunn og mange andre typer offentlig eiendom blir det verken stiftet pant i eller foretatt andre rettslige disposisjoner over som krever innføring i grunnboka.¹³⁷⁹

Sitatet er fra proposisjonen for endring av delingsloven i 1981, der målet var å forenkle systemet for registrering av vegenheter i det nye eiendomsregistreringssystemet. Enkelte deler av proposisjonens begrunnelse for at vegene ikke skal grunnboksregistreres er ikke lenger relevante, det gjelder særlig punktet om at ikke-registrering vil være en fordel fordi vegene da «ikke opptar unødig plass i grunnbøkene» - i 1981 var grunnbokssystemet fortsatt papirbasert. Til gjengjeld tilsier en del nye forhold at veggrunnen fortsatt bør holdes utenfor grunnbokssystemet. Det forenkler både den daglige forvaltningen av vegene og arbeidet som må gjøres om enhetene skal endres (fysisk og/eller eierskapsmessig), og ordningen må derfor antas å være samfunnsøkonomisk fordelaktig.

En annen side ved dette er at det er et uttalt mål å rendyrke grunnbokssystemet som et rettighetsregister der det er rettsvernfunksjonen som skal ivaretas, mens matrikkelen skal inneholde opplysninger som ikke trenger rettsvern gjennom tinglysing.¹³⁸⁰ Ettersom

¹³⁷⁹ Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) pkt. 3.2

¹³⁸⁰ NOU 1999: 1 s. 19

f.eks. avkjørselstillatelser og tillatelser til å plassere ledninger i offentlig veggrunn ikke er privatrettslige rettigheter, men tillatelser gitt som del av utøvelse av offentlig myndighet, har de heller ikke noe i grunnboka å gjøre.¹³⁸¹

Det fremgår imidlertid av Kartverkets høringssvar i forbindelse med at fylkesvegadministrasjonen skulle overføres til fylkeskommunene som del av Regionreformen 2020, at Kartverket mener det er problematisk at vegene sjelden grunnboksregistreres.¹³⁸² Kartverket viste til at oppheving av tinglysningsunntaket ville «komplementere grunnboken og det vil gjøre at publikum i større grad kan hente samme informasjon om alle eiendommer samme sted». Sett fra 'vegside' er dette imidlertid ingen god begrunnelse for å oppheve det. Det er ikke vanskelig å finne ut hvilken vegklasse en veg tilhører, og det følger av veglova § 52 første ledd at det er vegklassen som er avgjørende for eier- og ansvarsforholdet, ikke det registrerte eierforholdet. Om det anses som et problem at det ikke er mulig å finne eierinformasjonen ved oppslag via Kartverkets innsynsløsninger, burde Kartverket kanskje heller vurdere om det er aktuelt å supplere informasjonen man får opp i dag - «Eiendommen er ikke tinglyst. Grunnboksutskrift for eiendommen er derfor ikke tilgjengelig» - med en mulighet til å få tilgang til matrikkelregistrert eierinformasjon. Grunnboksregistrering av veggrunnen vil nok forenkle arbeidet for noen, men ville gitt vegmyndighetene betydelig merarbeid. Samferdselsdepartementet viste til dette i sin merknad til Kartverkets høringssvar, departementet

mener særordningen for de offentlige vegene er nødvendig. En eventuell oppheving av § 24 fjerde ledd vil påføre veimyndighetene et betydelig merarbeid. Departementet deler Kartverkets prinsipielle synspunkt om en ensartet og mest mulig ajourført matrikkel, men mener at en oppheving av matrikkellova § 24 fjerde ledd ikke vil bidra til dette.¹³⁸³

Det fremgår også av Kartverkets høringssvar at Kartverket «er av den oppfatning at offentlige registre bør rendyrkes i den forstand at eieropplysninger knyttet til eiendom registreres ett sted, i ett register». Som nevnt er det matrikkelen som er Norges sentrale eiendomsregister, så spørsmålet er vel om det ikke er synet på grunnbokssystemet som «langt på vei et slags eiendomsregister – antakelig det beste register over fast eiendom

¹³⁸¹ TGLA-1969-12

¹³⁸² Prop. 79 L (2018-2019) pkt. 4.3

¹³⁸³ Prop. 79 L (2018-2019) pkt. 4.4

vi har»¹³⁸⁴ som henger igjen, men de to registrene har altså ulik funksjon og formål. Om det faktisk er slik at grunnboka oppfattes som den sentrale delen av systemet internt i Kartverket, kan det imidlertid forklare hvorfor etaten tolker tinglysingsunntaket i matrikkellova § 24 fjerde ledd restriktivt og derfor blant annet har kommet til at hurtigbåtkaier «faller utenfor bestemmelsen og eierforholdet må dermed tinglyses».¹³⁸⁵ Kaia det er snakk om i det aktuelle tilfellet er opprettet fra et statlig vegareal fordi hurtigbåtruta hører under fylkeskommunens ansvarsområde, men den skal bare brukes av fotgjengere, og Kartverket mener dette gjør at den ikke kan anses som «offentlig eid veggrunn». Det er imidlertid fullt mulig å få registrert en offentlig gangveg eller sykkelsti i matrikkelen uten at den i tillegg må tildeles grunnboksblad, og det samme gjelder kaianlegg som inngår i ordinære fergeruter og dermed er en del av kjørevegnettet, så det er uklart hvorfor grensen for unntaket må trekkes slik Kartverket mener den skal. Det er ingen grunn til å tro at fylkeskommunen har behov for å pantsette kaia, og ved overføring til en annen vegmyndighet vil det uansett ikke påløpe dokumentavgift, noe som fremgår av veglova § 52 andre ledd. Skal kaia på noe tidspunkt overskjøtes til andre (for eksempel til et privateid fergeselskap), vil det bli nødvendig å grunnboksregistrere den først, men det er vanskelig å se hvorfor Kartverket mener det er nødvendig å opprette grunnboksblad for enheten i forbindelse med at den skal overføres fra en vegmyndighet til en annen.

Hovedgrunnen til at det vil skape merarbeid om vegenhetene må grunnboksregistreres er at grunnbokas rettslige troverdighet er knyttet til den juridiske enheten, mens det i de fleste tilfeller er den fysiske/matrikkelregistrerte enheten det skal gjøres noe med. Arealoverføring til ikke-tinglyst veggrunn kan eksempelvis gjennomføres uten at heftelser som er tinglyst på avgivereiendommen blir overført til vegenheten, men det kan man (per i dag) ikke gjøre om vegenheten er grunnboksregistrert. Da delingsloven ble endret i 1981 var man opptatt av å forenkle vegregistreringen, derfor ble det vedtatt en særbestemmelse for sletting av pant, panteloven¹³⁸⁶ § 1-11 fjerde ledd.¹³⁸⁷ Det var viktig å sikre panthaverne, derfor fremgår det av lovforarbeidet at det er vegmyndighetens ansvar at forholdet til eventuelle panthavere er avklart før erstatningen utbetales. Det var ikke snakk

¹³⁸⁴ Geodatakomitéen (1974) pkt. 5.2.6.2

¹³⁸⁵ SVVs ref. 22/74491-16, Kartverkets ref. 23/04548-102

¹³⁸⁶ LOV-1980-02-08-2

¹³⁸⁷ Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) pkt. 5.11

om noen praksisendring, det fremgår eksempelvis av et rundskriv vegdirektørkontoret sendt ut 2. februar 1937 at det alltid måtte innhentes samtykke fra «eventuelle bedre prioriterte panthavere i en eiendom» før en erstatning ble utbetalt til grunneieren, men med pantelovsendringen ble en del formelle krav fjernet, blant annet at panthaverens samtykke måtte dokumenteres ved påtegning på det originale pantedokumentet. Det ble imidlertid ikke sagt noe om andre heftelser i det samme lovforarbeidet. Ved en ordinær deling eller arealoverføring vil heftelser på avgivereiendommen bli overført til det utskilte arealet med mindre det kan dokumenteres at de *ikke* skal overføres.¹³⁸⁸ Ettersom vegenhetene vanligvis er lange og det gjerne fradeles grunn fra mange grunnboksregistrerte enheter når de opprettes eller endres, vil grunnboksregistrering føre til at vegenhetene blir fulle av heftelser overført fra avgiverenhetene. De kan neppe påberopes av noen så lenge grunnen inngår i et offentlig vegområde, men heftelsene kan føre til at det blir tilnærmet umulig å overføre grunn *fra* en vegenhet. De begrenser dermed muligheten til å makeskifte eller selge tidligere veggrunn i forbindelse med vegomlegginger, med mindre det blir brukt tid på å få avlyst heftelsene så den nye eieren ikke 'arver' dem. I dag er dette et eksisterende, men begrenset problem, fordi relativt få vegenheter er grunnboksregistrert. Om samtlige vegenheter skulle grunnboksregistreres ville det imidlertid bli langt større, og kunne i så fall føre til at ansatte i de ulike vegetatene måtte bruke unødig mye tid på å få avklart og slettet tinglyste heftelser i vegområdene. Det er ikke god samfunnsøkonomi, så alternativet ville blitt at det måtte vedtas egne bestemmelser for håndtering av heftelser i vegarealer. Det hadde uansett vært en fordel å ha dette, noe jeg kommer tilbake til, men uavhengig av dette er det vanskelig å se at grunnboksregistrering - samlet sett - skulle være spesielt effektiviserende for samfunnet.

Selv om vegenhetene vanligvis ikke grunnboksregistreres, kan vegmyndighetene kreve at det blir gjort. Det kan være nødvendig når et veganlegg skal bompengefinansieres fordi retten til å kreve inn bompenger kan pantsettes, og da kan det være nødvendig å ha en grunnboks-enhet pantet kan hefte i.¹³⁸⁹ Blir den aktuelle vegenheten dermed 'eiendom' i tinglysningslovens forstand? Tar man utgangspunkt i at tinglysningslovens 'eiendom' er enheter som inngår i 'rettighetsstrukturen', og da den rettslige delen av denne strukturen, må svaret bli ja - en pantsatt bomstasjonsenhet er en 'eiendom' i

¹³⁸⁸ H-2021-9001 s. 73 (*Til § 33 Arealoverføring*, kommentarene til sjette ledd)

¹³⁸⁹ Veglov (1963) § 27 fjerde ledd, jf. TGLA-1971-20

tinglysningslovens forstand. At den samtidig er uten verdi som grunneiendom er kanskje litt paradoksalt, men ikke mer enn at verdien av et maleri kan avhenge mer av hvem som har malt det enn av motivet – ingen av delene kan forklares uten at man trekker inn momenter som har liten sammenheng med rettslige forhold.

Innebærer dette at alle grunnboksregistrerte vegenheter er 'eiendom' i tinglysningslovens forstand? Hvis årsaken til at en grunnboksregistrert enhet ligger i vegområdet bare er at den ikke kan slå sammen med en ikke-tinglystet vegenheter fordi den er beheftet, men heftelsene samtidig er uten reelt innhold og virkning, må svaret bli 'nei'. En tinglyst rettighet som ikke kan påberopes som grunnlag for utøvelse av 'eiendomsrett', burde heller ikke lede til at vegenheten måtte behandles som noe annet enn vanlig veggrunn. Ettersom det ikke finnes noen særbestemmelser for sletting av tinglyste heftelser i veggrunn, er muligheten til å få dem avlyst imidlertid ofte avhengig av hvordan Tinglysningslovens saksbehandlere vurderer forholdet. Tinglysningsloven § 31 første ledd sier at når «virkningen av tinglysingen er falt bort, skal registerføreren av eget tiltak slette heftelsen», mens andre ledd sier at det samme gjelder når «den åpenbart er opphørt». Om en anmodning om sletting 'ex officio' ikke er begrunnet godt nok til at Tinglysningslovens registerfører kommer til at vilkårene er oppfylt, kan det være aktuelt å be om at den slettes etter kunngjøring, tingl § 32 a. andre ledd. Også i slike tilfeller er det imidlertid et vilkår at det er «sannsynlig at den er opphørt». Hvis registerføreren da mener at det faktisk at arealet har gått over til å bli veggrunn ikke er tilstrekkelig til at det kan anses som «åpenbart» eller «sannsynlig» at heftelsen er opphørt, kan saken stoppe der. Dette er derfor et område der det hadde vært ønskelig med klare retningslinjer, og aller helst en egen lovbestemmelse som forenklet slettingsprosessen.

13.2.10 Eiendomsproblemet i delesaks- og matrikkelsammenheng

Både matrikkellova og plan- og bygningsloven er basert på at det som behandles i eiendomsammenheng er arealer (eller volumer) med en klar avgrensning, og en del av formålet med begge er også å legge til rette for at enheter og eiendomsgrenser blir registrert i samsvar med det rettslige grunnlaget for opprettingen eller endringen. De har likevel en del bestemmelser som viser at begge lovene er basert på at det offentlige også skal kontrollere og sikre noen verdirelaterte forhold.

Areal- og verdigrensene i matrikkelforskriften § 34, bestemmelsen om grensejustering, er et eksempel på dette. De skal hindre at grensejustering brukes som middel til å få

overført større arealer - grensejustering er ikke et sønadspliktig tiltak, og begrunnelsen for innføringen av areal- og verdigrenser var at mer vesentlige endringer «bør vurderes i henhold til planbestemmelser, panteheftelser, dokumentavgift, mv».¹³⁹⁰ Ettersom det ikke påløper dokumentavgift ved overføring av grunn til samferdselsenheter, er det gjort unntak fra areal- og verdigrensene ved justering av «matrikkelenhet som i sin helhet er regulert til samferdselsformål, når justeringen er i samsvar med vedtatt reguleringsplan», mf § 34 (7). At bakgrunnen for unntaket er dokumentavgiftsforholdet, er imidlertid ikke omtalt noe annet sted enn i kap. 23 i NOU 1999: 1. Dermed er det ikke mange som vet hva de skal vise til om det blir behov for å begrunne hvorfor det bør komme til anvendelse i en konkret sak.

Et annen sett med problematiske bestemmelser er de som regulerer oppretting av anleggseiendom. De er plassert i matrikkellova § 11 og matrikkelforskriften § 29, og de gjør det svært vanskelig å matrikulere tunneler fordi vilkårene for å kunne opprette noe som anleggseiendom er utformet for å gjøre det mulig å pantsette slike enheter.¹³⁹¹

Årsaken til at vilkårene står i matrikkellova og -forskriften og ikke i plan- og bygningsloven, er at utgangspunktet er vurderingen i NOU 1999: 1 av hvilke matrikkelenhetstyper man burde ha i det nye matrikkelsystemet. Når man åpnet for registrering av det som der ble omtalt som 'volumeiendommer', var det ikke for å få dem inn i matrikkelkartet, men for å kunne

registrere anlegg plassert over eller under jordoverflaten og adskilt fra denne, som egne enheter, for å lette salg og stifting av avgrensede rettigheter i slike enheter ... [for å] få en enkel og sikker mulighet for separat pantsetting av slike enheter i forbindelse med finansiering av kapitalkrevende anlegg.¹³⁹²

Med et slikt mål ble det viktig å fastsette vilkår som blant annet sikret at anleggseiendommer «driftsmessig skal kunne fungere som en separat enhet».¹³⁹³ Tanken var at det kunne bli et problem i pantesammenheng dersom en anleggseiendom var for nært knyttet til andre enheter. Lovutvalget mente også «at det ikke bør åpnes for å opprette

¹³⁹⁰ NOU 1999: 1 s. 199 (pkt. 27.1)

¹³⁹¹ NOU 1999: 1 s. 66

¹³⁹² NOU 1999: 1 s. 66

¹³⁹³ NOU 1999: 1 s. 173

anleggseiendom uten at det foreligger et klart behov for å utnytte det aktuelle volumet», og fordi det var viktig å sikre forholdet til plan- og bygningsloven, gikk utvalget inn for at

Eksisterende byggverk i volumer over eller under bakken, skal ikke automatisk kunne registreres som anleggseiendom. Utvalget foreslår at det også for eksisterende byggverk må søkes om tillatelse til å opprette anleggseiendom etter plan- og bygningsloven § 93 bokstav h.

Det fremgår av utvalgets mandat at et av hovedmålene med arbeidet var «Gjennomgang av hvilke objekter som skal registreres som egne registerenheter i eiendomsregisteret (GAB) og som derved vil kunne tjene som realsikkerhet for pantelån», og det er levert i samsvar med mandatet, så slik sett er det ikke NOUen og vurderingene der som er problemet. Virkningen har imidlertid blitt at det kan være bortimot umulig å oppfylle vilkårene for oppretting som anleggseiendom når objektet er en tunnel, blant annet som følge av vilkåret om at konstruksjonen som skal matrikuleres, må være en sammenhengende enhet. Ettersom matrikkelkartet per i dag er todimensjonalt, markeres anleggseiendommer som anleggsprosjeksjonsflater i kartet, men anlegg i undergrunnen skal i tillegg beskrives som et lukket volum, matrikkelforskriften § 29 (3). Det innebærer at det må registreres en øvre og nedre kotehøyde i matrikkelinformasjonen. Om tunneler matrikuleres som en sammenhengende enhet, kan det dermed føre til at de tilsynelatende omfatter et mye større volum enn de reelt sett gjør. Operatunnelen i Oslo har eksempelvis sitt høyeste punkt ved portalen vest for Ryenkrysset (rundt 127 m.o.h), mens det laveste punktet ligger rundt 45 meter under havoverflaten.

I tillegg skal anleggseiendommer i undergrunnen «omfatte nødvendig tryggleikssone», matrikkellova § 11 tredje ledd. Det er ikke sagt noe om hva dette innebærer, men en fjelltunnel kan sammenliknes med et egg – det er innholdet man er opptatt av, men nettopp derfor må man sikre seg mot at skallet blir skadet. Det kan likevel spørres om det er fornuftig å stille krav om at *hele* 'eggskallet' skal matrikuleres som del av tunnelenheten. I dårlig fjell kan «nødvendig tryggleikssone» utgjøre så mye som 10-15 meter rundt selve tunnellopet. Hvordan skal man da håndtere forholdet til eiendommene på overflatenivået hvis det blir lite – eller ingen ting – igjen? Det hadde sannsynligvis vært mer formålstjenlig om man begrenset utstrekningen av 'eggskallet' til et minimum og markerte resten som en sikkerhetssone (restriksjonssone), altså ikke som en del av matrikkelenheten, men som en slags underjordisk 'byggegrense' der alle tiltak innenfor sonen måtte omsøkes.

I praksis vil et krav om matrikulering av en tunnel nok ofte bli akseptert selv om det er ønskelig å dele den opp i flere enheter, men det har også sine sider, og uansett er man altså avhengig av godt samarbeid med kommunale saksbehandlere som legger mer vekt på lovformålene enn på ordlyden i de tilsynelatende ufravikelige vilkårene.

Det er også et problem at det ifølge matrikkellova § 11 må «ligge føre dokumentasjon for nødvendig godkjenning etter plan- og bygningsloven» før det kan søkes om å få matrikulert en eksisterende tunnel som anleggseiendom. Ettersom eksisterende volumer ikke kan behandles som umatrikulert grunn, «må volumet registreres etter reglene om oppretting av ny matrikkelenhet».¹³⁹⁴ Det er ikke gjort unntak for vegrelaterte enheter, så selv om veger ellers anses som 'lovlig opprettet' etter reglene i veglova om de stammer fra perioden før veganlegg ble omfattet av kravet om reguleringsplan, hjelper det ikke når det er anleggsenheter det er snakk om, der er grensen satt ved 1. januar 2010. Det er også et lovkrav at «Grensene for anleggseigedommen skal svare til dei fysiske yttergrensene for eininga», noe som innebærer at veger under lokkoverbygg ikke kan matrikuleres uten at den støpte konstruksjonen inngår i veganleggsenheten. Det ble i en periode inngått en del avtaler der utbyggere fikk tillatelse til å anlegge det som ofte ble kalt 'miljøløkk', og det fremgår som regel av avtalene at Vegvesenet ikke skulle ha noe ansvar for lokkonstruksjonen. Dermed er det heller ikke aktuelt å matrikulere dem med konstruksjonen som en del av vegenheten, men samtidig umulig å matrikulere dem som grunneiendom (slik figur 29.4 i H-2021-9001 viser) fordi det ville føre til at *lokket* måtte endre matrikkelenhetstype. Da den aktuelle skissen ble tegnet¹³⁹⁵ har man sannsynligvis gått ut fra at veger som ble overbygget allerede var registrert som selvstendige enheter, men det var de ikke alltid, og nå 'fanger bordet'. Anleggseiendoms-vilkårene er dermed vilkår som ofte trekker i motsatt retning av det som er matrikkellovens formål i vegtilfellene.

13.2.11 'Eiendomsproblemet' – en sammenfatning

Skal man ha håp om å komme til enighet om hvordan et areal skal behandles i eiendoms-sammenheng, må diskusjonene og vurderingene være basert på en felles forståelse av både utgangspunktet og formålet med det som skal gjøres. Det er dette som er bakgrunnen for at det kan skape problemer når veggrunn blir oppfattet som 'eiendom', fordi det

¹³⁹⁴ H-2021-9001 Til [mf] § 29 (s. 58)

¹³⁹⁵ I NOU 1999: 1 er den figur 21.4 og står på side 231

i mange tilfeller innebærer at det blir lagt større vekt på å ivareta formål som er sentrale i eiendomssammenheng enn det er grunnlag og behov for når det er et vegareal som behandles. Det kan føre til at sær- og unntaksbestemmelser tolkes snevrere enn det som var tanken da de ble vedtatt, og dermed til uenighet om hvilke krav som må oppfylles i forbindelse med behandlingen av blant annet dele- og oppmålingsaker.

I punkt 13.2.10 ble det gitt noen eksempler på hvordan lovgivers behov for å ivareta formål som er viktige i eiendomssammenheng har fått negative følger for vegene i matrikkelssammenheng. Disse følgene er utilsiktede – det er ikke slik at man har gått inn for å utforme vilkårene for matrikulering av anleggseiendommer på en slik måte at det skal *forhindres* at bruer og tunneler blir matrikulert – men de har uansett sammenheng med at lovgiver har vært så opptatt av formål som er sentrale i eiendomssammenheng, at virkningen bestemmelsene får når det er veggrunn som behandles, har blitt oversett. I andre tilfeller kan utilsiktede virkninger av en lovendring kunne i forhold det er vanskeligere å sette seg inn i. I punkt 13.3 behandles noen slike tilfeller.

13.3 Lover og lovvirkninger

13.3.1 Forhold som kan gjøre lover mindre tjenlige

I *Oversikt over Norges rett* beskrev Ragnar Knoph noen forhold som kan gjøre lover mindre tjenlige:

Loven kan ... avvike så sterkt fra hva de bestemmende samfunnslag og interessegrupper føler behov for, at det blir spenning og kamp mellom samfund og rett, istedenfor harmoni og samarbeide. Grunnen til dette er undertiden at lovgivningen har formet reglene uten tilstrekkelig kjennskap til forholdene, slik at de kommer på tverke av den naturlige utvikling, i stedet for å fremme den. Det kan også være at staten bevisst forsøker å gripe reformerende inn i samfunnslivet, og tvinge det inn på nye baner. Kanskje har loven også overlevet seg selv, idet den støtter sig på interesser og krefter i samfundet, som i tidens løp er blitt overfløiet av andre.¹³⁹⁶

Dette ble skrevet på 1930-tallet, men er fortsatt et godt utgangspunkt når lovrelaterte problemer skal analyseres. Her behandles de imidlertid i en litt annen rekkefølge enn den de har i Knophs beskrivelse: Først problemer som bunner i at en lov – i dette tilfellet veglova - på en eller annen måte har «overlevet seg selv», deretter problemer som er en

¹³⁹⁶ Knoph (1937) s. 11

følge av bevisste forsøk på å «å gripe reformerende inn i samfunnslivet, og tvinge det inn på nye baner» og problemer som har sammenheng med slike reformer, men primært skyldes at de er gjennomført «uten tilstrekkelig kjennskap til forholdene». De to siste flyter sammen når det er behandlingen av veger som er utgangspunktet, men behandles fra to ulike vinkler: I delen om reformvirkninger er det først og fremst virkningene av samordningen av regelverkene om arealdisponering som behandles. Det er denne samordningsprosessen som er årsaken til at vegplaner nå skal vedtas som reguleringsplaner, men også at det ble vedtatt en del særregler om vegreguleringsplaner og virkningene av dem. I delen om problemer som skyldes at man ikke har hatt tilstrekkelig kjennskap til forholdene, og dermed heller ikke har klart å overskue virkningene av å gjennomføre en reform, er det håndteringen av veggrunn i forbindelse med overgangen til grunneiendomsregisteret og den sentrale matrikkelen som er temaet.

Det er som nevnt veglova som behandles først. Det er imidlertid flere ulike forhold knyttet til veglovas alder som hver for seg gjør den til en problemkilde i eierskapsammenheng, så i pkt. 13.3.2 skiller det mellom forhold som skyldes 'grunnstammen' i veglova og problemer som skyldes endringer i veglova etter at den ble vedtatt.

13.3.2 Veglovas alder er en del av problemet

13.3.2.1 Veglovas 'eiendomsrett'

Veglova er en gammel lov. Da lovforslaget ble presentert i Odeltinget 20. mai 1962, ga to av samferdselsnemndas medlemmer uttrykk for at de hadde liten tro på at den ville være tjenlig like lenge som loven den skulle avløse, altså i 50 år.¹³⁹⁷ Dagens lov ble vedtatt 21. juni 1963 og ble (med noen unntak) satt i kraft 1. januar 1964, og er altså snart 60 år gammel. Den er (sannsynligvis¹³⁹⁸) endret 48 ganger siden den ble vedtatt, og slik sett er den både oppdatert og et tjenlig verktøy for hoveddelen av de offentlige saksbehandlerne som bruker den regelmessig. 'Grunnstammen' er likevel fortsatt en lov utformet for et annet samfunn enn dagens. Den lange rekken av lovendringer gjør det også vanskelig å sette seg inn i hva som er gjeldende rett på enkelte områder. De eneste kommentarutgavene til veglova som er fritt tilgjengelige på Nasjonalbibliotekets side, er de

¹³⁹⁷ Stortingsforhandlinger 1962, 8. del, O. 20.05., s. 350 (Kyllingmark), s. 353 (Botnen)

¹³⁹⁸ Vedlegg 9.2 er en oversikt over de paragrafendringene og endringslovene jeg kjenner til, men som det fremgår av siste del av pkt. 8.6.6 var endringene i 2004 og 2005 sannsynligvis bare utslag av 'glipper' fra Justisdepartementets side.

tre utgavene av Otto Arnulfs og Erik Gauers lovkommentar. Den nyeste av disse kom ut i begynnelsen av 1998, og veglova er (per 7. april 2022) endret 24 ganger etter dette.

Da Veglovkomitéen avga sin innstilling i 1957, og da veglova ble vedtatt i 1963, var 'eiendomsrett' i vegsammenheng ikke et spørsmål om formell eiendomsrett i betydningen 'eierskap registrert i et offentlig register'. Når veglov (1963) § 52 første ledd viser til «eiendomsrett ... [som] er vunnen etter §§ 50 eller 51 eller etter avtale» er det derfor faktisk eiendomsrett det er snakk om. Bestemmelsen ble vedtatt fordi ingen av de tidligere veglovene hadde hatt krav om samlet arkivering av dokumentasjon som viste hvor mye den private grunneieren hadde avstått til vegområdet, og var dermed også en følge av at datidens eiendomsregistre ikke omfattet veggrunn. Første ledd må dermed tolkes og anvendes med dette som utgangspunkt – det avgjørende er ikke om arealet det er snakk om, er matrikulert som offentlig eid veggrunn, men om det *er* offentlig eid veggrunn.

Andre ledd i samme paragraf er derimot relativt nytt, og ble vedtatt for å håndtere en av virkningene av kravet om at veggrunn skal være matrikulert. Det trådte i kraft 1. januar 2010¹³⁹⁹, og sier at

Omregistrering i grunnboka eller matrikkelen i samband med overføring av vegmyndighet skjer ved namneendring. Det skal ikke betales dokumentavgift etter § 6 i lov 12. desember 1975 nr. 59 om dokumentavgift eller rettsgebyr etter § 21 i lov 17. desember 1982 nr. 86 om rettsgebyr ved overføringa.

Bakgrunnen for at bestemmelsen ble vedtatt var Forvaltningsreformen 2010, fordi denne innebar at mange veger ble omklassifisert og derfor måtte få nye 'eiere'. Følgen er imidlertid at § 52 nå har to ledd som ikke har samme virkeområde selv om utgangspunktet for begge er eierforholdet, men uten at dette fremgår av paragrafen.

Også andre deler av veglova er preget av å være vedtatt under et annet eiendomsregime enn dagens. Der er § 50, ekspropriasjonshjemmelen, et godt eksempel. Da den ble vedtatt i 1963, var det et krav at det var vedtatt en vegplan før det kunne eksproprieres grunn til større vegarbeider. Denne planen trengte imidlertid ikke ha noen fastsatt eiendomsavgrænsing, og det ga en viss fleksibilitet. Mindre utbedringsarbeider kunne det også eksproprieres til uten at det forelå vegplan. I dag er hovedregelen at ekspropriasjonsadgangen er begrenset til arealer som er regulert til vegformål, men dette fremgår

¹³⁹⁹ LOV-2009-06-19-109 § 4

ikke av § 50, bare av forskriften¹⁴⁰⁰ til bestemmelsen. Uavhengig av om man mener det er en fordel eller en ulempe at fleksibiliteten har blitt mindre, er det uheldig å ha en ekspropriasjonsbestemmelse i loven som ikke avspeiler det reelle virkeområdet, men tvert imot gir uttrykk for at «eigedomsinngrep [kan] settast i verk etter vedtak av vegstyremakta så langt ho finn at det trengs ...», og at det også kan overlates «til skjønnnet å ta avgjerd om kva inngrepet skal gå ut på eller kva omfang det skal ha».

Ansvar for å få avklart uklare eiendomsforhold kan ligge hos andre enn dagens vegmyndighet, noe som fremgår veglova §§ 64 og 65. Den første av disse dekker tilfeller der vegen inngikk i opptaksrunden da loven trådte i kraft i 1964, den siste tilfeller der vegen er omklassifisert senere. Loven har imidlertid ingen bestemmelse som avklarer ansvaret i tilfeller der veggrunnen er ervervet av en kommune, men til en veg som ikke var kommunal da det ble gjort, og i dagens veglov finner man få spor etter årene der ansvaret for å erverve grunn til en veg kunne ligge hos en annen etat enn den aktuelle vegmyndigheten. Dette kan gjøre det vanskelig å plassere ansvaret (eller lete etter dokumentasjonen) på rett sted. Endringene som følge av endringene i systemet for bevilgninger til kommunene er omtalt i pkt. 8.8.14, men i neste del beskrives også noen andre bestemmelser som har forsvunnet fra lovteksten etter at loven ble vedtatt.

13.3.2.2 Virkninger og uklarheter som følge av lovendringer

Da veglova ble vedtatt i 1963, var utgangspunktet at de fleste byer skulle inn i en fylkeskommune, men at Bergen og Oslo fortsatt skulle stå utenfor fylkeskommuneordningen. Det ble derfor vedtatt særbestemmelser for disse to byene i §§ 3, 7, 10 og 21. I eiendomsammenheng er §§ 10 og 21 viktigst, ettersom de innebar at ansvaret for riksvegene¹⁴⁰¹ i de to byene ikke ble overført til Statens vegvesen (§ 10) og at Oslo og Bergen også måtte bære «utgiftene til eigedomsinngrep ved bygging og utbetring av riksvegar i desse byane, og femti prosent av anleggsutgiftene elles, dersom ikkje Stortinget fastsetter noko anna», § 21 tredje ledd.

¹⁴⁰⁰ FOR-1981-09-11-8603 (sist endret ved FOR-2016-12-13-1598)

¹⁴⁰¹ Ettersom Bergen og Oslo ikke var omfattet av fylkeskommuneordningen, hadde de heller ikke fylkesveger.

Særordningene for Bergen ble opphevet da byen ble en del av Hordaland fylke i 1972.¹⁴⁰² Den finansielle delen av særordningen for Oslo ble delvis endret i 1978¹⁴⁰³, men den administrative særordningen ble opprettholdt til Statens vegvesen fikk eget Oslokontor fra årsskiftet 1990/1991.¹⁴⁰⁴ Som følge av dette ble det senere uenighet mellom Oslo kommune og Statens vegvesen om hvem som hadde eiendomsretten til en del vegarealer, blant annet den tidligere Dokkveien. Den hadde vært kommunal veg før 1964 og ble riksveg etter dette, men på 1990-tallet ble den 'til overs' som følge av en vegomlegging. Det var snakk om et salgbart areal, kommunen mente det var deres, og det lot seg ikke gjøre å løse tvisten på minnelig vis, så i 2006 ble den behandlet av Oslo tingrett.¹⁴⁰⁵

Retten kom til at «det gjennom veilovens regler ble forutsatt at det skjedde en eiendomsovergang ved omklassifiseringen», og at kommunen ikke hadde noen 'hjemfallsrett' – arealet var fortsatt statlig eid grunn selv om det ikke lenger var veg. Dette er et sjeldent eksempel på at det er tatt stilling til virkningen av formuleringen i veglova § 52 første ledd andre punktum, «Rett som knytter seg til riksveg, fylkesveg eller kommunal veg, skal i same rekkefylgd ligge hos staten, vedkomande fylkeskommune eller vedkomande kommune». Avgjørelsen er imidlertid også et eksempel på problemer som har sitt utspring i at det ikke fremgår av § 52 hva denne 'retten' omfatter.

Kommunen mente 'eiendomsretten' ikke var overført, og begrunnet det med at legalitetsprinsippet tilsa at «en eventuell overføring av eiendomsretten må være inntatt i lov». Retten mente imidlertid at det var

et spørsmål om vedtaket i realiteten innebar et «inngrep» som foranlediger krav om den lovhjemmel som legalitetsprinsippet knesetter. Det må i alle fall være på det rene at inngrepet under enhver omstendighet har en karakter som ikke innebærer at det representerer en belastning i en grad som skjerper kravet til lovhjemmel.

Begrunnelsen var dels at omklassifiseringen reelt sett innebar en lettelse for kommunen, dels at ordningen hadde blitt godtatt og smidig gjennomført over hele landet uten at det i ettertid hadde blitt tvist om eiendomsretten til vegarealene noe

¹⁴⁰² LOV-1968-06-21-2, LOV 1970-06-05-36 pkt. 20, Kgl. res. 2. april 1971

¹⁴⁰³ Lov 30. juni 1978 nr. 71

¹⁴⁰⁴ LOV-1990-08-31-55

¹⁴⁰⁵ TOSLO-2005-56443

annet sted enn i Oslo. Retten mente det ikke hadde noen betydning at en følge av dette senere viste seg å bli at frigjort veggrunn «representerer en betydelig verdi».

Selv om tvisten om Dokkveien gjaldt et areal som ikke lenger ble benyttet til vegformål, hadde tvisten røtter tilbake til prosessen med å få førstegangsregistrert riksveggrunnen i Oslo etter at GAB-registeret var satt i kraft med virkning fra 1. januar 1993. Da mente kommunen den hadde krav på erstatning for grunnen i en del eksisterende riksveger, og ville derfor ikke registrere arealene som SVV-eid grunn før det var inngått avtale om dette. Begrunnelsen var at

Legalitetsprinsippet tilsier ... at det må foreligge klar lovhjemmel både for eiendomsovergang og for vederlagsfrihet. Veiloven selv uttaler intet om vederlagsfri overføring av eiendomsrett fra kommune til stat. Likevel synes det å være statens oppfatning at § 52 gir slik hjemmel. Veglovkomiteen som er den eneste instans som har hatt spørsmålet klart for seg uttrykte klart at eiendomsrett ikke gikk over ved klassifiseringsvedtak alene.

Oslo kommune ble frem til 1978 pålagt å bekoste ervervet av riksveiarealer gjennom den nå ophevede bestemmelsen i veiloven § 21 tredje ledd.

Denne bestemmelsen må ses i sammenheng med § 52, hvor det heter at eiendomsrett eller annen rett som knytter seg til riksvei, og som er vunnet ved ekspropriasjon etter §§ 50 og 51 eller ved avtale, skal ligge hos staten. Hva slags rettighet som skal tilligge staten er åpent.

... I de tilfellene kommunen avgir grunn til disse formål sier veilovens § 52 ikke at det nødvendigvis er eiendomsretten som skal tilligge staten. Dersom det ikke i anledning avgivelse av slik grunn til riksveiformål er holdepunkt for å innfortolke eiendomsovergang, må resultatet bli at staten har ervervet en bruksrett.¹⁴⁰⁶

En del av problemet er dermed at det verken fremgikk eller fremgår av veglova at offentlige veger er selvstendige objekter som forvaltes av en vegmyndighet, men ikke skal behandles som den aktuelle vegmyndighetens 'eiendom'. Det gjør at det blir vanskelig å forklare hvorfor grunnen skal anses som «vegens grunn» og er omfattet av ansvarsoverføringen i forbindelse med en omklassifisering, men også hvorfor den kan fortsette å være «vegens grunn» etter at den ikke lenger inngår i noen offentlig vegstrekning. Veggrunn opphører imidlertid ikke å være «vegens grunn» før den er

¹⁴⁰⁶ Oslo kommune Bolig- og eiendomsetaten, saksref. 96/09216. I arkivet etter SVV Oslo har saken saksref. 1997/06331.

salgbar, og før den kan bli det, må det være fattet både nedleggingsvedtak (veglova § 7) og vedtak om at den ikke skal beholdes for andre vegformål eller legges ut til privat veg (veglova § 8).

Utydeligheten bidrar til å styrke troen på at offentlige veger kan være anlagt med grunnlag i en bruksrett og at en faktisk nedleggelse er nok til at veggrunnen blir «frigjort». Det er også noe av det som gjør at «eiendomsverdien» kan bli trukket frem som del av en tvist eller i andre sammenhenger - begrunnelsen for å lovfeste dokumentavgiftsunntaket i § 52 andre ledd var nettopp at omklassifiseringene «representerer overføring av store økonomiske verdier fra staten til fylkeskommunene».¹⁴⁰⁷ I tillegg bidrar det til å gjøre det vanskeligere å få gjennomslag for bruk av unntaks- og særbestemmelser som er basert på at veggrunn ikke har økonomisk verdi, blant annet unntaket fra areal- og verdigranser i forbindelse med grensejusteringer.

Veglova § 52 er også en del av årsaken til at Kartverket ikke vil overføre kommunale og fylkeskommunale vegparseller som er skilt ut fra riksvegheter til den aktuelle vegmyndigheten før den nye 'eieren' har levert en egenerklæring, og dermed har bekreftet at den aksepterer å overta enheten.¹⁴⁰⁸ Det er utvilsomt korrekt prosedyre så lenge forholdet bare vurderes med utgangspunkt i matrikkellova, men ikke i samsvar med tanken bak veglova § 52 første ledd andre punktum. Ettersom § 52 første ledd er vedtatt i en tid da omklassifiseringer ikke innebar at det måtte gjennomføres formelle eierendringer, er andre punktum imidlertid ikke utformet på en måte som gjør at Kartverket aksepterer det som grunnlag for å se bort fra at det ifølge matrikkellova § 24 fjerde ledd bare er den aktuelle vegmyndigheten som kan bekrefte at enheten skal overføres. Også her er det 'eiertankegangen' som er problemet - alle endringer som er en direkte følge av Forvaltningsreformen 2010 eller Regionreformen 2020 kan gjennomføres uten at mottakende vegmyndighet bekrefter forholdet, så det er utelukkende i delingstilfellene Kartverket krever at det leveres egenerklæring. Det er likevel veglova som er problemet, fordi det ikke fremgår av denne at omklassifiseringsvedtak innebærer at forvaltningsansvaret overføres fra det øyeblikk

¹⁴⁰⁷ Ot.prp. nr. 68 (2008-2009) pkt. 5.2.3

¹⁴⁰⁸ E-post fra Kartverket 26. november 2021 (fremlegges på forespørsel)

vedtaket trer i kraft, og at det også omfatter veggrunnen. Matrikkelføringen skal i bare synliggjøre at det har skjedd.

I 1989 ble vegloven endret som et ledd i arbeidet med å samordne arealplanleggingen.¹⁴⁰⁹ Dette kommer jeg imidlertid tilbake til i pkt. 13.3.3.

De mest omfattende endringene i veglova ble vedtatt ved lov 1. mars 1996 nr. 11. Bakgrunnen for endringsloven fremgår av departementets lovproposisjon:

Vegloven er fra 1963. I de årene den har vært i kraft, er det foretatt endringer i totalt 33 av lovens 67 paragrafer. Lovens alder og den praksis som har utviklet seg, kombinert med de store endringene som har funnet sted innenfor vegsektoren, samt forholdet til annet lovverk gjør en revisjon nødvendig.¹⁴¹⁰

43 paragrafer ble enten tilføyd, endret eller opphevet da loven ble satt i kraft. Tross dette er departementets proposisjon på relativt beskjedne 17 sider og samferdselskomitéens innstilling¹⁴¹¹ på ni. Det er ikke mye, tatt i betraktning at lovproposisjonen innledes med at

Bakgrunnen for lovforslaget er nødvendige endringer i forhold til lovverket ellers (f.eks. kommuneloven), endringer som synes nødvendige på bakgrunn av den erfaring vegmyndighetene har hatt gjennom årene...

Årsaken til at proposisjonen er så kort er imidlertid at grunnlaget var *Den lange vegen*, rapporten på rundt 100 sider som en gruppe fra Vegdirektoratets juridiske seksjon hadde levert i 1991, og som er omtalt i pkt. 9.7.3.

Mange av endringene i 1996 var rene henvisningsendringer - henvisninger til enkeltorganer innenfor kommuner og fylkeskommuner i 23 paragrafer ble byttet ut med generelle henvisninger til kommunen/fylkeskommunen, og 'vegkontor' erstattet 'vegsjef' i 14 paragrafer. Noe av det som gjør at det er vanskelig å finne informasjon om den tidligere ansvarsfordelingen er imidlertid at §§ 21-25 (bestemmelsene om finansieringsordningen slik den hadde vært frem til 1986) ble opphevet¹⁴¹², men at to av dem senere er

¹⁴⁰⁹ LOV-1989-04-21-17

¹⁴¹⁰ Ot.prp. nr. 60 (1994-1995) s. 2

¹⁴¹¹ Innst. O. nr. 14 (1995-1996)

¹⁴¹² Ifølge Arnulf og Gauer (1998) s. 110 ble de opphevet 1. mars 1966. Det er en ren trykkfeil, og de er behandlet på s. 84-102 i utgaven fra 1989.

tatt i bruk igjen. Paragraf 21 ble 'gjenbrukt' i 2006¹⁴¹³, og i 2016¹⁴¹⁴ skjedde det samme med § 22. De nye bestemmelsene gjelder også finansiering av og ansvar for veganlegg, og i det daglige skaper det neppe problemer at formålet med bestemmelsene slik de er i dag - regulering av forholdet mellom utbyggingsselskaper og vegmyndighetene - har liten sammenheng med de opprinnelige, men det er likevel ingen god løsning. Flertallet av avgjørelsene man får opp på Lovdata i tilknytning til §§ 21 og 22 gjelder bestemmelsene slik de var før 1996, og selv om mulige lovendringer er noe man alltid må ta hensyn til når avgjørelser er noen år gamle, er problemet i dette tilfellet at flere av avgjørelsene gjelder forhold knyttet til grunnavståelsesystemet slik det var, mens veglova ikke lenger har en eneste bestemmelse som viser til dette systemet. Dermed blir det vanskelig å sette seg inn i bakgrunnen for avgjørelsene.

Veglova mangler også bestemmelser om hvem som er ansvarlig for fremskaffe dokumentasjonen i forbindelse med tvist om f.eks fylkesveggrunn ervervet av en kommune, eller i tilfeller der en privat utbygger er pålagt vegtiltak med hjemmel i plan- og bygningssloven. Veglov (1963) § 64 er en bestemmelse om håndtering av tvist om «eighedsrett eller annen rett som er vunnen til vegføremål før denne lov tar til å gjelde» (første ledd), og den sier at ved «tvist om slik rett, kor langt retten går, grenser m.m., eller om vederlag for retten, kan krav berre reisast mot den som hadde retten før denne lova tok til å gjelde» (annet ledd). Virkeområdet for § 64 er følgelig begrenset til veger som ble omklassifisert ved 'massivopptakene' i 1963/64. Den suppleres av § 65, «Blir ein veg tatt opp som riksveg eller fylkesveg etter §§ 3 eller 4, kan vegstyremakta i tilfelle tvist som nemnt i § 64 sette som vilkår at krav må reisast mot den som tidligare hadde retten», men § 65 gjelder bare veger som er omklassifisert etter at de er anlagt. Andre tilfeller sier loven ikke noe om. Det kan være fordi man forutsatte at kravet som fortsatt fremgår av § 52, at det skal «utferdast eit dokument som klårt seier kva rett det er, kor langt han går og kven som skal ha retten», ville føre til at man for fremtiden fikk full oversikt. Det kan også være at noe av årsaken er at departementet forutsatte at

fylket, dvs. fylkeskommunen, kan sette som vilkår for anlegg av fylkesveger at en eller flere av de interesserte kommuner, dvs. først og fremst de kommuner som fylkesvegene går gjennom

¹⁴¹³ LOV-2006-12-15-92

¹⁴¹⁴ LOV-2016-12-16-100

eller som kan ha interesse av vegen, f. eks. ved en videreføring av vegnettet innen kommunen (inkl. kommunevegene), skaffer dekning for utgiftene til eiendomsinnrep»¹⁴¹⁵ (min uth.), mens realiteten ble at grunnervervet svært ofte både ble bekostet og håndtert av kommunene. Noen paragraf som avklarer hvem som har ansvaret for å håndtere henvendelser om slike veger, finner man altså ikke i veglova.

13.3.3 Samordning av regelverkene om arealdisponering

13.3.3.1 Arbeidet frem mot felles plansystem

I forarbeidene til veglov (1963) ble det understreket at vegplanleggingen «ikke bare er en ren vegsak, men må ses i sammenheng med reguleringsplanlegging og områdeplanlegging».¹⁴¹⁶ Samferdselsdepartementet var opptatt av «grundig vegplanlegging. Med dette for øyet har man i § 12 foreslått at departementet gir regler om utarbeiding av forslag til planer for riksveg og fylkesveg og om behandlingen av slike planer». Departementet mente imidlertid at det var unødvendig å gi tilsvarende regler for kommunale veger – «Det blir her de respektive kommuners sak å gi de nødvendige retningslinjer, til dels i henhold til bygningsloven». Man videreførte dermed det plansystemet man hadde før veglova ble gjort gjeldende i byene, bare med den forskjell at det fra loven trådte i kraft kun var veger under SVVs forvaltningsområde (riks- og fylkesveger) som skulle anlegges etter «føresegner om anlegg av offentlig veg (vegnormalar)» hjemlet i veglov (1963) § 13. I høringsrunden hadde flere fylkesmenn og mange kommuner gitt uttrykk for at veglova og bygningsloven burde samordnes.¹⁴¹⁷ I et brev til Kommunal- og arbeidsdepartementet 25. april 1960, hadde Bygningslovkomiteén pekt på at de allerede eksisterende koordineringsproblemene ville øke «dersom vegloven som foreslått gjøres gjeldende for byene, og bygningsloven, som komiteen foreslår, blir gjort gjeldende for hele landet». Samferdselsdepartementet mente imidlertid at koordineringsspørsmålet burde behandles som del av arbeidet med den nye bygningsloven, som departementet antok ville bli fremmet, og kanskje til og med vedtatt, før veglova trådte i kraft.¹⁴¹⁸

¹⁴¹⁵ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) *Til § 24* (s. 77)

¹⁴¹⁶ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) *Til § 12*

¹⁴¹⁷ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) s. 51

¹⁴¹⁸ Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) s. 52

Da bygningslovproposisjonen ble lagt frem, viste Kommunal- og arbeidsdepartementet imidlertid til at det ikke bare var vegplanlegging som kunne skape koordineringsproblemer. Departementet skrev «at det anser det ikke mulig å gjennomføre den ordning at alle de særlige fagmyndigheter som i ulike saker bør uttale seg, uttrykkelig blir nevnt i loven».¹⁴¹⁹ Det ble derfor ikke gitt særlige bestemmelser om forholdet mellom veglova og bygningsloven i plansammenheng, bare vedtatt en bestemmelse som sa at «Bygningsrådet skal på et så tidlig tidspunkt som mulig søke samarbeid med offentlige myndigheter, organisasjoner m.v. som har interesser i planarbeidet», bygningslov (1965) § 27.

Bygningsloven lå under Kommunal- og arbeidsdepartementet. Arealbruk, herunder planleggingsarbeid, ble imidlertid Miljøverndepartementets ansvar da departementet ble opprettet i 1972. 24. april 1973 engasjerte MD ekspedisjonssjef Odd Hansson til å foreta en utredning av spørsmålet om en felles planleggingslov. NOU 1977: 1 *Ny planleggingslov* ble levert 15. november 1976.

Behovet for samordning av de eksisterende arealdisponeringsregelverkene ble vektlagt da arbeidet med 'planleggingsloven' ble satt i gang:

Ved siden av bygningsloven finnes det en rekke lover som gir regler av betydning for kommunenes arealplanlegging, som f. eks. strandloven, vegloven, jordloven, naturvernloven, friluftsløven osv. Handheving av disse lover og planleggingen etter dem foregår i dag dels sektorvis, dels på forskjellige nivå i stat, fylke, kommune. Da alle planer griper mer eller mindre sterkt inn i hverandre, burde det være et nært samarbeid mellom de forskjellige planleggingsinstanser. En må imidlertid konstatere at samarbeidet og samordningen ikke er tilfredsstillende, noe som bl. a. skyldes de spredte og i noen grad lite koordinerte lovbestemmelser.¹⁴²⁰

I mai 1974 ble det også satt ned et utvalg som fikk i oppdrag å utrede spørsmålet om eiendomsrett til grunn og arealdisponering.¹⁴²¹ Det var oppnevnt av Justisdepartementet og ledet av Kai Ekanger, og i NOUen som ble levert i 1975, skrev utvalget at

De eksisterende regler og virkemidler sikrer ikke i tilstrekkelig grad at eierrådighet over grunn utøves på en samfunnsmessig forsvarlig måte. Dels skyldes dette at reguleringslovgivningen har vært preget av sektortenkning og behov for å løse problemer innen avgrensede felt, noe som igjen har ført til at regelverket er blitt uoversiktlig og lite koordinert. ... At den

¹⁴¹⁹ Ot.prp. nr. 1 (1964-1965) s. 25-26

¹⁴²⁰ St.meld. nr. 27 (1971-1972) s. 127

¹⁴²¹ NOU 1975: 25 s. 7

nåværende lovregulering på enkelte områder er utilstrekkelig til å sikre at eierrådighet over grunn utøves på en samfunnsmessig forsvarlig måte, henger også sammen med at samfunnet stadig endres, nye problemer dukker opp og krever sin løsning. ... Samfunnsutviklingen ... har ført til at det bør overveies om det offentlige bør innta en mer aktiv rolle med hensyn til styringen av samfunnsmessig viktige grunnarealer.¹⁴²²

Utvalget var innom ulike spørsmål knyttet til veglova, blant annet forholdet mellom byggegrenser hjemlet i henholdsvis veglova og bygningsloven, men nevnte ikke vegplanene spesielt. De ble derimot et tema i oppfølgingen etter at utredningen var levert. Samordningsspørsmålet ble drøftet i NOU 1977: 40 A og St.meld. nr. 9 (1978-1979), begge med tittelen *Norsk vegplan II - Trafikk og bymiljø*, og da Miljøverndepartementet i 1980 la frem frem forslag om at det skulle vedtas en egen lov om lokal og regional planlegging, ble veglovas planleggingssystem gjennomgått og behovet som samordning beskrevet over fem sider.¹⁴²³ Konklusjonen ble at veglova § 12 burde få et nytt første ledd:

Planlegginga etter denne lova skal så langt råd er skje i samråd med planleggingsstyresmakene etter lov om lokal og regional planlegging (Planleggingsloven) i dei kommunar og fylkeskommunar som vegplanlegginga gjeld. Dei oversiktsplanar som er vedtekte etter reglane i planleggingslova skal tene som rettleiing ved planlegginga etter denne lova. Vegplan må ikkje vera i strid med endelig reguleringsplan etter planleggingslova.¹⁴²⁴

Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet hadde en rekke fellesmerknader til lovforslaget som ble lagt frem, og det ble derfor satt ned et nytt utvalg som leverte NOU 1983: 15 *Planlov* i mars 1983. Forslaget til ny lov ble etter dette fremmet og vedtatt med planloven innarbeidet i bygningsloven fra 1965, slik denne loven var i 1985.¹⁴²⁵ For veglovas del ble den eneste direkte virkningen av dette imidlertid at henvisningene til planleggingsloven i veglov § 12-forslaget fra 1980 ble endret så de i stedet viste til 'plan- og bygningslova'.¹⁴²⁶

Fra 1985 arbeidet planlovutvalget med spørsmålet om samordning av plan- og bygningsloven av 15. juni 1985 og andre lover med betydning for arealdisponeringen, og

¹⁴²² NOU 1975: 25 s. 86

¹⁴²³ Ot.prp. nr. 22 (1980-1981) Del 3, pkt. 9

¹⁴²⁴ Ot.prp. nr. 22 (1980-1981), Utkast til § 76 pkt. 9

¹⁴²⁵ Ot.prp. nr. 56 (1984-1985) pkt. 1.1, Ot.prp. nr. 39 (1993-1994) pkt. 1.2

¹⁴²⁶ I tillegg til endringen i § 12 ble det vedtatt samordningsbestemmelser i § 29 om byggegrenser og § 42 om avkjørslar, men disse behandler jeg ikke.

10. juni 1987 leverte det NOU 1987: 21 *Samordning av lover om arealdisponering. Delutredning 2*, der utvalget foreslo samordningsbestemmelser i rundt 30 lover. Veglova var spesielt nevnt i utvalgets mandat «som en lov av særlig betydning for vern og bruk av arealer som utvalget skal gjennomgå med sikte på samordning og forenkling», og utvalgets flertall landet på at «veiplanlegging bør kunne ivaretas gjennom plan- og bygningslovens system med de justeringer som er angitt ovenfor».¹⁴²⁷ Den viktigste av de foreslåtte justeringene var at vegmyndigheten skulle ha anledning til å utarbeide reguleringsplanen selv, både for at de vegfaglige sidene ved prosessen skulle ivaretas på beste måte og for at man skulle unngå forsinkelser som følge av manglende kapasitet (eller nedprioritering) i det kommunale plansystemet.

Vegdirektoratet hadde gått inn for å beholde vegplansystemet.¹⁴²⁸ Det ble blant annet vist til behovet for fleksibilitet:

Vegprosjekt spenner over et vidt spekter når det gjelder omfang, kompleksitet og type. Det samme gjelder karakteren av de områder/omgivelser hvor planleggingen foregår. Selv om saksbehandlingsreglene er nokså parallelle, har erfaring vist at det er viktig å ha et fleksibelt plansystem også på detaljplanstadiet, som gjør det mulig, i samråd mellom kommune og vegkontor, å velge om det enkelte prosjekt skal fremmes som reguleringsplan eller detaljplan etter vegloven § 12.¹⁴²⁹

Etter Planlovutvalgets syn var det imidlertid

prinsipielt sett ønskelig at beslutningsmyndigheten i denne type saker i utgangspunktet legges til folkevalgte politiske organer, med plikt til å samrå seg med statlige sektororganer. ... Utvalget er enig i at forskriftene om vegplanlegging gitt i medhold av vegloven til nå har hatt en viktig funksjon for avklaring av traseer for riks- og fylkesveier. Utvalget er likevel av den oppfatning at det nå bør tilstrebes at planlegging av hovedveitraseer skjer etter reglene om oversiktsplaner i plan- og bygningsloven. For å nå dette mål er utvalget redd for at to parallelle regelsett for planlegging og godkjenning av riks- og fylkesveitraseer etter hvert vil virke mer konfliktskapende enn avklarende.¹⁴³⁰

¹⁴²⁷ NOU 1987: 21, pkt 10.1.4 *Konklusjoner og forslag*

¹⁴²⁸ Notat av 20. mai 1987, gjengitt på s. 55-56 i NOU 1987: 21

¹⁴²⁹ NOU 1987: 21 s. 55

¹⁴³⁰ NOU 1987: 21 s. 57

Utvalgets flertall mente det var «helt naturlig at initiativet og det faglige ansvar for arbeidet med vegutredning i utgangspunktet ligger hos vegmyndighetene, men det bør skje som en integrert del av det løpende oversiktsplanarbeidet». Detaljplanleggingen skulle også gjennomføres i samsvar med plan- og bygningslovens regler - «Reguleringsplan etter plan- og bygningsloven vil på grunn av sin rettsvirkning og betryggende behandling være den plantype som i utgangspunktet må brukes ved detaljplanlegging av riks- og fylkesveier».¹⁴³¹

Utvalget gikk inn for at ordningen skulle innføres med en overgangsperiode på fem år.¹⁴³² Dette ble tatt inn som annet ledd i veglova § 12 ved lov 21. april 1989 nr. 17. Annet ledd ble så opphevet igjen ved lov 7. april 2000 nr. 21.

I plan- og bygningslov (1985) skilte man mellom større og «mindre vesentlige» endringer. For å sikre at overgangen til reguleringsplanlegging ikke skulle binde vegmyndighetene mer enn nødvendig, fikk vegsjefen myndighet til å vedta «mindre vesentlige endringer som følge av tekniske forhold i gjennomføringsperioden», plbl § 28-1 nr. 2 siste punktum. Det fremgikk av plbl § 28-1 nr. 4 at «Før det gjøres vedtak i medhold av nr. 2 eller nr. 3, skal eierne/festerne av eiendommer som direkte berøres av vedtaket gis høve til å uttale seg» - nr. 3 gjaldt tomteinndeling – og departementet begrunnet forslaget med at

Mindre vesentlige endringer av reguleringsplaner og bebyggelsesplaner vil ofte være nødvendig i forbindelse med veganleggsarbeid på riks- og fylkesveger. Da det ligger i sakens natur at mindre vesentlige endringer har et begrenset omfang, er vegsjefen i fylket, av rasjonelle hensyn, tillagt samme vedtaksmyndighet som bygningsrådet etter § 28-1 nr. 2 første punktum. Det forutsettes at kommunen holdes orientert. I saker der vegsjefen har myndighet til å vedta mindre vesentlig reguleringsendring står vegsjefen også for saksforberedelse etter § 28-1 nr. 4.

Vegsjefen plikter også i forbindelse med vedtak etter § 28-1 nr. 2 å opptre i samarbeid med kommunen.

¹⁴³¹ NOU 1987: 21 s. 57

¹⁴³² NOU 1987: 21 s. 62

Henvisningen til 'vegsjefen' i pbl § 28-1 pkt 2 ble ikke endret til 'vegkontoret' da den samme endringen ble gjennomført i veglova ved lov 1. mars 1996, men i 2002 ble bestemmelsen endret slik at det ble 'regionvegkontoret' som var endringsmyndighet.¹⁴³³

Plan- og bygningslov (1985) § 28-1 ble i hovedsak videreført som pbl (2008) § 12-14, etter at den hadde vært § 12-5 i planlovutvalgets forslag.¹⁴³⁴ Underveis ble imidlertid formuleringen i pkt. 2 siste punktum byttet ut med formuleringen «Små endringer kan delegeres til administrasjonen». Det har ikke vært mulig å finne et eneste lovforarbeid der det begrunnes eller kommenteres hvorfor regionvegkontorets endringskompetanse forsvant fra loven, derfor er det en ren antakelse at man kan ha ment at dette ble fanget opp ved at pbl (2008) § 3-7 videreførte SVVs rett til å utarbeide reguleringsplaner, samtidig som bestemmelsen ble utvidet til å omfatte også andre statlige eller regionale myndigheter.

Det er imidlertid også mulig at endringshjemmelen ble fjernet fordi kriteriet «mindre vesentlig endring» i pbl (1985) § 28-1 ble byttet ut med «mindre endring» i pbl (2008). Vurderingen av hva som var «mindre vesentlig endring» etter loven av 1985 hadde i en del tilfeller blitt for vid.¹⁴³⁵ Det gjaldt også i forbindelse med endring av planer for veganlegg, blant annet behandlet Sivilombudsmannen i 1995 en henvendelse om en slik 'mindre vesentlig endring' av en vegreguleringsplan, og kom da til at det aktuelle tilfellet burde vært behandlet etter de ordinære reglene for endring av reguleringsplan.¹⁴³⁶ I forarbeidene til pbl (2008) ble det forutsatt at begrepet «mindre endring» skulle vurderes snevrere enn det tidligere «mindre vesentlig endring», og det ble blant annet vist til at endring av arealformål vanligvis ikke vil være en 'mindre' endring, selv om en justering av grensene mellom to formål «i de fleste tilfeller» kan være det. Man kan dermed ha ment at det var lite ønskelig å beholde en bestemmelse som nettopp var ment å skulle dekke behovet for endring av arealformål, i de fleste tilfeller ut over det som kan anses som ren justering, eller man kan ha ment at det var bedre at det var kommunen som tok stilling til om endringen kunne anses som 'mindre'. En tredje mulighet er at årsaken til at bestemmelsen forsvant, er at det ble vedtatt at utfylling, endring og oppheving av

¹⁴³³ Ot.prp. nr. 78 (2001-2002) pkt. 4.5, LOV-2002-06-21-39 (satt i kraft 1. juli 2002, FOR-2002-06-21-576)

¹⁴³⁴ Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) Tabell 5.5

¹⁴³⁵ Ot.prp. nr. 32 (2007-2008), merknad til § 12-14 *Endring og oppheving av reguleringsplan*

¹⁴³⁶ SOMB-1995-64

reguleringsplaner skal gjennomføres i samsvar med bestemmelsene for utarbeiding av ny plan, pbl § 12-14 første ledd, og følgelig alltid må vedtas av kommunen.

Med denne endringen forsvant imidlertid muligheten til å få justert reguleringsplaner på en enkel måte når uforutsette terreng- eller grunnforhold gjør at et vegprosjekt ikke kan gjennomføres i fullt samsvar med den opprinnelige planen. Dette påvirker delesaks- og matrikkelføringsprosessen fordi nødvendige endringer i anleggsperioden nå vanligvis blir håndtert ved at det søkes om dispensasjon fra den vedtatte planen, men uten at det samtidig blir sagt noe om følgene for veggrensene. Årsakene til at dette skaper problemer, behandles i neste del.

13.3.3.2 Deling' blir 'tiltak'. Saksbehandlingsunntaket.

Grensene mellom vegområder og privateid grunn ble ikke omfattet av noe krav om delesaksbehandling etter lovendringen som førte til at vegplanene ble erstattet av reguleringsplaner. Da deling ble klassifisert som 'tiltak' i forbindelse med utformingen av nye ansvarsregler i plan- og bygningsloven i 1995¹⁴³⁷, ble veggrensene også unntatt fra kravet om delesaksbehandling. Senere endringer har imidlertid ført til at det i dag bare er veggrensener som følger vegformålsgrenser som er unntatt fra delesaksbehandlingskravet.¹⁴³⁸ Det er ikke enighet om hvordan kommunene skal behandle veggrensener som ikke følger formålsgrensene. I denne delen går jeg derfor gjennom endringer i delesaksbehandlingsreglene etter 1985 og virkningen disse endringene har fått for behandlingen av veggrensene. Målet er å synliggjøre behovet for klarere retningslinjer for behandling av veggrensener som ikke omfattes av saksbehandlingsunntaket slik det er i dag.

Ettersom bygningslovsdelen av plan- og bygningslov (1985) i realiteten bare var 1985-utgaven av bygningslov (1965), var flere av bestemmelsene i loven opphevet allerede før den ble vedtatt som 'ny lov'. Blant disse var § 62 om oppmålingsplikt og § 64 om sammenføring av eiendommer, begge ble opphevet da delingsloven trådte i kraft i 1980. Den eneste gjenværende bestemmelsen i 1965-lovens kapittel VIII *Oppmåling, deling og sammenføring av eiendommer* var § 63, som i 1985-loven fikk samme paragrafnummer, men nå under kapittel XI *Deling av eiendommer*, og med noen endringer.

¹⁴³⁷ LOV-1995-05-05-20

¹⁴³⁸ Jeg ser her bort fra unntaksbestemmelsen for deling av eksisterende vegenheter, pbl § 20-5 andre ledd bokstav c

Den endringen som peker seg mest ut, er det tidligere førsteleddet,

Eiendom må ikke deles på en slik måte at det ved delingen oppstår forhold som strider mot denne lov, forskrift eller vedtekt. Heller ikke må eiendom deles slik at det dannes tomter som etter bygningsrådets skjønn er mindre vel skikket til bebyggelse på grunn av sin størrelse eller form

som nå ble tredje ledd. Det tidligere andreleddet, «Før deling av eiendom finner sted, skal uttalelse fra bygningsrådet foreligge om at rådet ikke har noe å merke til delingen, jfr. nr. 1» ble byttet ut med et nytt førsteledd – «Før deling av eiendom finner sted, må bygningsrådet ha gitt tillatelse. Slik tillatelse er ikke nødvendig for deling som skjer som ledd i jordskifte». Man gikk altså fra en situasjon der utgangspunktet var at eiendomsendringer kunne gjennomføres med mindre bygningsrådet hadde innvendinger mot dem, til en situasjon der den kommunale etaten skulle ta stilling til om det skulle gis delingstillatelse. Skillet mellom vurderinger knyttet til om det *oppsto* «forhold som strider mot denne lov, forskrift eller vedtekt» og vurderinger knyttet til selve byggetomten, var derimot opprettholdt. Dette skillet er det vanskeligere å finne i dagens plan- og bygningslov.

I 1994 leverte Kommunal- og arbeidsdepartementet forslag om å endre plan- og bygningloven for

å legge til rette for å sikre kvaliteten på det som bygges. Regelverket foreslås endret slik at man oppnår større sikkerhet for at de byggverk som oppføres blir utført i samsvar med de kvalitative krav som stilles i bygningslovgivningen.¹⁴³⁹

Som del av dette ble det foreslått at også veganlegg skulle være omfattet av bestemmelsene om søknadspliktige tiltak. Vegdirektoratet var for så vidt enig i at dette burde være hovedregelen, men pekte på at offentlige vegtiltak i hovedsak ble avklart gjennom detaljplanlegging etter vegloven eller plan- og bygningsloven, og at direktoratet

anser det som klart at [slike] veganlegg ikke er meldepliktige etter gjeldende § 84, og at Kommunaldepartementets beskrivelse av rettstilstanden derfor ikke er riktig. Det vises bl.a til tidligere oppregning i § 84 der veger ikke er nevnt. Direktoratet mener også at veger ikke har vært ansett som «andre varige konstruksjoner og anlegg». I praksis er det ansett unødvendig å melde offentlige vegtiltak, og vegplanleggingen har ivaretatt hensikten med byggesaksbehandling. Reglene i utkastet til §§ 93 og 84 vil føre til en unødig dobbeltbehandling.¹⁴⁴⁰

¹⁴³⁹ Ot.prp. nr. 39 (1993-1994) pkt. 1.1 *Hva endringsforslagene omfatter*

¹⁴⁴⁰ Ot.prp. nr. 39 (1993-1994), pkt. 9.3 *Høringsbehandlingen* s. 130-131

Vegdirektoratet foreslo derfor et eget unntakspunkt i plbl § 93 a for tiltak som inngikk i plan, så langt tiltaket var avklart i planen, og for deling m.v. som ledd i jordskifte. Hovedbegrunnelsen var at det ville «gi en bedre garanti mot dobbeltbehandling».¹⁴⁴¹ Samferdselsdepartementet støttet dette, og forslaget ble fulgt opp i lovendringsproposisjonen:

Forsåvidt gjelder offentlige veg- og jernbaneanlegg mener Samferdselsdepartementet at byggesaksbehandling kan oppfattes som overflødig som følge av en detaljert planbehandling. Etter en samlet vurdering er Regjeringen kommet til at Kommunal- og arbeidsdepartementet i forskrift til § 93 annet ledd skal unnta ovennevnte tiltak fra byggesaksbehandlingsreglene. Da disse tiltakene behandles etter egne regler, skal en i forskrift til § 84 siste punktum også unnta tiltakene fra lovens sanksjonsregler i forhold til byggesaksreglene, og fra de materielle byggesaksregler. De nærmere avgrensninger vil bli avklart under utarbeidelsen av forskriftene.

Endringsloven ble vedtatt som lov 5. mai 1995 nr. 20. Det måtte imidlertid utarbeides nye forskrifter til loven før den satt i kraft, så hoveddelen av den ble først satt i kraft samtidig med den første saksbehandlingsforskriften (SAK97) 1. juli 1997.¹⁴⁴² Offentlige veganlegg ble da ett av ni tiltak som helt eller delvis ble unntatt fra kravet om saksbehandling etter plan- og bygningslovens kap. XVI om saksbehandling, ansvar og kontroll. Som del av det generelle arbeidet med å forenkle lovteksten og gjøre den tydeligere, ble imidlertid også plbl § 63 om deling splittet opp. De generelle materielle kravene ble beholdt i § 63, mens hoveddelen av reglene om saksbehandling ble flyttet til § 93 *Tiltak som krever søknad og tillatelse*.¹⁴⁴³

Det kan virke som man ikke så den samlede virkningen av disse endringene for veganleggenes del: Fra å være en delingsbestemmelse som anga at det som skulle vurderes var forhold ved «eiendommen» og «tomta», ble dette nå en todelt bestemmelse der de materielle kravene i § 63 fortsatt var knyttet til byggetomter, men der det eneste unntaket fra søknadsplikten og kravet om delingstillatelse i § 93 var «deling som skjer som ledd i jordskifte». Slik SAK97 var utformet skapte dette imidlertid ingen problemer, ettersom § 93 sto i lovens kap. XVI og det fremgikk av første del av SAK97 § 5 at

¹⁴⁴¹ Ot.prp. nr. 39 (1993-1994), pkt. 8.4.3.2 *Tiltak godkjent etter annen lovgivning* s. 119-120

¹⁴⁴² FOR-1997-03-21-228 (ikraftsettingsvedtaket, flere lover), FOR-1997-01-22-34 (SAK97)

¹⁴⁴³ Ot.prp. nr. 39 (1993-1994) *Til § 63 Deling av eiendom*

Følgende tiltak skal ikke behandles etter plan- og bygningslovens kap. XVI om saksbehandling, ansvar og kontroll: 1. Offentlige veganlegg som anlegges etter bestemmelser gitt i eller i medhold av lov av 21. juni 1963 nr. 23 (veglova).

13.3.3.3 Situasjonen i dag

I SAK03¹⁴⁴⁴ ble saksbehandlingsunntaket flyttet til § 7 og endret en del, men det viste fortsatt til kap. XVI, og omfattet dermed fortsatt delinger. Dette endret seg da byggesaksdelen av plan- og bygningslov (2008) ble satt i kraft 1. juli 2010¹⁴⁴⁵, og med det også den nye saksbehandlingsforskriften, SAK10¹⁴⁴⁶.

Det fremgår av første del av SAK10 § 4-3 første ledd at det er et vilkår for saksbehandlingsunntaket at tiltaket «er i samsvar med plan- og bygningsloven § 1-6 andre ledd». Det er ikke helt enkelt å få tak på sammenhengen mellom det som står i pbl § 1-6 andre ledd, i SAK10 § 4-3 første ledd og i særbestemmelsen for veganlegg i punkt a) i samme bestemmelse, men utgangspunktet er altså pbl § 1-6 andre ledd:

Iverksetting av tiltak som omfattes av denne lov, kan bare skje dersom de ikke er i strid med lovens bestemmelser med tilhørende forskrifter, kommuneplanens arealdel og reguleringsplan, jf. kapittel 20 om søknadsplikt og tillatelse. Dette gjelder også hvis tiltaket er unntatt fra søknadsplikt etter §§ 20-5 og 20-6.

Det er pbl § 20-6 som er relevant i vegsaker, den gjelder tiltak som i utgangspunktet er omfattet av søknadsplikt, men unntas «dersom tiltaket blir tilfredsstillende behandlet etter andre lover». At veglova er en av disse lovene, fremgår av SAK10 § 4-3 første ledd bokstav a) som sier at

Offentlige veganlegg som anlegges etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i veglov 21. juni 1963 nr. 23 [er omfattet av saksbehandlingsunntaket] så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

Dermed er alle tiltak som er nevnt i pbl § 20-1 *Tiltak som er omfattet av byggesaksbestemmelsene* omfattet, også oppretting og endring av eiendom, såfremt de er «detaljert avklart» i «gjeldende reguleringsplan».

¹⁴⁴⁴ FOR-2003-06-24-749

¹⁴⁴⁵ FOR-2010-06-18-896

¹⁴⁴⁶ FOR-2010-03-26-488

Det fordrer imidlertid mer enn alminnelig godt pågangsmot å sette seg inn i hva unntaksbestemmelsen omfatter og når et tiltak er omfattet at unntaket eller faller utenfor det. I tillegg finnes det verken lovforarbeider, rundskriv, uttalelser fra departementet eller noe annet som avklarer hvordan man skal behandle tiltak som faller utenfor saksbehandlingsunntaket. Kommunens sakbehandling skal i slike tilfeller håndtere avviket mellom den vedtatte reguleringsplan og tiltaket slik det ønskes gjennomført, men i delingssaker fører dette i praksis til ulik saksbehandling i ulike kommuner fordi kommunene tolker SAK10 § 4-3 ulikt.

Utgangspunktet i en delingssak er at den nye vegavgrensingen er unntatt fra delesaksbehandling «så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan». I 2012 tok de to departementene som da hadde ansvaret for hver sin del av plan- og bygningsloven, Miljødepartementet og Kommunaldepartementet, stilling til hvordan dette skulle forstås.¹⁴⁴⁷ Det ble da vist til at hensikten med unntaksbestemmelsen er å hindre dobbeltbehandling, og at det står i rundskriv HO-2/2006 *Offentlege veganlegg og byggjesak* (på side 8) at

Bakgrunnen for kravet om at tiltaket skal være «detaljert avklart», er at det ikke skal være nødvendig med ny behandling i byggjesak av tilhøve som alt er avklart gjennom reguleringsplanen eller byggeplanen. Styresmakter, grunneigarar, rettshavarar og naboar skal gjennom behandling av reguleringsplanen/byggeplan eller byggjesaksbehandling vere sikra medverknad med omsyn til den fysiske utforminga av tiltaket.

I dette rundskrivet er det imidlertid bare fysiske konstruksjoner som er omtalt, og Miljøverndepartementet mente «de føringer som legges vanskelig er overførbare når tiltaket er oppretting av matrikkelenhet/eiendom». Departementet mente vilkåret «detaljert avklart» utvilsomt måtte være oppfylt dersom eiendomsgrensene var vist i planen, men at formålet med unntaksbestemmelsen også tilsa at «tilsvarende må gjelde der eiendomsgrensen settes i samsvar med arealformålet i reguleringsplanen». I dag fremgår dette av Kommunaldepartementets merknadsskriv til matrikkelforskriften.¹⁴⁴⁸

Dette betyr at om det som ønskes matrikkelført er en veggrense som faller sammen med grensen for reguleringsformålet «vegformål», er tiltaket alltid omfattet av saksbehandlingsunntaket. Kommunen skal da bare kontrollere dette som del av kontrollen som

¹⁴⁴⁷ MDs ref. 12/3556, SVVs ref. 2011065600-17

¹⁴⁴⁸ H-2021-9001 s. 53.

alltid skal gjennomføres før matrikkelføring i saker som krever oppmålingsforretning, noe som fremgår av matrikkelforskriften § 27. I det øyeblikk det er snakk om å behandle avvik mellom en formålsgrense og den ønskede nye eiendomsgrensa, kan saker derimot bli vurdert og behandlet svært ulikt fra kommune til kommune, også om de i utgangspunktet er nokså like.

Som nevnt blir nødvendige endringer i anleggsperioden vanligvis håndtert ved at det søkes om dispensasjon fra planen - det er sjelden aktuelt å sette et igangsatt veganlegg på vent i påvente av at reguleringsplanen skal bli endret. Planen kan i slike tilfeller endres i ettertid, men det skjer neppe spesielt ofte. Om det er presisert i dispensasjonssøknaden at den også omfatter grenseavvikene som vil bli en følge av tiltaket, kan det kanskje være nok til at kommunen ikke kreves at endringen behandles som ny delesak. Det er imidlertid ikke sikkert, for ifølge matrikkelforskriften § 27 (5) er det ikke bare et vilkår for matrikulering uten forutgående delesaksbehandling at eiendomsutformingen inngår i tiltak som er unntatt fra kravet om søknadsplikt etter plan- og bygningsloven, men også at «tiltaket og eiendomsutformingen er godkjent gjennom plan, konsesjon, tillatelse eller godkjenning etter annen lov», og kommunen «skal kontrollere at det foreligger dokumentasjon for at kravet om matrikulering er i samsvar med planen, konsesjonen, godkjenningen eller tillatelsen for tiltaket behandlet etter vedkommende lov». En rent språklig fortolkning av dette tilsier at det ikke er gjort unntak for tillatelser (dispensasjoner) hjemlet i plan- og bygningsloven, bare for tillatelser «etter annen lov». I beste fall mangler det et komma etter 'tillatelse' i den første delen, men formuleringen i siste del tyder ikke på at det er dette som er problemet, og det gjør heller ikke departementets merknader til bestemmelsen. De trekker snarere i motsatt retning - i rundskriv H-2021-9001 står det ikke noe om følgene av at det er søkt om dispensasjon fra formålsgrensen med samtidig virkning for eiendomsgrensen, kun (på side 53) at offentlige veganlegg er unntatt fra delesaksbehandling

bare så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan. Dersom den aktuelle eiendomsgrensen er vist i reguleringsplanen, må vilkåret om at tiltaket skal være «detaljert avklart» anses å være oppfylt. Videre tilsier formålet med unntaksbestemmelsen at tilsvarende må gjelde der eiendomsgrensen settes i samsvar med arealformålet i reguleringsplanen. Utover disse tilfellene vil unntaksbestemmelsen i utgangspunktet ikke komme til anvendelse med mindre det er konkrete holdepunkter for dette i den aktuelle planen. Dette gjelder både ved oppretting av ny matrikkelenhet og ved arealoverføring.

Man kan selvsagt innvende at det må være unødvendig å presisere at en dispensasjon fra plan-og bygningsloven skal vektlegges som del av vurderingen etter samme lov av om det er behov for delesaksbehandling, men da forutsetter man at dette oppfattes som en selvfølge også av kommunene, og det kan man ikke gå ut fra. Det fremgår imidlertid av en uttalelse fra Kommunaldepartementet «at i tilfeller der det er gitt dispensasjon for enkeltelementer i en reguleringsplan, vil reguleringsplanen og dispensasjonsvedtak til sammen kunne oppfylle kravet om at tiltaket er 'detaljert avklart' i plan».¹⁴⁴⁹ Uttalelsen gjelder en byggesak, og det må avklares konkret i den enkelte sak om vilkåret er oppfylt, men spørsmålet vil uansett være om det er noen detaljspørsmål igjen å behandle. Såfremt det er levert egenerklæring i samsvar med reglene i matrikellova § 24 fjerde ledd, er det vegmyndigheten som har ansvaret for at alle forhold knyttet til eiendomsretten til det aktuelle arealet er ordnet. Da er det vanskelig å se hvilke andre forhold knyttet til eiendoms grensene det skulle være behov for å avklare, men det er altså ikke gitt at dette er synspunkter en kommunal delesaksbehandler vil være enig i.

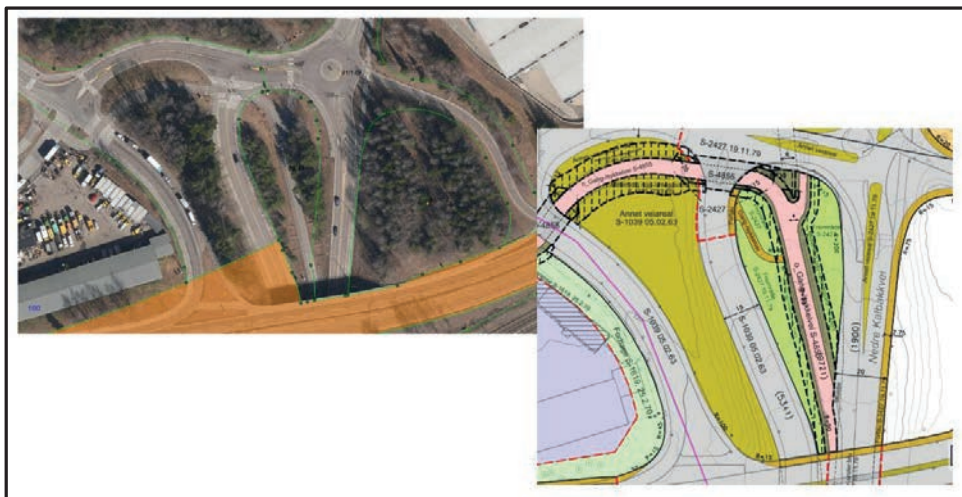
Hva så om situasjonen er at avviket mellom eiendoms- og formåls grensen ikke oppdages før på oppmålingsforretningen? Det fremgår av matrikellova § 33 tredje ledd at landmåleren kan «samtykkje i mindre avvik, for å kunne få ei gagnleg grense ut frå tilhøva i terrenget», men dette avviket «kan ikkje gå ut over skrankane for grensejustering»¹⁴⁵⁰. Der er problemet at selv om det er gjort unntak for areal- og verdigrensene ved grensejustering av samferdselsenheter i matrikkelforskriften § 34 (7), gjelder det bare enheter som «i sin helhet» er regulert til samferdselsformål. Dette vilkåret skal ifølge departementets rundskriv til matrikkelforskriften tolkes «strengt etter sin ordlyd».¹⁴⁵¹ Mange eldre veger er anlagt med grunnlag i en vegplan, ikke en reguleringsplan, og er dermed heller ikke «regulert til samferdselsformål» om man legger til grunn at 'regulert til' betyr at samferdselsformålet må fremgå av en reguleringsplan. Vilkåret «i sin helhet» må forstås som at det er uten betydning om det er vedtatt en reguleringsplan som omfatter den aktuelle delen av matrikkelenheten. Landmåleren må dermed legge til grunn at hun bare kan samtykke til avvik som ikke overstiger arealendringsbegrensningene i fjerde og verdiendringsbegrensningene i femte ledd i matrikkelforskriften § 34. Den øvre

¹⁴⁴⁹ TUDEP-2020-2786-3, spørsmål 1

¹⁴⁵⁰ Ot.prp. nr. 70 (2004-2005) s. 192, jf. H-2021-9001 s. 49-50

¹⁴⁵¹ H-2021-9001 s. 80

arealendringsgrensen på 500 m² kan virke høy, men dette er altså bare en av flere begrensninger som skal tas i betraktning, og det kan uansett bli for lite over en vegstrekning på flere hundre meter. Dermed vil følgen ofte bli at det må søkes om tillatelse til 'oppretting og endring av eiendom', pbl § 26-1, før den nye veggrensa kan matrikkelføres.



Figur 27. Reguleringsformål i kryssområdet rv. 163 x rv. 191 i Oslo

Det kan også bli et problem at en del kommuner¹⁴⁵² vedtok reguleringsplaner for fylkes- og riksvegene etter samme retningslinjer som kommunene fulgte når det ble vedtatt planer for kommunale veier – sidearealene ble ikke regulert til vegformål.¹⁴⁵³ Da det skulle vedtas en planendring for krysset Munkedamsveien/Cort Adellers gate i området ved den tidligere Vestbanen i Oslo sentrum, sendte NSB Eiendom to henvendelser til Plan- og bygningsetaten der de klaget over at 'veifyllingene' ikke var tatt med i planen.¹⁴⁵⁴ Plan- og bygningsetatens tilbakemelding var at

Når det gjelder Deres anmodning om å ta med veifyllingen i selve reguleringsplanen, så betrakter vi dette som unødvendig og ikke ønskelig. Det er i Oslo en vanlig praksis at veifyllinger ikke inngår i reguleringsplanen, og dermed reguleringsmessig har samme formål som

¹⁴⁵² Det fremgår av rettsavgjørelser at Bærum og Bergen var blant disse, og av brevveksling i forbindelse med en regulerings sak at det også gjaldt Oslo, men har nok også vært tilfellet i en del andre kommuner.

¹⁴⁵³ RG-1976-360. Rt-1965-1134 gjaldt en kommunal veg i Bergen, problemstillingen var den samme der.

¹⁴⁵⁴ Oslo kommune Plan- og bygningsetaten, sak 199350993, dok. 5 og 7

tilstøtende areal. Imidlertid må det inngås nærmere avtale om grunnverv og vedlikehold når planen skal gjennomføres.¹⁴⁵⁵

En side av dette er at de regulerte formålgrensene som nevnt kan få betydning for muligheten til å drifte områdene som del av vegområdet. En annen er at dagens delesaksbehandlere vanligvis bare vil forholde seg til dagens regelverk for delingssaker, uavhengig av hva som er årsaken til at formålgrensa ikke plassert der vegmyndigheten ønsker at den nye eiendomsgrensa skal gå. Figur 27 viser en del av rv. 191 Nedre Kalbakkvei i Oslo som fortsatt ikke er registrert som riksveggrunn, og der litt av problemet er at området mellom de to østre vegarealene er uregulert, arealet mellom de to vestre er «Annet vei-areal», mens det lyst grønne området i midten er «Friområde». Hvordan skal overføring av et slikt området fra tidligere til nåværende vegmyndighet behandles? Det er nærliggende å tenke at om et arealoverføringstilfelle ikke er omfattet av saksbehandlingsunntaket, må det løses ved at det saksbehandles på ordinær måte – altså ved at det søkes om tillatelse. Her støter man imidlertid på en utfordring: Pbl § 26-1 er ikke utformet med tanke på tilfeller der et anleggstiltak allerede er gjennomført. En søknad om tillatelse til å matrikkelføre noe som avviker fra det som følger av reguleringsplanen, vil svært ofte bli møtt med et krav om at det må søkes om dispensasjon fordi utgangspunktet er at avvik mellom eiendomsgrenser og formålgrenser innebærer fradeling til formål som strider mot gjeldende plan, noe som er forbudt. Ettersom anleggstiltaket allerede er gjennomført, vil det imidlertid ikke være den nye eiendomsgrensa som gjør at det «oppstår» forhold som strider mot reguleringsplanen – enten er dette en følge av gammel planpraksis eller allerede avklart via en dispensasjonssøknad i løpet av anleggsperioden, eller så er vegen ulovlig anlagt. Om det første er situasjonen, vil et krav om at det søkes om dispensasjon for å få eiendomsgrensa i samsvar med virkningen av dispensasjonen som allerede er gitt, bare være unødig 'sandpåstrøing'. Om vegen er anlagt i strid med planen uten at det er søkt om dispensasjon, er ulovlighetsoppfølging rett virkemiddel. I praksis blir det imidlertid ofte vegmyndighetens grunnverver eller landmåler som må håndtere saken, og følgen blir i mange tilfeller langvarig delesaksbehandling. I beste fall kan det da ta lang tid – kanskje flere år - før den nye eiendomsgrensa bli matrikkelført, i verste fall kan saken stoppe helt opp og kanskje bli henlagt.

¹⁴⁵⁵ Oslo kommune Plan- og bygningsetaten, sak 199350993, dok. 8

Det samme kan skje om det er rent praktiske årsaker til at vegenheten må omfatte arealer som ikke er vegregulert. Det kan for eksempel være at et vilgjerde eller sikringsgjerde ikke kan plasseres i formålsgrensa som følge av terrengforholdene, og at grunneieren derfor krever at det ikke-vegregulerte arealet på vegsiden av gjerdet blir innløst. I 2013 skrev Miljøverndepartementet at om det var vedtatt i reguleringsplanen at eiendomsgrensene skulle sammenfalle med formålsgrensene, måtte man enten endre planen eller behandle søknader om avvik som dispensasjoner, men at det ellers

ikke [er] noe generelt prinsipp om at eiendomsgrensene skal følge formålsgrensene. Eiendomsgrensen kan således gjerne avvike fra formålsgrensene etter justering så lenge dette ikke er i strid med plan. Justeringen flytter ikke formålsgrensen.¹⁴⁵⁶

Dette er i samsvar med tanke om at planformålet er et offentligrettslig virkemiddel for styring av fremtidig bruk av arealer, mens eiendomsgrenser er noe som markerer et privatrettslig forhold – en markering av grensa mellom 'mitt' og 'ditt'. Om et ikke-vegeregulert areal blir overført til en vegenhet, vil dette ikke føre til at arealet kan tas i bruk til «vegformål», bare at det blir registrert i matrikkelen at arealet ikke lenger er privateid. Det er likevel vanskelig å få gjennomført en slik fradeling, og begrunnelsen er vanligvis at en eiendomsgrense ikke kan avvike fra formålsgrensen uten at det er behandlet som dispensasjonssak.

Et siste problem er tilfeller der et erverv er gjennomført i samsvar med en reguleringsplan vedtatt av vegmyndigheten, men det er vedtatt en ny plan, med andre formålsgrenser, før kommunen skal behandle veggrensene – kanskje fordi en utbygger har forholdt seg til eiendomsgrensene slik de fremgikk av matrikkelen, som i eksempelet vist i figur 30 og 31 i pkt. 13.3.4.3. Som nevnt følger det av SAK 10 § 4-3 bokstav a at vegtiltak bare er unntatt fra ordinær saksbehandling så langt de er detaljert avklart i «gjeldende» reguleringsplan, så en planendring kan føre til at kommuner krever at det gjennomføres delesaksbehandling og søkes om dispensasjon fra den nye planen også om det kan dokumenteres at ervervet er gjennomført i samsvar med planen som var gjeldende i ervervs- og anleggspenoden.

I dag går disse uklarhetene både ut over behovet for å få matrikkelført gamle eiendomsgrenser og ønsket om å få registrert nye eiendomsgrensene så raskt som mulig etter at

¹⁴⁵⁶ MDs ref. 13/1104, brev til Bodø kommune 14. mars 2013.

vegprosjektet er avsluttet. Dette påvirker ikke bare vegmyndighetens mulighet til å holde oversikt over egne arealer, men kan også skape problemer for grunneierne. «Flaggingen» av grunnerverv - matrikkelmerkningen som opplyser at det er ervervet grunn fra eiendommen - skal ikke fjernes før resultatet av oppmålingsforretningen over det ervervede arealet er matrikkelført, matrikkelforskriften § 48 (2). Denne merkningen sier vanligvis ikke hva ervervet omfatter.¹⁴⁵⁷ I mange tilfeller vil avgiverenhetens eier kunne dokumentere omfanget av avståelsen ved å legge frem avtalen, for eksempel i en salg- eller belåningssituasjon, men 'flagget' kan likevel skape usikkerhet. Da departementet foreslo bestemmelsen om 'flagging', var begrunnelsen at det kunne ta «fleire år fra tilegning av grunnen eller vedtak om dette finn stad, og fram til den tid veg- eller jernbaneanlegget står ferdig». Om merkningen fortsatt er registrert mange år etter at veganlegget er ferdigstilt, kan eiendommen ha skiftet eier i mellomtiden - kanskje mer enn en gang. De nye eierne er i slike tilfeller kanskje ikke en gang klar over at merkningen er registrert i matrikkelen, selv om den normalt skal fremgå av informasjonen eiendomsmegleren har innhentet fra kommunen i forbindelse med salget.

Synet på hvordan veggrensene skal behandles har altså beveget seg nokså langt vekk fra det som var utgangspunktet da det ble vedtatt at vegene skulle reguleres via plan- og bygningslovens system. Det bør gjøres noe med dette, slik at balansen mellom behovet for arealkontroll og målsettingen om etterrettelige eiendomsgrenser i matrikkelen blir bedre. En del av problemet bunner imidlertid i at vilkåret om at tiltak ikke er søknadspliktige dersom de «blir tilfredsstillende behandlet etter andre lover» gir liten veiledning i delesakstilfellene fordi veglova mangler regler som sikrer at spørsmålet om fremtidige veggrensene blir «tilfredsstillende» behandlet som del av planleggingsarbeidet. Dette er en del av det som gjør at saksbehandlingsunntaket per i dag sjelden kan påberopes annet enn for grenser som faller sammen med den planregulerte avgrensingen av vegområdet.

13.3.4 Fra 'umatrikulert grunn' til 'matrikkelenhet'

13.3.4.1 Innledning

Så lenge eiendomsregistrene i hovedsak var basert på registrering av eiendomsverdi, var registrering av veggrunn ikke noe tema. Det endret seg da vi gikk over til registreringssystemene som bygget på tanker om at eiendomsregisteret også skulle bli et

¹⁴⁵⁷ Ot.prp. nr. 70 (2004-2005) pkt. 19.3, H-2021-9001 Til § 48

hjelpemiddel for samfunnets kontroll- og planleggingsformål. I 1971 skrev Geodatakomitéen at det var

en meget viktig oppgave å få en mer tilfredsstillende registrering av veier og alle andre umatrikulerte eiendommer, og å få registreringene av disse eiendommene samordnet med den øvrige eiendomsregistrering.¹⁴⁵⁸

Det var nokså stor enighet om dette, men ble ikke tenkt på hvordan man skulle få gjennomført registreringsarbeidet. Det oppdaget man imidlertid først etter at delingsloven hadde trådt i kraft.¹⁴⁵⁹ Man undervurderte også arbeidsmengden og tiden det ville ta å få registrert vegene.

Ettervirkningene av dette har blitt særlig merkbare etter overgangen til sentral matrikkel, fordi den førte til at matrikkelkartet ble tilgjengelig via internett. Samtidig ble det (etter en overgangsperiode som utløp 31. desember 2012, matrikkelforskriften § 69) vanskeligere å få matrikulert eksisterende veger, og det ble også vanskeligere å få matrikkelført eksisterende grenseinformasjon fra Vegvesenets arkiver. Det har blitt litt enklere igjen etter at matrikkelforskriften § 10 b om føring av opplysninger om eksisterende matrikkelenhet fra eldre dokumenter trådte i kraft 1. januar 2021, men denne muligheten kan bare brukes om informasjonen tilfredsstillende visse krav. Hovedproblemet er imidlertid at mange kommuner nedprioriterer slutføringen av gamle vegsaker. De er ofte ressurskrevende, men kommunene kan vanligvis ikke gebyrbelegge dem som enkeltsaker, bare la kostnadene inngå i selvkostberegningen når de fastsetter det samlede gebyrnivået på matrikkelområdet.¹⁴⁶⁰ De kan også være vanskelige å få oversikt over, særlig om det har skjedd andre endringer i området etter at vegsaken ble gjennomført. Kommuneansatte kan i tillegg være redd for å gjøre noe 'galt' fordi vegsakene ofte avviker fra sakene de vanligvis håndterer.

I pkt. 13.3.4 går jeg derfor gjennom en del av bakgrunnen for at dagens matrikkel fortsatt mangler mye veginformasjon. I pkt. 13.3.4.2 er det arbeidet med geodatasystemet og delingsloven som behandles, og som del av det også noen av følgene av at det ble tatt for lett på spørsmålet om hvordan man skulle få registrert vegene i det nye eiendomsregisteret. I pkt. 13.3.4.3 behandles matrikkelinformasjon som kan knyttes til prosessen

¹⁴⁵⁸ Geodatakomitéen (1971) s. 70

¹⁴⁵⁹ Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) s. 1

¹⁴⁶⁰ H-2021-9001 *Til § 16* s. 31

med å få kommunenes eiendomskart over på digitalt format fra 1990-tallet og fremover, og i pkt. 13.3.4.4 er temaet informasjon som har kommet inn i matrikkelen som del av samordningen av GAB-registeret og de kommunale eiendomskartene før overgangen til sentral matrikkeløsning.

13.3.4.2 Geodatasystemet og delingsloven

I byene hadde det vært oppmålingsplikt hjemlet i bygningslovene siden 1800-tallet, så det var landområdene som var den største utfordringen da arbeidet med å få på plass et arealbasert eiendomsregister ble startet opp. 16. desember 1959 leverte 'Kartkomitéen av 1957' sin innstilling *Om koordinering og kontroll av økonomiske kartarbeider* til Samferdselsdepartementet. 30. november 1961 vedtok Stortinget at det skulle opprettes et råd - 'Kartrådet' - som skulle koordinere og kontrollere det økonomiske kartarbeidet, og samtidig ble det opprettet en egen avdeling med et sentralarkiv for slike kart ved Norges geografiske oppmåling.

Dataalderen nærmet seg da Kartrådet ble opprettet, men Norge hadde fortsatt ikke kommet så langt at elektronisk databehandling (EDB) ble nevnt i innstillingen som ble levert i 1959. Drøyt ni år senere, 27. februar 1969, oppnevnte Kommunal- og arbeidsdepartementet imidlertid «Utvalget til å vurdere regional dataregistrering ved hjelp av koordinatmetoden».¹⁴⁶¹ Innstillingen deres ble levert 7. juli 1971. Underveis ble utvalgets navn endret til 'Geodatakomitéen' slik at det samsvarte med terminologien komitéen hadde innført.¹⁴⁶²

Utvalgets mandat var å

- 1) Vurdere hensiktsmessigheten av og mulighetene for å ta i bruk koordinatmetoden i regional dataregistrering.
- 2) Forutsatt positiv innstilling til punkt 1, gi framlegg til hvordan arbeidet med koordinatregistrering bør organiseres, hvilke skritt som må tas på ulike felter og hvilken prioritet oppgavene bør få ved realiseringen.
- 3) Angi hvilke ekstrautgifter over offentlige budsjetter som kreves for å kunne ta i bruk koordinatmetoden.¹⁴⁶³

¹⁴⁶¹ Geodatakomitéen (1971), innledningen

¹⁴⁶² Geodatakomitéen (1971) s. 10

¹⁴⁶³ Geodatakomitéen (1971) s. 9-10

Bakgrunnen for oppnevningen var blant annet at

Statistikkbehovet for regionale planleggingsformål er blitt sterkt utvidet gjennom den nye bygningsloven av 1965, som pålegger enkeltkommuner og grupper av kommuner å drive løpende planlegging. ... En betydelig del av tiden og kostnadene ved planleggingen gjelder innsamling, tilrettelegging og bearbeiding av statistisk datamateriale.¹⁴⁶⁴

Det var lite gjenbruk av data fordi materialet som regel ble innhentet manuelt for det enkelte formål og i liten grad lot seg samordne. Man hadde begynt å bruke EDB for oppretting og vedlikehold av administrative registre, men

Ofte føres nesten identiske registre i flere forskjellige kontorer som har ulike arbeidsoppgaver. Noen registre opprettes til spesielle formål og har tidsbegrenset verdi, mens andre holdes ved like daglig eller mer eller mindre regelmessig. Det kan som eksempel nevnes at det i kommunene ikke er uvanlig at det føres opp til 10-15 ulike registre som inneholder opplysninger om fast eiendom. ... For en mest mulig rasjonell utnyttelse av EDB i forvaltningen har det imidlertid vært et problem å samordne flere eller helst alle kommunens registre på en hensiktsmessig måte.¹⁴⁶⁵

I oppnevningsnotatet hadde Kommunaldepartementet understreket at en eventuell innføring av 'koordinatmetoden' i regional dataregistrering ville kreve medvirkning fra en rekke forskjellige faginstanser, ville få innflytelse på arbeidet med eiendomsregistrering og

kunne være av betydning for arbeidet med det økonomiske kartverket. Utvalgets arbeid ville bli preget av en rekke tekniske og praktiske problemer som ville kreve ekspertise fra forskjellige felter.¹⁴⁶⁶

Utvalget ble følgelig oppnevnt med sju representanter fra ulike fagfelt, og valgte etter hvert å ta inn en representant for KS' «foreldre»¹⁴⁶⁷, Norges Byforbund og Norges Herredsforbund, og en fra Statistisk Sentralbyrå (SSB)

¹⁴⁶⁴ Geodatakomitéen (1971) s. 9

¹⁴⁶⁵ Geodatakomitéen (1971) s. 15

¹⁴⁶⁶ Geodatakomitéen (1971) s. 10

¹⁴⁶⁷ KS (Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon) ble i 2004 det formelle navnet på organisasjonen som ble dannet da Byforbundet og Herredsforbundet i 1972 ble slått formelt sammen. Fra 1972 til 2004 var organisasjonsnavnet 'Norske Kommuners Sentralforbund'. Forbundene var blitt tvangssammenslått i 1942, 'skilte lag' i mai 1945, men fikk i 1946 felles sekretariat, 'Kommunalt Sentralbyrå'.

dels med tanke på å gjøre innstillingen om geodatametoden brukervennlig særlig med hensyn til kommunenes behov for bedre data i sin forvaltning og planlegging, dels med tanke på visse tekniske spørsmål i forbindelse med registre og datasentraler.

Det var komitéen selv som skapte begrepet 'geodata'. Valget ble begrunnet med at koordinatmetoden «er et begrep som i praksis omfatter mange ulike måter å stedfeste data på ved hjelp av kartkoordinater». ¹⁴⁶⁸ Komitéen mente det var nødvendig å klargjøre begrepene den arbeidet med og gi dem entydige definisjoner, definerte følgelig geodata som «data om enheter som direkte eller indirekte er stedfestet ved hjelp av kartkoordinater» og skrev at 'geodatametoden' innebar

... at man ved hjelp av kart oppretter et koordinatsatt register over alle eiendommer eller annen koordinatbærende enhet, og at man gir disse et enhetlig nummersystem. Registeret lagres på EDB-lesbart medium. Ved sammenkobling av registre som inneholder identifikasjonsbetegnelser etter samme system kan deres innhold få en nøyaktig geografisk lokalisering ved hjelp av eiendommens kartkoordinater.

Geodatakomitéen anbefalte at geodatametoden ble tatt i bruk ved at det ble opprettet et 'register for koordinatbærende enhet' - et

Sentralt eiendomsregister med følgende innhold:

- 1) Matrikkelbetegnelse etter et enhetlig system
- 2) Landsløpenummer
- 3) Representasjonsadresse
- 4) Bygningsnummer
- 5) Antall koordinatbestemte punkter
- 6) Kode for koordinatobjekt
- 7) Representasjonskoordinater

... For sammenkobling av dette register med andre registre hvis informasjon man ønsker bedre stedfestet, er det nødvendig at enhetene i registrene har felles identifikasjonsdata. Disse identifikasjonsdata må være stabile over tid, de må entydig identifisere den enkelte registreringsenhet, og de må egne seg for maskinell behandling. Man bør bygge et system på så få slike integrasjonsnøkler som mulig, da det vil rasjonalisere integrasjonsarbeidene

¹⁴⁶⁸ Geodatakomitéen (1971) s. 5

og forenkle den maskinelle behandling av dataene. Minst en av integrasjonsnøkklene må være velegnet for kartfesting og koordinatavlesing.¹⁴⁶⁹

Registeret komitéen beskrev var det som etter hvert ble 'GAB-registeret', men komitéen så det som en stor svakhet for utviklingen av geodatametoden «at man fremdeles har et uløst organisasjonsproblem når det gjelder det økonomiske kartverkets forankring i fylket og dets samordning med de kommunale oppmålingsetater» og anbefalte derfor at det ble opprettet fylkeskontor for kartarbeider «ved en samling av nåværende fylkeskartkontor og jordskifteverkets kartkontor i fylkene i ett felles kontor. Dette legges administrativt direkte under fylkeskommunen».¹⁴⁷⁰ Når det gjaldt kommunene, burde det

overveies å la en egen tjenestemann få ansvar for oppmålingsoppgavene og eiendomsregistreringen. I de kommuner hvor arbeidsoppgavene ikke er omfattende nok, bør man overveie å etablere oppmålingsvesenet som et interkommunalt organ, eventuelt med bistand fra fylkeskontoret.

Geodatakomitéen mener at disse organisasjonsspørsmål bør videre bearbeides av Geodatarådet, Kartrådet og berørte departementer.¹⁴⁷¹

De følgende årene kom NOU 1975: 26 *Om norsk kart- og oppmålingsvirksomhet*, NOU 1975: 53 *Kartografi* og St.meld. nr. 27 (1975-1976) *Om norsk kart- og oppmålingsvirksomhet*, som i sin tur resulterte i NOU 1979: 54, NOU 1983: 46 og NOU 1984: 4 - Norsk Kartplan 1, 2 og 3. Miljøverndepartementet ble etablert ved kgl res. av 5. mai 1972 som «et ledd i organiseringen av en samordnet forvaltning av fysiske ressurser», og de eksisterende sentrale kartinstitusjonene, Norges geografiske oppmåling (NGO) og Norges sjøkartverk (NSKV), ble overført fra Samferdselsdepartementet til Miljøverndepartementet (MD) med virkning fra 1. januar 1973.¹⁴⁷² Det ble etablert en ressursavdeling i Miljøverndepartementet fra 1. juni 1974, og ifølge MDs budsjettproposisjon (St. prp. nr. 1) for 1973-1974 skulle en av avdelingens oppgaver være å «samordne arbeidet med utvikling av landets kartverk, nye kartografiske metoder m. v. for å gjøre kartverket bedre egnet som redskap i ressursplanlegging og miljøvernarbeidet».¹⁴⁷³

¹⁴⁶⁹ Geodatakomitéen (1971) s. 23-24

¹⁴⁷⁰ Geodatakomitéen (1971) s. 33

¹⁴⁷¹ Geodatakomitéen (1971) s. 34

¹⁴⁷² St.meld. nr. 27 (1975-1976) s. 4

¹⁴⁷³ St.meld. nr. 27 (1975-1976) s. 4

Et fellestrekk ved både utredningene som er nevnt over og flere andre fra samme periode¹⁴⁷⁴ er at utvalgene bak dem støttet tanken om etablering av systemet Geodatakomitéen hadde foreslått, og gikk ut fra at det kom til å bli etablert. Det var imidlertid først med St.meld. nr. 25 (1977-1978) Miljøverndepartementet formelt informerte Stortinget om at departementet tok sikte på å etablere «det såkalte GAB-systemet for alle landets kommuner så raskt som mulig». Ved behandlingen sluttet Stortinget seg til opplegget, og systemet ble deretter satt i prøvedrift.¹⁴⁷⁵

Geodatakomitéen hadde nokså forsiktig foreslått «at man begynner med et informasjonssystem av beskjedent omfang, og senere utvider etter behov»¹⁴⁷⁶, men det ble tidlig slått fast at registeret burde omfatte all grunn i Norge, og dermed også vegarealene. Delingslovutvalget mente også at dette var nødvendig:

Behovet for oversikt over grunnarealer og deres eierforhold er ... ikke begrenset til de eiendommer som er skattepliktige etter de ordinære skattelover. Utvalget går derfor ut fra at et nytt eiendomsregister må omfatte all grunn uten unntakelse. I lovutkastet har utvalget derfor ikke sondret mellom matrikulert og umatrikulert grunn, men foreskriver deling eller kartforretning som vilkår for de samme disposisjoner uansett forholdet til matrikkelen.¹⁴⁷⁷

Delingslovutvalget ble opprinnelig satt ned for å komme med en innstilling om revisjon av skylddelingsloven, men mente at arbeidet med en lov om eiendomsdeling måtte sees i sammenheng med utviklingen på kartområdet. Det var Landbruks- og matdepartementet som hadde ansvaret for skylddelingsloven, men ettersom det overordnet ansvaret for all kart- og oppmålingsvirksomhet i Norge var blitt lagt til Miljøverndepartementet i 1974, besluttet regjeringen i oktober 1977 at også ansvaret for delingsloven skulle overføres til Miljøverndepartementet.¹⁴⁷⁸

I likhet med delingslovutvalget mente departementet at «Både jernbanegrund og veggrunn bør klart og nøyaktig avgrenses og registreres på samme måte som annen eiendom, ikke minst av hensyn til de berørte naboer og institusjoner selv».¹⁴⁷⁹ Det fremgår

¹⁴⁷⁴ Se NOU 1979: 54 s. 12

¹⁴⁷⁵ NOU 1979: 54 s. 12

¹⁴⁷⁶ Geodatakomitéen (1971) s. 7

¹⁴⁷⁷ NOU 1973: 31 s. 18

¹⁴⁷⁸ Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) s. 9

¹⁴⁷⁹ Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) s. 11

av proposisjonen at Vegdirektoratet ga «sin tilslutning til intensjonene i utkastet», men var redd for at det ville føre til forsinkelser, og hadde pekt på at «veggrunn til nå ikke har vært særskilt skyldsatt, og at en reform her vil berøre anslagsvis 12000 saker pr. år». ¹⁴⁸⁰ Antallet saker som ville bli en følge av at også de eksisterende vegene måtte registreres, var sannsynligvis ikke tatt med i denne beregningen. Miljøverndepartementet viste imidlertid til at det var foreslått forenklede regler for registrering av veggrunn, og mente registreringen ville by på få problemer – det ble antatt at «grunnen det gjelder, ... ofte [vil] være tilfredsstillende oppmålt og grensemerket», slik at det bare var snakk om å tildele den et gårds- og bruksnummer. ¹⁴⁸¹ Departementet ville også «anbefale overfor Justisdepartementet at denne framgangsmåte ... godtas som grunnlag for tinglysing».

Det var først etter at delingsloven hadde trådt i kraft man oppdaget at bestemmelsene i tinglysingsloven gjorde det vanskelig å gi de eksisterende vegene gårds- og bruksnummer. ¹⁴⁸² 5. juni 1981 ble det derfor vedtatt nye bestemmelser som skulle forenkle registreringsprosessen både i delingsloven, tinglysingsloven og panteloven, og de trådte i kraft med umiddelbar virkning. ¹⁴⁸³ Miljøverndepartementet var imidlertid opptatt av å etablere et tydelig skille mellom det nye eiendomsregisteret GAB og grunnbøkene. Det ble derfor bestemt at veggrunn kunne tildeles grunnboksblad hvis det rent unntaksvis var behov for å tinglyse heftelser eller behov for grunnbokshjemmel i forbindelse med salg av grunn, men at hovedregelen skulle være at den bare ble registrert i GAB-registeret. ¹⁴⁸⁴

Delingsloven forutsatte at kommunene skulle ha ansvaret for kartdelen av det nye 'geodatasystemet', men i første omgang måtte lista legges lavt. Det avspeiles i delingslovforskriften slik den opprinnelig var:

Over de områder i kommunen der grensene blir koordinatbestemt i et lokalt kommunalt nett eller i NGOs landsnett, bør oppmålingsmyndigheten utarbeide eget eiendomskartverk. Kartverket skal utarbeides i målestokk 1: 500 eller 1: 1000 eller 1: 2000. Eiendomskartverket bør utarbeides som egen folie i kommunens hovedkartverk. I områder med lav grunnverdi er det

¹⁴⁸⁰ Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) s. 8

¹⁴⁸¹ Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) s. 21

¹⁴⁸² Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) s. 1-2

¹⁴⁸³ LOV-1981-06-05-50 (endringslov)

¹⁴⁸⁴ Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) s. 3-4

tilstrekkelig med innlegging på økonomisk kartverk etter forskriftenes 12.4, 2. ledd.¹⁴⁸⁵

'Bør', altså, og bare dersom det var grunnlagsnett i området. At det burde være foliekart, ga seg selv. Selv om geodatametoden var basert på at informasjon skulle lagres elektronisk, var kart fortsatt noe man produserte ved hjelp av folier.

I stortingsmeldingen om norsk kart- og oppmålingsvirksomhet fra 1975 var det påpekt at de færreste kommuner var faglig, teknisk og administrativt rustet til å utføre de lovpålagte kart- og oppmålingsoppgavene de allerede hadde, oftest av økonomiske grunner.¹⁴⁸⁶ I 1979 var det fortsatt bare rundt 4 % av kommunene som hadde eget oppmålingsvesen.¹⁴⁸⁷ Da forslaget om lovendringer som skulle forenkle vegregistreringen ble behandlet av Stortingets kommunal- og miljøvernkomité i 1981, var komitéens mindretall bekymret for hvordan arbeidet delingsloven førte med seg ville påvirke kommunene – mindretallet «konstaterer i denne sammenheng at loven innebærer en ytterligere økonomisk belastning for kommuner som på forhånd har betydelige økonomiske vanskeligheter» og mente man burde «vurdere det tempo iverksettelsen av loven skal finne sted i», blant annet fordi det «i enkelte mindre kommuner - spesielt i distriktene - kan være vanskelig å få ansatt de fagfolk som skal ivareta de oppgaver som loven pålegger».¹⁴⁸⁸ Miljøverndepartementet var også klar over at dette. Likevel var en del av begrunnelsen for å fjerne måleplikten ved salg, bortfeste og bebyggelse at departementet forutsatte

at eksisterende eiendom og festegrunn blir kartlagt etter initiativ av kommune eller fylkesmann. Derved kan eiendomskartverket utarbeides systematisk og rasjonelt og preget av tilfeldighet og 'lappeteppe' blir borte.¹⁴⁸⁹

Det ble også vist til at

Utviklingen av eiendomskart vil skje innen rammen av Norsk kartplan som er under arbeid i Miljøverndepartementet. Departementet forutsetter at såvel staten som kommunene gjør bruk av denne adgang og gjennomfører en sammenhengende eiendomskartlegging¹⁴⁹⁰

¹⁴⁸⁵ FOR-1979-10-19-4 pkt. 12.1 (slik det var i 1979)

¹⁴⁸⁶ St.meld. nr. 27 (1975-1976) s. 7

¹⁴⁸⁷ Ulltveit-Moe (1979) s. 14

¹⁴⁸⁸ Innst. O. nr. 75 (1980-1981) s. 3

¹⁴⁸⁹ Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) pkt. 3.4

¹⁴⁹⁰ Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) pkt. 3.4

og at kommunenes arbeid kunne lettes

gjennom adgangen til midlertidig forretning. Derved kan en rasjonalisere arbeidet betydelig fordi flere forretninger kan bli utført samlet av bestyrer eller senest i forbindelse med ordinær ajourføring av kartverket over området.¹⁴⁹¹

Det er lett å være etterpåklok, men neppe fullstendig skivebom å anta at departementet nok undervurderte arbeidsmengden knyttet til utarbeidingen av et fullstendig eiendomskartverk, og ikke minst arbeidet med å få vegene inn i den enkelte kommunes kart. For å forenkle arbeidet med å få uregistrert grunn inn i eiendomsregisteret holdt det at enheten var «inntegnet på tilfredsstillende kart»¹⁴⁹², og det fremgår av et brev Miljøverndepartementet sendte Vegdirektoratet i april 1982, og der det ble orientert om hvordan endringene i delingsloven skulle praktiseres, at

Med tilfredsstillende kart forstås kart i så stor målestokk at eiendommens utstrekning og plassering framgår. Kravet til målestokk vil derfor variere med forholdene på stedet. Det er ikke krav om at grensene skal være klare.¹⁴⁹³

Registreringsbrevene ga dermed grunnlag for registrering i GAB-registeret, men var til liten nytte når vegen skulle legges inn i eiendomskartet. Dette fikk følger for vegregistreringen da eiendomskartene skulle over på digitalt format.

Kommunene kunne nokså lenge stille krav om at vegmyndigheten selv sto for oppmålingsforretningen. I proposisjonen til delingsloven skrev Miljøverndepartementet at

Erverv av offentlig veggrunn vil komme inn under lovens bestemmelser. Dette vil føre med seg ca 12 000 forretninger pr. år. Det største arbeidet med disse, selve oppmålingen, bør vegmyndighetene fortsatt stå for.¹⁴⁹⁴

Allerede i den første forskriften til delingsloven ble det derfor tatt inn en bestemmelse som sa at

¹⁴⁹¹ Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) pkt. 3.4

¹⁴⁹² Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) pkt. 5.5

¹⁴⁹³ Den fullstendige referansen er ifølge skrevet «154/82 R HO/HBL Ark. 615.26»

¹⁴⁹⁴ Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) pkt. 4.5 (s. 13)

Forretning over grunn til fylkesvei hvor fylkeskommunen skal dekke grunnutgiftene helt eller delvis eller over grunn til riksvei, skal bestyres av vegmyndigheten dersom lederen for oppmålingsmyndigheten krever dette.¹⁴⁹⁵

Også Norges statsbaner (NSB) og Norges vassdrags- og elektrisitetssvesen (NVE) kunne bli pålagt å bestyre forretninger som gjaldt egen grunn. I 1983 ble ordlyden endret slik at det fremgikk at det lederen for oppmålingsmyndigheten kunne kreve, var at vegmyndigheten «utfører den tekniske delen av forretningen».¹⁴⁹⁶ Da ble det også tatt inn et punkt som sa at om de tre etatene ble

pålagt oppgaver etter denne bestemmelsen, kan de kreve at det blir ført forhandlinger om en mer langsiktig avtale om hvordan de praktiske oppgaver skal fordeles mellom kommunen og de respektive etater.

I malen for avtaler mellom SVV og kommunene om ansvarsfordelingen i oppmålingssaker etter matrikkellova, står det at formålet med avtalen er å gi Vegvesenet «rett til å utføre oppmålingsforretninger», men utgangspunktet var altså kommunenes rett til å kreve at Vegvesenet tok denne delen.

Med unntak for tre-årsfristen for fullføring av midlertidige forretninger (delingsloven § 2-6) hadde delingsloven ingen fristbestemmelser. Forretningsinformasjon kommunene fikk oversendt fra Vegvesenet, ble derfor ofte lagt 'på vent' til kommunen hadde ledig kapasitet. I 2012 behandlet Fylkesmannen i Oslo og Akershus en klage fra Vegvesenet, der utgangspunktet var at en kommune «ikke har fulgt opp en måle-/delesak etter kart- og delingsloven til tross for gjentatte purringer fra flere parter».¹⁴⁹⁷ Det var snakk om en sak der oppmålingsforretningen var avholdt i 2009, og der Vegvesenet til slutt sendte klage direkte til fylkesmannen fordi kommunen ikke hadde respondert på noen av purringene samtidig som siste frist for fullføring av saker etter delingsloven (fastsatt i matrikkelforskriften § 66) begynte å nærme seg. Fylkesmannen viste da til at selv om delingsloven ikke hadde egne frister for kommunens saksbehandling, fulgte det «av forvaltningsloven¹⁴⁹⁸ § 11 a at '[f]orvaltningsorganet skal forberede og avgjøre saken uten ugrunnet opphold.'». Sakene som var levert fra Vegvesenet til kommunene skulle dermed også

¹⁴⁹⁵ FOR-1979-10-19-4 pkt. 3.3 (slik punktet var i 1979)

¹⁴⁹⁶ FOR-1983-02-03-78 pkt. 3.3

¹⁴⁹⁷ FMOA ref. 2012/13997-2 FM-J, SVVs ref. 2010228778-12

¹⁴⁹⁸ LOV-1967-02-10

vært ført «uten ugrunnet opphold». I flere kommuner ble de imidlertid liggende så lenge at overgangsperioden utløp. Det var mulig å søke om forlengelse til utløpet av 2014, og etter hvert ble det også tatt inn to ledd i mf § 66 som innebar at saker i enkelte tilfeller kunne sluttføres uten ny oppmålingsforretning helt til utløpet av 2020. Fortsatt dukker det imidlertid opp en og annen gammel sak som er gjennomført som sak etter delingsloven, men aldri er registrert i eiendomskartet.

13.3.4.3 Registreringsinstruksen for digitalt eiendomskartverk – DEK

I denne delen gjøres det rede for hvorfor og på hvilken måte digitaliseringen av eiendomskartverket har fått virkning for veginformasjonen i dagens matrikkelkart. Kunnskap om registreringsperioden gjør det lettere å forstå hvorfor mange veger bare er registrert med hjelpelinjeavgrensning i matrikkelkartet, og dermed også forklare hvorfor eldre ferdigvegskart kan brukes som grunnlag for føring av veggrensler i dag. Først kommer det imidlertid litt informasjon om blant annet arbeidet med instruksen og datakvalitet.

I 1980 leverte Norsk regnesentral rapporten *Forslag til utvekslingsformat for digitale geodata*.¹⁴⁹⁹ I sammendraget står det at «Tanken er at norske produsenter av geodata skal påta seg å levere data i SOSI-format, slik at brukere bare behøver å anskaffe seg rutiner for lesing av dette ene formatet». SOSI er en forkortelse for det som etter hvert ble det norske standardformatet for digitale geodata, *Samordnet Opplegg for Stedfestet Informasjon*. I 1990 kom *Modell for digitalt eiendomskartverk*, utarbeidet av Kommunenes sentralforbund og Statens kartverk, og i 1992 var den blitt videreutviklet til *Registreringsinstruksen for digitalt eiendomskartverk – DEK* ('DEK-registreringsinstruksen'). Dermed kunne arbeidet med å få eiendomskartene over på digitalt format settes i gang for alvor, slik at man kunne få koblet informasjonen i GAB-registeret sammen med eiendomsflatene i det digitale kartet. Instruksen ble revidert av Statens kartverk i 1994, 1996 og 1998, men dette var bare revisjoner som følge av endringer i SOSI-standardene.¹⁵⁰⁰

I DEK-instruksen handler mye om «SOSI-egenskapen ..KVALITET som er sammensatt av koder for målemetode, nøyaktighet og synbarhet». SOSI er altså forkortelsen for det norske standardformatet for digitale geodata, *Samordnet Opplegg for Stedfestet Informasjon*, og når grensene i matrikkelkartet har ulike farger er det en følge av kodingen.

¹⁴⁹⁹ Bie og Stormark (1980)

¹⁵⁰⁰ Det er 1998-versjonen som er brukt her

Det er grensepunktene som måles og matrikkelføres, ikke linjene mellom dem, men det er likevel vanlig å snakke om 'grensekvalitet'. En grense som er innmålt i nyere tid har høy kvalitet og fremstår som en grønn linje i eiendomskart som gjengir de ulike grensekvalitetene, mens grenser som lagt inn med grunnlag i det økonomiske kartverket eller en skylddeling vil være registrert med lavere kvalitet. På Kartverkets nettsted 'Norgeskart' finner man tegnforklaring med informasjon om betydningen av de ulike fargene når man åpner punktet 'Eiendom' i menyen. En god del andre nettsteder har derimot kart der alle grenser er markert med samme farge.

I DEK-registreringsinstruksen var utgangspunktet at man alltid skulle legge inn den beste grenseinformasjonen man hadde, men i pkt. 2.5 står det at

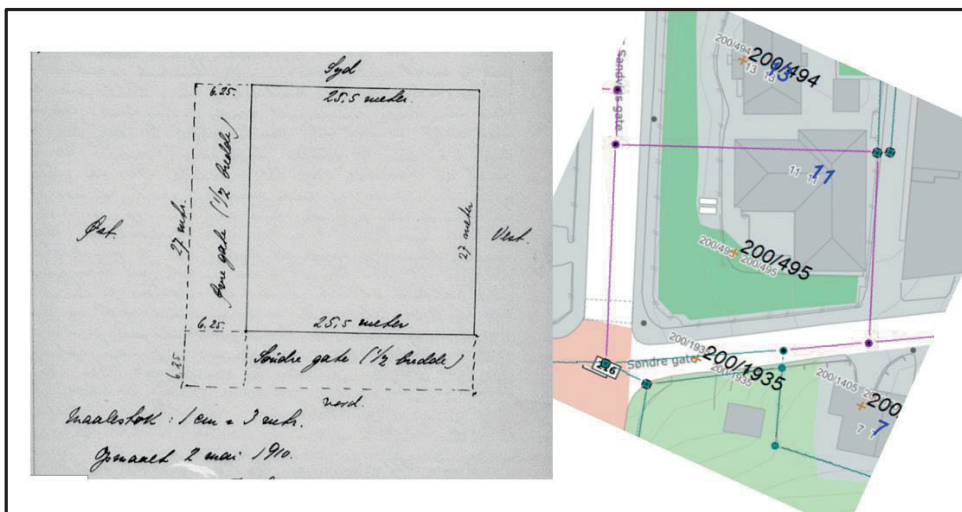
DEK skal i prinsippet dekke alt areal i Norge. Det er derfor ikke noe i veien for å bruke et 'dårligere' registreringsgrunnlag enn Økonomisk kartverk (der ØK ikke finnes) eller data fra andre kilder enn de som er nevnt her.

Kodingen skulle derfor blant annet vise hvilket grunnlag som var brukt og på hvilken måte det var lagt inn.

Alle eksisterende målebrev skulle legges inn. Det ble ikke skilt mellom gamle og nye, og i instruksen står det at «Vanlig kvalitetskoding for målebrevsdata er ..KVALITET 10 13 (se vedlegg A)». I vedlegg A er det forklart at 10 betyr at grensepunktet er terrengmålt, mens 13 viser til målemetoden «Teodolitt med målebånd». En grense med denne kodingen på grensepunktene, har grønn farge i matrikkelkartet.

Ettersom målebrev kan være gamle, betyr dette imidlertid at grensene ikke nødvendigvis er målt med moderne målemetoder, og heller ikke trenger å være *dagens* grenser. Dette kan skape utfordringer fordi det ikke er anledning til å rette målte grenser, for eksempel om det er bruttogrensene i målebrevet (altså eiendomsavgrensingen slik den var om enheten ble fradelt før gata ble opparbeidet) som er lagt inn i eiendomskartet. Matrikkelforskriften § 10 b sier at føring av opplysninger om eksisterende matrikkelenheter bare kan gjøres dersom «det ikke allerede er matrikkelført en oppmålingsforretning eller tilsvarende forretning om grensen», og det fremgår av matrikkellova § 26 tredje ledd at opplysninger om bl.a grenser bare kan suppleres eller endres ved at det gjennomføres ny oppmålingsforretning. Det står i samme ledd at kommunen likevel kan rette grenseopplysninger «når det blir dokumentert at opplysningane er feil, og dette kjem av feil i registreringa eller i vedlikehaldet av matrikkelen», men matrikkelmyndigheten må i slike

tilfeller dokumentere at det er begått en *feil*. Det er ikke sikkert at det var feil å bruke bruttogrensene, eller at nettogrensene i målebrevet angir rett grense i dag, og det er heller ikke alle målebrev som har nettogrensener. Hvordan kommunen skal gå frem for å få matrikkelført rett eiendomsgrense i slike tilfeller vil derfor være avhengig av mye mer enn bare at det er snakk om registrering som viser en annen avgrensning enn den som er reell.

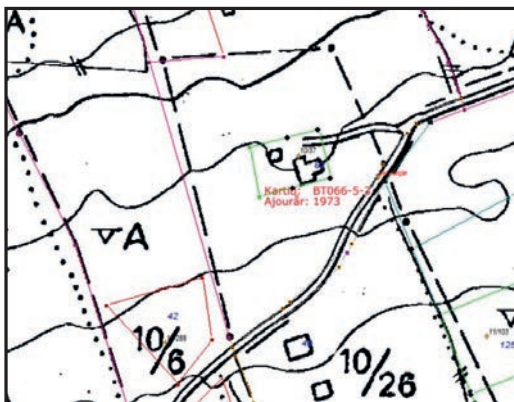


Figur 28. Her er bruttogrensene i målebrevet registrert i eiendomskartet

Enheter uten digital avgrensning i kartet kan ikke kobles sammen med informasjonen i registerdelen uten videre. Arealet må avgrensnes fullstendig, ellers vil enheten «flyte ut» og tilsynelatende omfatte et mye større område enn den egentlig gjør. I 2014 behandlet Borgarting lagmannsrett en sak der mye tyder på at det var dette som hadde skjedd.¹⁵⁰¹ Den gjaldt uenighet om størrelsen på gnr. 10 bnr. 37 i Gol kommune, en hyttetomt som ifølge skylddelingen fra 1944 var på 600 m², mens hun som kjøpte den i 2012 mente den måtte være langt større. Hun fikk ikke medhold i jordskifteretten, som kom til at bnr. 37 var på 0,6 dekar og var omkranset av bnr. 316 på alle sider, men anket avgjørelsen inn for lagmannsretten. Der la hun ned en prinsipal og en subsidiær påstand. Den prinsipale var basert på at hun mente det måtte være inngått kjøpekontrakt for flere arealer etter 1944, den subsidiære var ganske enkelt at bnr. 37 var på «7,175 dekar i samsvar med dagens matrikkel» (min utheving).

¹⁵⁰¹ LB-2014-56621

Lagmannsretten forkastet anken hennes, men førstvoterende skrev følgende i premisene: «Sett i lys av det som fremgår av skylddelings-forretningen og øvrige historiske dokumenter, fremstår det som uforståelig hvordan matrikkelen kunne tillegge bnr. 37 et så stort areal». Sett i lys av kunnskapen om at ØK-kartleggingen bare omfattet eiendommer over 5 dekar, og at det omtvistede arealet var markert som egen teig i ØK-kartet, med hytta tegnet inn på teigen, men uten at det sto verken 10/37 eller 10/316 noe sted, er det imidlertid ikke like uforståelig. Sannsynligvis ble bnr. 37 ganske enkelt karttilknyttet uten 'egen' avgrensning (altså en avgrensning som avspeilet arealstørrelsen som var oppgitt i skylddelingen), og 'fløt' dermed ut til den ble 'stoppet' av teiggrensene som allerede var registrert i det digitale kartet.



Figur 29. LB-2014-56621. ØK-kartet fra 1973 med dagens eiendomsgrenser

Hadde man ikke eiendomsgrenser som kunne legges inn, fulgte det av instruksjonen at det kunne «være nødvendig å legge inn avgrensinger som ikke har noe med virkelige eiendomsgrenser å gjøre. Der hvor grenseforløpet er helt ukjent trekker vi en linje kodet som ukjent eiendomsgrense, ..LTEMA 4099» - side 25 i instruksjonen. Litt lenger nede på samme side står det så:

Slike eiendommer er i datamodellen beskrevet med en sirkel med et lite areal (f.eks 100 m²). Det er fordel med et areal som er så stort at en bygning på eiendommen faller innenfor sirkelen. Dette er en fordel ved kontroll mot bygningsdelen i GAB. (Kontrollen går ut på å sjekke at GID knyttet til bygning er lik GID i DEK.)

Dersom slike fiktive avgrensinger blir liggende så tett at sirklene overlapper hverandre, må de redigeres slik at de ikke skjærer hverandre.

Er arealet til eiendomsteigen kjent, kan det være aktuelt å generere en sirkel som tilsvarer dette arealet, slik at riktig areal kan beregnes. (Kodes i såfall med ..ARKODE 1)

Om hyttetomten på Gol hadde fått en slik sirkel rundt representasjonspunktet, hadde det kanskje aldri blitt uenighet om hvem som eide hva, men bare vært behov for å få avklart grensene. Slike sirkler kan imidlertid også by på problemer. Ettersom de ikke

angir om enheten grenser mot f.eks en veg, kan de bli oversett i forbindelse med planleggings- eller grunnvervsprosessen. Det gjelder ikke minst om de er plassert litt 'omtrentlig' fordi de ikke kan knyttes til noe bygg. Et særlig problem i vegsammenheng er eiendommer og arealer som er innløst eller fradelt til vegformål, men aldri slettet fra grunnbøkene. De kan dukke opp igjen som sirkler i eller utenfor vegområdet, og det er ofte den opprinnelige eieren som fortsatt står som hjemmelshaver. Dette utdypes i delen om overgang til sentral matrikkel.

Enheter som ikke har grenselinjer på alle sider må også 'lukkes'. Det gjelder for eksempel enheter som grenser mot en fjord eller sjø og derfor ikke har noen angitt yttergrense. I slike tilfeller både ble og blir det brukt hjelpelinjer og hjelpepunkter for å 'lukket' enheten. I DEK-registreringsperioden ble de imidlertid brukt i langt større grad enn de blir i dag, ikke minst for å avgrense vegenheter.

Det fremgår av matrikkelforskriften § 7 (8) at hjelpelinjer og hjelpepunkter «angir at vedkommende grenseforløp er ukjent». De markerer altså ikke grenser. På nettsteder der alle grenser i matrikkelkartet er markert med samme farge, kan hjelpelinjene likevel være markert med samme farge og linjetype som grensene. I Norgeskart er de derimot stiplet, og der er det også informasjon om de fire ulike hjelpelinjetyper som er brukt i matrikkelkartet.

I registreringsinstruksen ble det skilt mellom føring av informasjon om eiendomsgrenser langs offentlige veger (punkt 2.5.3) og registrering av eiendomsgrenser som fulgte private veger (punkt 3.8.7). I punkt 2.5.3 beskrives registrering av offentlige veger både med grunnlag i ferdigvegskart fra vegkontorene og i tilfeller der det ikke fantes slike kart:

2.5.3. Eiendomsgrenser langs veger

Alle grenser fra vegkontorenes ferdigvegskart skal legges inn i DEK. Der dette ikke finnes langs offentlige veger, skal det genereres en "eiendomskorridor" langs vegen.

- Statens vegvesen leverer ferdigvegskart med grenselinjer på SOSI-formatet.
- Eiendomsgrensene langs veg blir digitalisert fra ferdigvegskart. Om mulig kan de digitaliserte koordinatene byttes ut med de målte koordinatene fra en digital punktliste.
- Langs offentlige veger hvor det ikke finnes ferdigvegskart som viser grensene, genereres en korridor ut fra midtlinje veg som skal indikere eiendommen. Midtlinje veg hentes fra VBASE.

- Gards-/bruksnummer i vegparsellene skal registreres når disse er registrert i GAB. Vegkontorene har oversikt over disse. Selv om det ikke finnes ferdigvegskart på en strekning kan vegen likevel ha et registernummer i GAB, og denne skal registreres som representasjonspunkt for eiendomsteigen i DEK (inne i den genererte korridoren). ...

Ved senere ajourføring av DEK f.eks med data fra vegkontorene er det viktig at den korridoren som vi danner rundt vegene byttes ut med de virkelige grensene.

‘Private veger’ var alle veger som ikke var klassifisert som offentlig veg på registreringstidspunktet:

3.8.7. Grense langs privat veg

Private veger danner sjelden egne eiendommer, men ofte blir hele eller deler av en privat veg registrert fordi en grense følger vegen. Vi registrerer privat veg så langt den har funksjon som grense. Grense som følger midtlinje veg for private veger skal lagres i DEK og beskrives i SOSI som vist under. ... [blant annet med LTEMA 4011, eiendomsgrense, og LTEMA 7003, midtlinje veg].

Fremgår det klart at eiendomsgrensa går i vegkanten registrerer vi den i stedet for midtlinje veg.

..LTEMA 7003 (midtlinje veg) erstattes da med ..LTEMA 7002 (veggkant) i eksemplet over.

Dersom det ikke fremgår av registreringsgrunnlaget om grensa går midt i vegen eller i vegkanten legger vi til grunn at grensa følger midtlinja. Grenselinja langs midtlinje veg registreres da med en kvalitet som viser at dette er en usikker grense (..KVALITET 81).

En del (reelt sett) kommunale veger kan ha blitt ansett som private veger fordi kommunene har hatt ulik praksis når de skulle ta stilling til hva som skulle registreres som kommunal veg i NVDB. Nedlagte veger som var ‘utlagt til bruk for de interesserte’ havnet vanligvis også i denne gruppen.

I DEK-føringsinstruksen sto det at om det fantes ferdigvegskart, skulle man bruke grensene i dette kartet når vegenheten skulle legges inn i det digitale kartverket. Der man ikke hadde ferdigvegskart, skulle det genereres en «korridor» langs vegen. I slike tilfeller ble det brukt hjelpelinjer der det var nødvendig. Deretter skulle grunneiendomsidenten (‘GID’) den aktuelle vegstrekningen var tildelt i GAB, kobles sammen med vegområdet ved hjelp av et representasjonspunkt.

Vegvesenet hadde registrert eiendomsgrensene i profiler og ‘grunnriss’ siden slutten av 1800-tallet, men mot slutten av 1960-tallet ble grunnrissene byttet ut med

ferdigvegskart med innmålte grenser. Vegvesenet hadde begynt å merke nye grensepunkter langs riks- og fylkesvegene med gule grensekuler i 1967-1968, og Vegregisterkomitéen protokollerte i møte nr. 1/1968 at «Fastsettelse av eiendomsgrenser i forbindelse med nyanlegg gjøres så vidt mulig ved hjelp av koordinater tilknyttet landsnettet».¹⁵⁰² Det var også målt inn en del gamle grenser i samarbeid med grunneierne, som godkjente grensene ved å skrive under på et 'hjemmelsdokument', enten ett som var i samsvar med malen som var utarbeidet av Vegregisterkomiteen eller det lokale vegkontorets utgave av det.¹⁵⁰³ Grunneierne skulle uansett ha kopi av den delen av ferdigvegskartet som gjaldt deres grense sammen med sin gjenpart av hjemmelsdokumentet.

Vegkontorene hadde dermed en god del ferdigvegskart (i form av kartfolier) og grense-data i arkivene allerede da delingsloven gjorde at vegene ble registreringspliktige, men grensepunktinformasjonen var svært ofte lagret i form av koordinatlister. DEK-instruksen forutsatte at Vegvesenet skulle levere «ferdigvegskart med grenselinjer på SOSI-formatet», men det Vegvesenet kunne levere var ofte bare lister med koordinatene for hvert av grensepunktene i det tilhørende kartet, men uten noen tilhørende datadiskett. I slike tilfeller måtte den som skulle legge veggrensene inn i det digitale kartverket enten bruke kartfolien og digitalisere grensepunktene derfra, eller taste inn koordinatene, ett for ett. Det enkleste ble dermed ofte alternativet «generere en korridor ut fra midtlinje veg» også i tilfeller der det fantes et ferdigvegskart. Veglinjene ble vanligvis hentet fra VBASE, 'Vegdatabasen' som Statens kartverk og Statens vegvesen hadde samarbeidet om å få etablert. Korridorbredden hadde sammenheng med det som ellers fantes av informasjon om vegen i VBASE, som vegklasse og antall kjørefelt.

En god del veger var fortsatt ikke lagt inn i VBASE. I slike tilfeller kunne veglinjen digitaliseres fra kart før korridoren ble generert. I instruksen er det imidlertid lagt inn et lite varsel i pkt. 3.2: «Når det gjelder *kommunale veger* er det ikke alltid slik at de er egne eiendommer. Dette må undersøkes spesielt før det tas stilling til om det er riktig å etablere egen eiendomssteig for kommunal veggrunn». Det kan være grunnen til at en del kommunale veger på landet ikke fikk 'vegkorridor' *selv* om de var klassifisert som kommunale.

¹⁵⁰² Vegdirektoratets rundskriv nr. 33/68

¹⁵⁰³ Vegregisterkomitéen (1973) s. 242 flg

Dersom noen av eiendommene langs vegen hadde innmålte grenser (eller gamle målebrev med 'utmål') ble vegkorridoren aldri lagt slik at den overlappet eiendommen. Hvis eiendommen lå helt inntil (eller delvis innenfor) korridoren, ble hjelpelinjene på hver side koblet inn på de målte grensene. Lå den derimot 3-4 meter fra vegen, ble korridoren ofte lagt slik at det ble litt avstand mellom hjelpelinjen og eiendomsgrensa - korridorbredden var gjerne satt litt 'forsiktig'. I slike tilfeller vil arealet mellom vegkorridoren og eiendommene med målebrev tilsynelatende tilhøre avgivereiendommen. Om man sammenlikner avstanden mellom vegen og den målte grensa med kravene til vegsideareal i perioden da eiendommen ble opprettet eller målt, vil man imidlertid se at det nesten alltid er tatt hensyn til sidearealskravet. Eiendommen grenser dermed i virkeligheten til vegen. Hvis avgivereiendommen (ifølge matrikkelkartet) omfatter arealet mellom vegen og de utskilte enhetene, kan en av følgene imidlertid bli at det bare er avgivereiendommen som får nabovarsel om noe skal gjøres med vegen.

Det kan også få andre følger. Figur 30 og 31 viser et tilfelle der hjelpelinjeavgrensingen har ført til at sidearealet langs en fylkesveg i Skiptvet kommune har havnet innenfor planområdet for et nytt boligfelt og har blitt regulert med arealformålet «Grønnstruktur» (pbl § 12-5 nr. 3) i den vedtatte planen. Det ble tatt hensyn til sidearealskravet da tomtene ble opprettet, men altså ikke til at vegen var hjelpelinjeavgrenset da reguleringsplanen ble utarbeidet. Det har ført til at det ifølge plan- og bygningsloven vil være et krav at det søkes om dispensasjon fra planformålet om det skal gjennomføres vegrelaterte tiltak innenfor vegens faktiske eiendomsområde.



Figur 30. Fv. 1046 er hjelpelinjeavgrenset, men det er tatt hensyn til sidearealskravet ved opprettingen av boligtomter

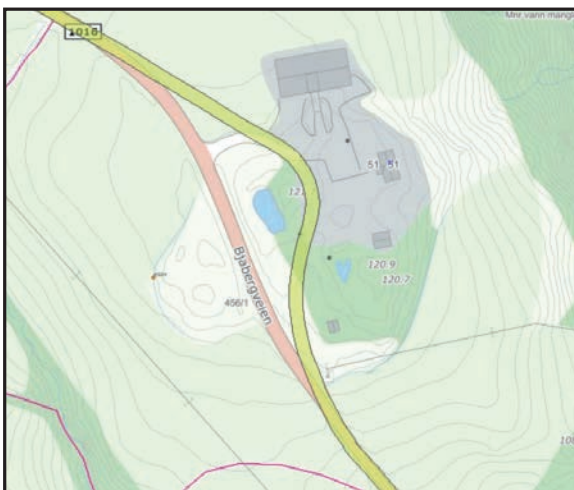


Figur 31. Sidearealet langs fv. 1046 - regulert til 'grønnstruktur' i 2019

Ettersom det bare ble brukt hjelpelinjer der man ikke hadde noe annet, var det ikke aktuelt å generere vegkorridorer i bystrøk. Der brukte man målebrevene.

De privatklassifiserte vegene fikk vanligvis bare grensemarkeringer dersom det var forskjellige eiere på hver side. Også i slike tilfeller var prinsippet 'best informasjon først, supplér der det trengs'.

I DEK-instruksen ble det understreket at «Når virkelig grense blir tilgjengelig skal denne



Figur 32. FV1016 Bjabergveien i Indre Østfold

erstatte generert korridor langs veg!» Figur 32 viser FV1016 Bjabergveien i Indre Østfold, som fikk korridor mens fylkesvegen fortsatt gikk gjennom gårdstunet. Vegen ble lagt om i 2010, og veglinjen er endret i NVDB, men det er aldri gjort noe med grensene. Matrikkelkartet viser dermed at fylkeskommunen tilsynelatende eier korridoren gjennom tunet, mens Bjaberg gård eier fylkesvegen.

I dag fremgår det av matrikkelforskriften § 10 b at kommunen kan føre inn opplysninger «om eksisterende grenser og teiger basert på opplysninger fra målebrev, jordskiftekart

eller liknende offentlige dokumenter som redegjør for grensen på en etterrettelig måte» dersom det ikke allerede er matrikkelført en oppmålingsforretning eller tilsvarende forretning om grensen. Ferdigvegskart er blant grunnlagene som kan brukes. Dette fremgår av departementets merknader til § 10 b, men ble omtalt allerede da delingsloven ble endret i 1981. Da ble prosedyrene for opptaket av slike kart beskrevet, og Miljøverndepartementet skrev da at med «den prosedyre som her følges skulle det være ubetenkelig å benytte ferdigvegskart som et alternativ til ordinær kartforretning ved registrering av eldre veggrunn». Hvilken kvalitet grensene kan registreres med kan nok variere, men føringen vil uansett gi mer korrekt informasjon om grensene enn det gir å beholde hjelpeinjeavgrensingen.

13.3.4.4 Fra kommunalt kartverk til sentral matrikkel

Selv om ansvaret for å etablere og vedlikeholde eiendomskartverket ble lagt til kommunene, ble det nokså tidlig klart at målet på sikt måtte være å få GAB-registeret og de kommunale eiendomskartene samlet i et felles system. I 1999 ble det foreslått at dette systemet skulle kalles 'matrikkelen' og skulle driftes av Statens kartverk som 'sentral matrikkelmyndighet'.¹⁵⁰⁴ Matrikkellova ble sanksjonert i juni 2005, men regjeringsskiftet samme høst førte til at den bare delvis ble satt i kraft – den nye regjeringen ville ha muligheten til å privatisere landmålingsoppgavene ut av loven.¹⁵⁰⁵ Endringsloven¹⁵⁰⁶ ble imidlertid vedtatt i 2007, og de kommunale eiendomskartene ble deretter konvertert over i sentral matrikkel, kommune for kommune, i perioden november 2007-april 2009.¹⁵⁰⁷

Før konverteringen skulle gjennomføres, jobbet både kommunene og fylkeskartkontorene med å standardisere og samordne ulik informasjon, blant annet å få karttilknyttet enheter som var registrert i GAB, men ikke kunne gjenfinnes i kommunens eiendomskart. En enhet i registerdelen blir ikke synlig i kartet før det er lagt inn en digital kobling mellom registeret og kartet - et 'representasjonspunkt' - og hvis en matrikkelenhet har flere teiger, må det også registreres eget representasjonspunkt for hver teig. Sammenkobling av enhetene i GAB-registeret med arealer i eiendomskartet ble ansett som en naturlig del av kvalitetshevingen, men «I ettertid kan det nok stilles spørsmål ved om alt

¹⁵⁰⁴ NOU 1999: 1 s. 11 og 18

¹⁵⁰⁵ Ot.prp. nr. 57 (2006-2007)

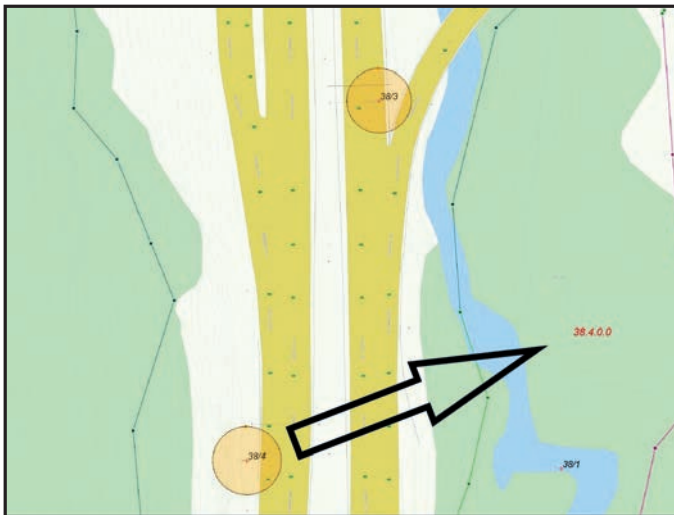
¹⁵⁰⁶ LOV-2007-06-29-94

¹⁵⁰⁷ FOR-2009-04-25-975

som kommunene i denne sammenheng ble bedt om å gjennomføre faktisk var kvalitetsheving», som det står i innføringsmodul nr. 3 til Kartverkets matrikkelføringskurs.

Litt av problemet var at man sannsynligvis gikk ut fra at om en enhet var markert som grunneiendom i GAB-registeret, måtte den antas å eksistere også 'i marka' - utgangspunktet for GAB-registeret var grunnbøkene, som ble antatt å «være den mest komplette, mest pålitelige og best oppdaterte fortegnelse over matrikulerte grunneiendommer». ¹⁵⁰⁸ Som det fremgår av pkt. 13.2.8 skulle man imidlertid slette veggrunn som ble skyldsatt for å redusere avgivereiendommens matrikkelskyld fra skattematrikkelen, men uten at det var noe krav at enheten samtidig ble slettet fra grunnboka. Det samme var tilfellet når hele eiendommer ble innløst i forbindelse med vegprosjekter. Dermed havnet mange av disse enhetene i GAB-registeret selv om de i virkeligheten ikke eksisterte lenger, og de kan så ha blitt karttilknyttet enten som følge av samordningsarbeidet før konverteringen eller i forbindelse med et senere kvalitetshevingsprosjekt.

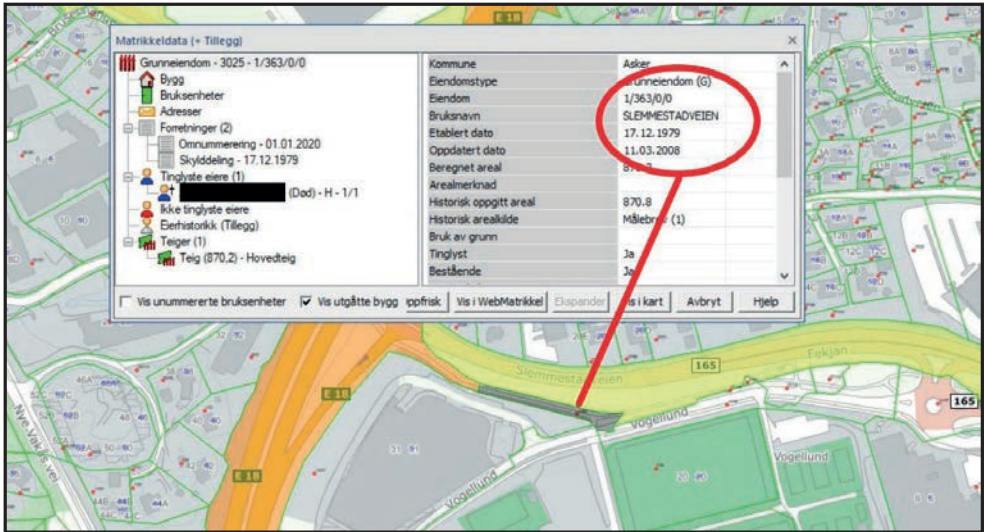
Mange eiendommer ble karttilknyttet som hjelpelinjeavgrensede sirkler før overgangen til sentral matrikkel. De kunne havne både innenfor og utenfor vegområdet, og det er ikke alltid enkelt å finne ut om en sirkel representerer en innløst eiendom, og dermed kan egenerklæres med hjemmel i tinglysingsloven § 38 b, den ene av bestemmelsene som ble vedtatt da delingsloven ble endret i 1981. Figur 33 viser to sirkler i Vassumkrysset, E6 i Frogn kommune. Den nederste viste seg å være feil-



plassert – det var en enhet som aldri var innløst, og som skulle ha vært knyttet til det privateide området mellom E6 og en fylkesveg utenfor høyre kant av klippet.

Figur 33. Feilplassert sirkel i E6 Vassumkrysset

¹⁵⁰⁸ NOU 1975: 66 s. 77



Figur 34. 'Privateid' gangvegareal i Asker

Enhetene i GAB skulle knyttes til teiger som var uten eier i kommunens eiendomskart dersom det var sannsynlig at det var snakk om samme eiendom. Det førte imidlertid til at en del arealer som var fradelt til vegformål, men der hjemmelsforholdet ikke var endret, ble karttilknyttet som veggrunn eid av andre enn vegmyndighetene. Figur 34 viser et areal som ble skilt ut fra en eiendom i Asker i 1979, i forbindelse med at det skulle anlegges en gangveg. Dette var så kort tid før delingsloven trådte i kraft at den forestående lovendringen kan ha vært en medvirkende årsak til at det ikke ble gjort noe for å få slettet den (og en del andre enheter i samme område som også ble opprettet i desember 1979) fra registrene, men den ble uansett ikke overført sammen med avgivereiendommen da denne ble solgt, og da den ble karttilknyttet, var det med avdød hjemmelshaver.

Samordningsarbeidet berørte ikke bare vegområdene, og i ettertid har det vært noen rettsaker der det er sannsynlig at en medvirkende årsak til tvistene har vært at grunneierne ikke ble varslet om arbeidet, og dermed heller ikke hadde mulighet til å si fra om noe ble feil. I 2013 avsa Drammen tingrett en dom i en tvist mellom to parter om et areal i Sande kommune, som ifølge avgjørelsen

På et tidspunkt, mest sannsynlig i 2008, fikk ... gnr. 78 bnr. 23 (heretter 78/23) i matrikkelen - Norges offisielle eiendomsregister, jf. matrikkeloven § 3. Det er et ubestridt

faktum at den omstridte parsellen har 78/23 i dagens matrikkel, og at 78/23 har oppstått ved deling fra 78/1.¹⁵⁰⁹

Den ene parten hadde kjøpt en del arealer som ifølge skjøtet omfattet to bruksnummer, 78/15 og 78/23, begge skilt ut fra 78/1 før april 1918, og han forholdt seg til informasjonen i matrikkelkartet. Eier av 78/1 mente derimot at arealet var en teig av 78/1, han kunne dokumentere at han hadde brukt den som det, og han hevdet derfor at 78/23 måtte ligge et helt annet sted.

Domspremissene innledes med at det «sentrale spørsmålet i saken er derfor om 78/23 har blitt feilplassert i matrikkelen. Det er [eier av 78/1] som har bevisbyrden for at det offentlige eiendomsregisteret er feil». Retten la til grunn «at det var Statens Kartverk som registrerte 78/23 i matrikkelen i 2008», og viste til at det fantes en rekke kart og andre dokumenter som viste at arealet hadde vært ansett som en del av 78/1 før 2008. Kommunens oppmålingsingeniør kunne heller ikke forstå hvorfor arealet var registrert som 78/23 i matrikkelkartet, han mente også det var snakk om en teig av 78/1. Retten kom likevel til motsatt resultat:

Når grunnbøkene og skylddelingsforretningene leses i sammenheng er det rettens konklusjon at grensebeskrivelsen som ble gitt av eiendommen «Skogværn» i 1918 er forenlig med plasseringen 78/23 fikk i matrikkelen i 2008. Det er ikke holdepunkter for at 78/23 har fått en annen grense eller plassering i senere forretninger eller på annen måte. Det er riktignok slik at arealet ble angitt til «ca. 3 maal» i 1918 mens 78/23 i dagens eiendomsregister er på «4322,9 kvm». Slike avvik kan forekomme når registrering skjer om lag 100 år etter fradelingen og det ikke finnes grensemerker for målingen som ble gjort den gangen. I en helhetsvurdering mener retten at dette momentet, og det faktum at vurderingen er basert på tolkning av gamle dokumenter, medfører en viss usikkerhet og tvi1. Konklusjonen er likevel at det foreligger tilstrekkelig sannsynlighetsovervekt for at matrikkelregistreringen er riktig.

Avgjørelsen ble anket, men partene inngikk forlik kort tid før den skulle opp for lagmannsretten, etter at eier av 78/1 hadde lagt frem en rapport der samtlige skylddelinger i området var gjennomgått og skissert i kart.¹⁵¹⁰ Der var konklusjonen at 78/23 ganske riktig lå et annet sted – den var aldri sammenføyet med 78/15 i grunnboka, men inngikk i arealet som hadde vært var registrert som 78/15 i kommunens

¹⁵⁰⁹ Drammen tingrett, 13-089190TVI-DRAM, avsagt 9. desember 2013

¹⁵¹⁰ Kan fremlegges på forespørsel.

eiendomskart. Når den ble karttilknyttet der den ble, var det sannsynligvis en følge av kombinasjonen av at teigen aldri hadde fått referansepunkt som teig av 78/1 i kommunens eiendomskart, samtidig som Kartverket altså satt med en ikke karttilknyttet grunnboksenhet som hørte til i det aktuelle området, og som i tillegg hadde et oppgitt areal som *nesten* stemte med teigarealet.

Kartverket har fulgt opp samordningsbehovet også etter 2010, og i forkant av Regionreformen 2020 ble det sendt ut avvikslister fordi kommune- og fylkessammenslåingene ville føre til at mange matrikkelenheter kom til å få nytt matrikkelnummer. Det ble da varslet at avvik kunne føre til at enheter som ikke var karttilknyttet, ville bli liggende med gammelt kommune- og matrikkelnummer i matrikkelregisteret. På dette tidspunktet var det imidlertid utarbeidet retningslinjer for kontroll og eventuell sletting av matrikkelenheter som ikke eksisterte i marka, og en del av de gamle 'vegeiendommene' ble slettet som følge av dette.

De som allerede er karttilknyttet, kan normalt bare fjernes fra matrikkelkartet igjen ved at de slås sammen med vegenheten de hører til. Er en tidligere eier fortsatt registrert som hjemmelshaver, må enheten først egenerklæres med hjemmel i tinglysingsloven § 38 b. Grunnboksregistrerte enheter må være imidlertid være fullstendig fri for tinglyste heftelser før de kan slås sammen med ikke-tinglyste vegenheter. Som det fremgår av pkt. 13.2.9 kan det være arbeidskrevende å få slettet gamle heftelser, så fordelene må iblant veies opp mot kostnadene ved å få dem heftelsesfri og ulempene som følger med å la slike grunnboksregistrerte vegenheter blir liggende som små, tinglyste 'øyer' i vegområdene i matrikkelkartet.

14 Oppsummering, utfordringer og forslag

14.1 Oppsummering

I innledningen stilte jeg fire underspørsmål jeg mente det var viktig å få svar på, der det første var

- Hvordan ble private parters rettigheter ivaretatt ved grunnavståelser på 18-1900-tallet?

Når man leser dommer om veggrunn og eiendomsforhold, kan man få inntrykk av at det var vanlig at veger ble anlagt eller tatt opp som offentlig veg uten at eiendomsspørsmålet ble avklart. Når det er lagt så stor vekt på de historiske forholdene i avhandlingen, er det blant annet for å balansere dette inntrykket. Det er anlagt og tatt opp mange, mange tusen mil med gater og veger i Norge med grunnlag i en bygningslov eller en av veglovene vi har hatt før dagens lov, og selv om det finnes langt flere rettsavgjørelser enn dem som er nevnt underveis, er antallet tvister om veg- og gategrunn i realiteten svært lavt stilt opp mot antallet kvadratmeter som er avstått. I innledningskapittelet ble det påpekt at fravær av lovbestemmelser om et vegrelatert forhold kan tyde på at det aldri har vært tvil om hvordan det skulle håndteres. Det samme kan sies om rettslige avgjørelser: Går ting som det skal, blir det heller ingen tvist. At det finnes mest informasjon om tilfellene der ting *ikke* har gått som det skal, betyr derfor ikke at det har vært det normale.

Deler av det tidligere avståelsessystemet kan utvilsomt virke mer inngripende enn det vi oppfatter som rett i dag. En slik ting som at veglovene vi hadde frem til 1963/64 sa at 'enhver er *pliktig* å avstå' kan gi inntrykk av at de berørte partene hadde liten mulighet til å påvirke situasjonen. Men var den egentlig så forskjellig fra dagens, der ekspropriasjonshjemmelen nok ofte oppleves som et «ris bak speilet» i forbindelse med forhandlingene?

'Grunn og gjerde'-ordningen kan oppfattes som problematisk fordi tanken hele tiden, også da Veglovkomitéen foreslo at den skulle opprettholdes i innstillingen fra 1957, var at dette ville føre til at erstatningene ble lavere enn de ville bli om det var staten eller fylkene som skulle stå for utbetalingene. Men var det slik ordningen ble oppfattet av dem som ble berørt av den? Den ga kommunene større mulighet til å påvirke anleggsvirksomheten enn den sentralstyrte anleggsvirksomheten hadde gjort, og de berørte grunneierne var ofte blant dem som ivret mest for å få offentlig veg gjennom et område,

noe som blant annet fremgår av saksfremleggene i fylkestingsprotokollene. Vi vet at fri-grunnserklæringer var vanlig, og noen har utvilsomt gitt etter for lokalt press om å avstå fra erstatningskravet. Det finnes imidlertid også erklæringer der det står at det ble gitt fri grunn i utmark og lite produktive områder, men skulle betales erstatning dersom vegen ble lagt over jordbruksarealer, og det finnes i tillegg en mengde eksempler som dokumenterer at det var helt vanlig at det ble betalt erstatning. Som følge av forholdet mellom tinglysings- og skattematrikkelsystemet finner man ikke denne informasjonen i grunnbøkene, men i Vegvesenets skjønnsregister ligger det kopi av mange tusen skjønn og overskjønn, og i arkivene ligger det også grunnriss, erstatningsberegninger og korrespondanse med kommunene om erstatningsspørsmålet. Kommunene måtte også bekrefte at alle grunnavståelses- og gjerdeerstatningsspørsmål var avklart, oprinnelig før anlegget var igangsatt, etter hvert senest når vegene ble avlevert til «det offentlige».

Når private veger ble tatt opp som offentlige, inngikk veggrunnen i det som ble overført. Dette fremgår ikke direkte av veglovene, men var en del av systemet og tankegangen rundt anleggsvirksomheten og vegopptakene, og ikke minst av skillet mellom 'eiendom' og 'veggrunn'. Lokale eiendomsoppfatninger kan ha gjort til at dette ikke var like selvsagt for alle, men det norske systemet for avståelse av grunn til vegformål er en videreføring av det vi hadde i den dansk-norske unionsperioden, og det fremgår av forarbeidene til vår første veglov at grunnen skulle være «vegens grunn».

Veggrensene ble ikke plassert etter vegvesenets «eget for godt befindene». Det var vegmyndigheten som bestemte hvor mye grunn det var behov for, og slik sett også hvor grensene skulle trekkes, men det fremgår av både rundskrivet om grunnriss fra 1891 og senere skriv og instruksjoner om innmåling av grenser at grunneierne skulle varsles før de ble endelig fastsatt, og (eventuelle) erstatninger skulle beregnes med grunnlag i denne innmålingen. Selv om det kan være vanskelig å finne dokumentasjonen i dag, må vi kunne forutsette at både lokale og sentrale myndigheter gjennomgående har agert i samsvar med gjeldende lover og retningslinjer, og dermed både at veggrunnen er avstått og at de berørte partenes rettigheter ble ivaretatt i samsvar med det som var kravene i *samtiden*. Dette må derfor være utgangspunktet når gammel veginformasjon skal brukes i dag, for eksempel når det skal vurderes hvordan matrikkelføring av gamle grenser kan gjennomføres i samsvar med *dagens* krav.

Så er det altså slik at det som har utløst mange tvister ikke er grunnnavstâelsen i seg selv, men måten man håndterte veg- og gategrunn på i eiendomssammenheng, inkludert en del av valgene som er tatt for å få dem inn i eiendomsregisteret GAB og den enkelte kommunes eiendomskart etter 1980. De tre underspørsmålene som ble oppsummert som spørsmålet «hvilke av dagens problemer skyldes hva?» i innledningen, handlet om dette:

- Hvordan har den manglende kunnskapen påvirket behandlingen av vegene ('lov-anvendelsen')?
- Hvordan har den manglende kunnskapen påvirket lovutviklingen?
- Hvordan har dette påvirket utviklingen og implementeringen av de tekniske systemene?

Som det ble sagt allerede da: De griper inn i hverandre. Der er et av problemene at samtidig som vi har fått et helhetlig eiendomsregistreringssystem – noe som er bra – har kunnskapen om at veg- og gategrunn er noe annet enn tinglysningslovens 'eiendom', gradvis forsvunnet.

En følge av dette har blitt at vi har fått et lovverk som ikke tar tilstrekkelig hensyn til at ulike grunnlag må behandles ulikt. Den logiske konsekvensen av at «*a difference in effect must mean that there was a difference in the cause*»¹⁵¹¹ er at om man ønsker å nå et bestemt mål – eksempelvis få matrikkelført gammel veginformasjon og få informasjon om nye grenseendringer inn i matrikkelen så raskt som mulig - må saksbehandlingen tilpasses det faktiske grunnlaget, ikke en generell mal for behandling av eiendomsrelaterte tiltak.

En annen følge blir saker som den om grunnen i fv. 4850 i Rogaland, som også ble omtalt i innledningen, der både den private parten og retten mente man måtte ta utgangspunkt i tinglysningsloven og retten viste til at det «må være utvilsomt at Rogaland fylkeskommune har bevisbyrden når det gjøres krav på eiendomsrett, og at tgl [tinglysningsloven] § 14 gir det utgangspunkt at eier er den som er registrert som dette i grunnboksbladet for vedkommende eiendom».¹⁵¹² At retten i dette tilfellet kom til at det ikke var «noe spesielt kritikkkverdig» at man hadde unnlatt «tinglysning og formell overføring av grunnen som var brukt til veien» i 1969, gjenspeiler en utvikling der kravet om at det må kunne fremlegges dokumentasjon av privatrettslig karakter

¹⁵¹¹ Anjum and Mumford (2018) s. 44 (kursiveringen er original)

¹⁵¹² 13-069980TVI-HAUG

oppfattes som det normale utgangspunktet også i vegsaker, noe som også påvirker synet på hvem som må ha bevisbyrden i slike saker. Man ser seg blind på strekene i kartet, og glemmer at det er slik at om kart og terreng ikke samsvarer, bør man legge til grunn at det er kartet som er feil – ikke bare på turer i skog og mark, men også i eiersammenhenger.

En tredje følge finner man i matrikkelkartet, det er all matrikkelinformasjon som er en følge av de tekniske delene av registrerings- og digitaliseringsprosessene etter at delingsloven trådte i kraft, men som ikke er i samsvar med det formelle eller reelle grunnlaget: Hjelpelinjer, bruttogrenser og eiendommer som er karttilknyttet fordi grunnen ble avstått i en tid da det ikke var noe krav at sletting fra skattematrikkelen skulle følges opp med sletting fra grunnboka. Også de 'nedlagte og utlagte', men umatrikulerte vegene er en del av dette, men da som eksempler på informasjon som mangler - kanskje fordi ingen tenkte på dem da delingsloven ble endret i 1981.

14.2 Dagens muligheter og utfordringer

Det er utvilsomt en fordel å ha et lovverk der bestemmelser om hvert enkelt saksfelt i størst mulig grad er samlet i samme lov, ikke spredt ut over en rekke sær- og enkeltlover, men det er likevel ikke problemfritt. Ønsket om bedre samordning og forenkling av lovverket var utgangspunktet for mandatet som *Utvalget til å utrede spørsmålet for forenkling og rasjonalisering av ekspropriasjonslovgivningen* fikk, og som resulterte i NUT 1954:1 og etter hvert oreigningslova¹⁵¹³; det var utgangspunktet for mandatet utvalget som leverte NOU 1987: 21 om samordning av lovene om arealdisponering fikk, og som førte til overgangen fra vegplaner til reguleringsplan også for veganlegg, og det har vært utgangspunktet for en rekke andre prosesser som også har hatt som en del av målsetningen å samle, forenkle og effektivisere lovverket og saksbehandlingen. Det er imidlertid grenser for hvor langt man kan 'strømlinjeforme' et lovverk uten at det går på bekostning av noe, og som det fremgår av pkt. 9.7.2 var det denne avveiningen som lå bak beslutningen om å beholde ekspropriasjonshjemmelen for veggrunn i veglova i stedet for å overføre den til oreigningslova.¹⁵¹⁴ Som det fremgår av pkt 13.3.3 valgte man imidlertid en annen løsning da lovgivningen om arealplanlegging ble samlet i plan- og

¹⁵¹³ LOV-1959-10-23-3

¹⁵¹⁴ Ot.prp. nr. 43 (1957) s. 10

bygningsloven, så sær- og unntaksbestemmelsene for vegger fremgår i dag av saksbehandlingsforskrifter hjemlet i plan- og bygningsloven, mens veglova bare viser til at planlegging skal skje etter plan- og bygningslovens regler. Over tid har dette ført til at det har blitt stadig vanskeligere å sette seg inn i sammenhengene, og de ordinære delingsvilkårene i plan- og bygningsloven har også påvirket måten matrikkellova anvendes på i vegsaker. Tanken var at sær- og unntaksbestemmelsene for vegsaker i disse to lovene skulle forenkle vegsakene og sikre mot unødig dobbeltbehandling, men i dag gjør de dem bare uoversiktlige, uklare og mindre formålstjenlige, særlig med tanke på matrikkellovens målsetting om matrikkelen som et pålitelig register der «grenser og eidsforhold blir klarlagde».

Det er viktig at den lokale myndigheten som har ansvaret for dele- og matrikkelaker også har den nødvendige muligheten til å kontrollere at vilkårene for fjennomføring av de ulike sakstypene er oppfylt, men i dag har systemet blitt for «tungrodd». Det går ikke bare ut over vegmyndighetene, men påvirker også private grunneiere som har avstått grunn til et vegtiltak, men ikke får ny grense før det har gått mange år. Matrikkelkartet blir mindre pålitelig enn det kunne vært, noe som øker sannsynligheten for tvister. Kostnadene blir også høyere enn de burde - både for vegmyndighetene og for kommunene - når en sak blir sendt frem og tilbake flere ganger fordi det ikke er enighet om hvordan den skal behandles.

Det er naturlig at usikkerhet får følger både for lovutviklingen og lovanvendelsen. Den manglende kunnskapen om hvordan grunnavståelser og registreringer ble gjennomført tidligere er utvilsomt et forhold som har skapt usikkerhet, og som dermed må antas å være en medvirkende årsak til at situasjonen er blitt som den er. Nå som det er gjort rede for dette, blir spørsmålet imidlertid hvordan kunnskapen kan brukes.

En del av utfordringen er at det må skilles mellom gamle og nye saker. Kunnskap om de historiske forholdene kan forhåpentligvis gjøre det enklere å bruke eldre informasjon som en del av arbeidet med å få kvalitetshevet matrikkelen. Der er utgangspunktet at dagens eier normalt ikke kan påberope seg å ha overtatt mer enn det tidligere eiere ga fra seg og derfor ikke kan motsette seg at informasjon om tidligere disposisjoner blir matrikkelført. Det fremgår av matrikkelforskriften § 10 (2) at eiere og festere skal varsles og gis mulighet til å uttale seg, men det er ikke noe vilkår at partene samtykker til at

informasjonen legges inn.¹⁵¹⁵ Om vedkommende protesterer og kommunen kommer til at kan være behov for ytterligere avklaring, kan det imidlertid bli nødvendig å legge frem tilleggsdokumentasjon. Da kan det nokså fragmenterte avståelsesansvaret vi har hatt tidligere, bli en utfordring. Nettopp derfor er det viktig å basere vurderingene og avgjørelsene på kunnskapen om at det var et krav at veggrunnen var avstått om en offentlig veg skulle anlegges eller en privat veg tas opp som offentlig, og at sidearealene var omfattet av kravet. Det er også slik at selv om matrikkelforskriften § 31 i utgangspunktet bare gjelder matrikulering av umatrikulert grunn, er vilkåret i andre ledd – «Kommunen skal undersøke om det er gitt nødvendige tillatelser etter de ordninger som gjaldt på etableringstidspunktet» - uttrykk for et generelt prinsipp i vegtilfellene: Gamle veggrensener skal ikke behandles med utgangspunkt i dagens delesaksregler, men med utgangspunkt i reglene og situasjonen da veggen ble anlagt og grensene faktisk ble etablert. I slike tilfeller er det bare snakk å formalisere et eksisterende forhold etter en vurdering av om tiltaket var lovlig da det ble gjennomført. Som det fremgår av pkt. 13.3.3.3 var veggrensene ikke omfattet av bestemmelsene om søknadspliktige tiltak før plan- og bygningslov (2008) trådte i kraft, og reguleringskravene har også endret seg. Dette må man ta hensyn til når saken skal behandles.

Kunnskap om de historiske forholdene vil nok i mindre grad påvirke kommunenes syn på hvordan nye veggrensener skal behandles i delesaks- og matrikkelsammenheng. Det er kommunene som behandler saker etter plan- og bygningsloven, og i de fleste tilfellene også har ansvaret for matrikkelsakene. Kommunene er imidlertid ikke en del av den hierarkisk oppbygde statsforvaltningen, og de er derfor i utgangspunktet ikke underlagt andre statlige organer enn Stortinget.¹⁵¹⁶ Som følge av dette kan de veiledes, men ikke instrueres til å velge en av flere mulige tolkninger av en lovbestemmelse som ikke er klar.¹⁵¹⁷ Kommunale vedtak kan påklages, og ugyldige vedtak kan oppheves av statsforvalteren eller Kommunaldepartementet dersom saken ender der, men ellers er det bare lovgivningen som setter rammer for det kommunale selvstyre.¹⁵¹⁸ Staten skal heller

¹⁵¹⁵ H-2021-9001, merknader til § 10

¹⁵¹⁶ Meld. St. 12 (2011-2012) s. 39, H-2382 pkt. 1.1

¹⁵¹⁷ Meld. St. 12 (2011-2012) s. 44

¹⁵¹⁸ Meld. St. 12 (2011-2012) s. 40

ikke gripe inn i det kommunale selvstyret mer enn det som er nødvendig for å ivareta målene ved et tiltak.¹⁵¹⁹

Dermed blir spørsmålet: Må dagens problemer løses ved at plan- og bygningsloven og matrikkellova endres, eller finnes det andre veger til målet?

14.3 Forslag: Ny veglov

Som det fremgår av pkt. 13.3.2: Veglova er en del av problemet. I dag finnes det ingen mekanisme som sikrer harmonisering av regelverkene når plan- og bygningslovens 'tiltak' er en veggrense, og det skyldes blant annet at veglovas bestemmelser om veggrunn er basert på en utdatert måte å behandle slik grunn på i både delesaks- og registrerings-sammenheng. Derfor kan veglova imidlertid også bli en del av løsningen. Både «utdateringen» og det store antallet endringer loven har vært gjennom siden den ble vedtatt i 1963, tilsier at det er på tide å få en helt ny veglov. Det er – for å sitere Gabriel Gausland – svært mange grunner til «at man ikke bør lappe på den gamle loven, men lage en helt ny, bygd på konsekvent grunnterminologi, og slik at en blir kvitt en hel del foreldede lovmotiver».¹⁵²⁰ Det er kanskje ikke behovet for 'konsekvent grunnterminologi' som er mest fremtredende i vegsammenheng, men det er utvilsomt behov for en veglov som forholder seg til dagens lovverk på eiendomsfronten og ikke henger fast i systemet vi hadde for 60 år siden.

Det eneste stedet matrikkelen er nevnt i i dagens veglov er i § 52 andre ledd, og denne bestemmelsen handler i realiteten utelukkende om forholdet til dokumentavgift og tinglysingsgebyr, altså om grunnboksregistrerte enheter. Når veganlegg er unntatt fra en lang rekke av plan- og bygningslovens ordinære kontroll- og behandlingsregler i dag, er det som nevnt fordi de er «tilfredsstillende behandlet etter andre lover», pbl § 20-6 - offentlige veger både planlegges og anlegges med grunnlag i vegnormalene, som er forskrifter hjemlet i veglova § 13. Derfor er det også vegmyndighetene som har ansvaret for å vurdere om deler av anleggstiltaket ikke er tilstrekkelig avklart i planprosessen, og følgelig må behandles særskilt. Forholdet til matrikkelen blir derimot ikke behandlet som del av planprosessen, og om grensene faller inn under saksbehandlingsunntaket er det derfor fordi vegplanleggeren har truffet blink da det ble vurdert hvor mye grunn det ville bli

¹⁵¹⁹ H-2382 pkt. 1.6

¹⁵²⁰ Gausland (1947), forordet

nødvendig å erverve for å få anlagt vegen, ikke fordi det ble tatt stilling til om de fremtidige grensene burde være akkurat *der*. Det blir sjelden sagt noe om muligheten for at det kan bli aktuelt å få registrert eiendomsgrenser som avviker fra formålsgrensen, men spørsmålet er også om det hadde gjort noen forskjell om det ble gjort, ettersom det ikke er anledning til å vedta reguleringsbestemmelser som avviker fra saksbehandlingsreglene.¹⁵²¹

Det er ingen løsning å gå over til å vedta de fremtidige eiendomsgrensene som del av planarbeidet. Det vil bare gjøre det vanskeligere og mer kostbart å få endret dem om behovet oppstår, fordi det er et klart lovkrav at det må søkes om dispensasjon ved endring av planvedtatte grensene. Om veglova hadde bestemmelser som hjemlet krav om å få matrikkelført eiendomsgrenser som var en nødvendig følge av tiltak hjemlet i veglova, men ikke utløste krav om planendring, hadde situasjonen imidlertid blitt en annen. Da kunne det vises til at grenseplasseringene ville bli en følge av vurderinger hjemlet i veglova, og det ville bli vegmyndighetens ansvar å vurdere om det var nødvendig å søke om tillatelse der eiendomsgrensa kom til å avvike fra formålsgrensa. Dette ville gjøre det enklere å håndtere eksempelvis innløsning av grunn etter krav fra en grunneier eller behov for å få registrert et grøntareal ved en rasteplass som del av vegenheten.

Dette er et spørsmål om hvordan man best skal veie de ulike lovformålene opp mot hverandre, ikke om å uthule kommunens rett og plikt til å kontrollere arealbruk. Samtidig med at oppretting og endring av eiendomsenheter ble plassert i kategorien 'tiltak' i 1993, ble det sagt at det måtte være en forutsetning for unntakene fra søknadsplikt at «behandling etter annen lov ivaretok bygningslovgivningens krav til tiltaket selv og til saksbehandlingen».¹⁵²² Som nevnt var det bare de fysiske anleggstiltakene man hadde i tankene på dette tidspunktet, men nettopp derfor er det paradoksalt at det aldri er tatt stilling til forholdet mellom plan- og bygningslovens formål med delesaksbehandlingen i ordinære tilfeller og spørsmålet om hva som skal vurderes når det skal tas stilling til en ny veggrense etter at et vegtiltak er gjennomført. I det første tilfellet skal behandlingen sikre at det ikke «oppstår» forhold som strider mot loven, forskriftene som er hjemlet i den eller en vedtatt plan, og i tillegg at det ikke «dannes tomter som er uegnet til bebyggelse på grunn av sin størrelse, form eller plassering etter reglene i denne lov», pbl § 26-1. Det siste punktet er vanligvis bare relevant i vegtilfellene dersom en

¹⁵²¹ UMD-2007-778 (PLANJUSS-2012-1-19)

¹⁵²² Ot.prp. nr. 39 (1993-1994) pkt. 9.2.3

grenseendring gjør en tomt ubebyggelig fordi den blir mindre enn kommunens krav til byggetomter, og i så fall vil bestemmelsene i plan- og bygningsloven kap. 15 om innløsning og erstatning være anvendelige – i alle fall om man tolker dem utvidende, ettersom grenseendringer som følge av utvidelse av et tiltak ikke er nevnt som grunnlag for innløsningskrav. Uavhengig av dette må vegmyndigheten nødvendigvis inngå avtale med grunneieren dersom det viser seg at det er nødvendig å erverve mer areal enn man regnet med da reguleringsplanen ble vedtatt, og i en slik situasjon vil grunneieren ha «bukta og begge endene» fordi utvidelsen ikke vil være omfattet av ekspropriasjonshjemmelen i veglova § 50. Han vil dermed kunne sette som vilkår for å underskrive en avtale at den omfatter hele enheten. Den relevante delen av vurderingskriteriene er dermed om en eiendomsgrense som avviker fra formåls grensa fører til at det «oppstår» forhold i strid med lov, forskrift eller plan. En avvikende eiendomsgrense vil ikke endre planformålet, og en formåls grense vil sjelden være angitt som bindende for den fremtidige eiendomsgrensa i planbestemmelsene. En avvikende grense kan imidlertid føre til at deler av avgivereiendommen ikke lenger kan benyttes i samsvar med formålet det er regulert til – det kan for eksempel bli umulig å oppfylle driveplikten for jordbruksarealer¹⁵²³ dersom de havner på vegsiden av et viltgjerde. Dette kan være noe kommunen må ta stilling som del av en søknad om avvikende grense, men da må saken håndteres på annen måte enn ved at det ikke gis tillatelse til å la eiendomsgrensa følge viltgjerdet. Slike gjerder må plasseres i samsvar med terrengforholdene, og skal bidra til å sikre «størst mulig trygg og god avvikling av trafikken», veglova § 1 a - veglovas formålsbestemmelse. Det er ingen grunn til å legge mindre vekt på dette formålet og matrikkellovas målsetting om klare eiendomsforhold enn på plan- og bygningslovens kontrollformål i slike tilfeller. Kommunen bør kunne kreve at reguleringsplanen endres dersom det «oppstår» lovstridige forhold som følge av grenseplasseringen, eller om den vil slå negativt ut for avgivereiendommen ved at denne i motsatt fall kommer til å omfatte vegregulert areal fordi det erverves mindre enn det forutsatte arealet, men det er vanskelig å se vektige grunner til at det skal kunne stilles krav om planendring i andre tilfeller. Det er heller motsatt: Om det ikke er ønskelig at et areal på vegsiden av et viltgjerde eller ved en ras-teplass skal kunne tas i bruk som en del av vegområdet, er den beste forsikringen mot dette at det heller ikke blir regulert til et vegrelatert formål.

¹⁵²³ LOV-1995-05-12-23 (jordlova) § 8

Veggrunn skal være matrikulert, men normalt ikke grunnboksregistrert, og dette er også et forhold som burde fremgå av veglova eller en forskrift til den. Det vil forenkle arbeidet med å få bedre oversikt over vegenhetene og overføre dem til nye vegmyndigheter når de omklassifiseres om det ble slått fast at offentlig veggrunn bare skal være grunnboksregistrert når det er behov for det av hensyn til vegen selv. Det måtte da også tas stilling til hvilke arealer dette skulle gjelde, blant annet om kaianlegg skal anses som deler av vegsystemet bare i tilfeller der de inngår i den kjørbare delen av vegsystemet, men også om det burde bli et krav at 'nedlagte og utlagte' veger ble registrert i grunnboka i forbindelse med nedleggingen. I det siste tilfellet måtte det imidlertid åpnes for å få veggrunn slettet fra grunnboka igjen, slik at det ble mulig å omklassifisere en privat veg til f.eks kommunal veg uten at den måtte forbli grunnboksregistrert. I dag kan en grunnboksregistrerte enhet bare «settes historisk» om den slås sammen med en annen enhet.

Egenerklæringshjemmelen i tinglysingsloven § 38 b og pantebortfallshjemmelen i panteloven § 1-11 fjerde ledd måtte nødvendigvis fortsatt stå i disse to lovene, men det hadde vært en fordel med bestemmelser som gjorde det enklere å få avlyst ikke bare panteheftelser, men også andre tinglyste heftelser i veggrunn. Tinglysingsloven § 38 b ble endret etter at matrikkellova trådte i kraft, og ordlyden (som var foreslått av Statens vegvesen¹⁵²⁴) var sannsynligvis basert på at hovedregelen er at veggrunn ikke skal grunnboksregistreres.¹⁵²⁵ Det ble imidlertid ikke nevnt (og fremgår heller ikke av noen av forarbeidene) at bestemmelsen har to ulike virkeområder, der det første er endring av eierforholdet for eksisterende, grunnboksregistrerte enheter som ifølge grunnboka eies av andre, mens det andre er grunnboksregistrering av matrikkelregistrerte enheter som allerede eies av vegmyndighetene. Det første tilfellet omfatter blant annet innløste eiendommer og vegarealer som ble slettet fra skattematrikkelen med grunnlag i bestemmelser i skylddelingsloven, men ikke fra grunnbøkene, og som derfor har blitt karttilknyttet i de siste tiårene. Som det fremgår av pkt. 13.2.9 kan det være arbeidskrevende å få avlyst gamle heftelser, noe det ofte er nødvendig å gjøre før en grunnboksregistrert enhet kan slås sammen med en vegenhet uten grunnboksblad. I Danmark blir veggrunn heftelsesfri uten videre fordi vegmyndigheten har plikt til å sørge for at den «udskilles i matrikelen»¹⁵²⁶, og

¹⁵²⁴ Prop. 118 L (2010-2011) s. 7-8

¹⁵²⁵ LOV-2012-01-20-7

¹⁵²⁶ Vejloven § 61. LBK nr 421 af 25/04/2023 var gjeldende utgave av vejloven da den sist ble lest, men kravet om «udskillelse» er gammelt.

slik det danske matrikkelsystemet er utformet, gjør det at veggrunnen tas fullstendig ut av systemet. Danske veger har derfor heller ikke 'eiere', der er det utelukkende vegklassen som angir ansvarsforholdet. Noe tilsvarende vil vi ikke kunne gjøre i Norge slik vårt matrikkelsystem er bygget opp, men det hadde vært en fordel om vegenhetene i matrikkelen i det minste var uten «eiendomsøyer». En egenerklæringsbestemmelse basert på samme kriterier som dem som allerede gjelder i tilfeller der tre eksisterende bestemmelsene benyttes – at vegmyndigheten overtar alt ansvar, og dermed også må ta stilling til egenerklæringsgrunnlaget og håndtere følgene av eventuelle «glipper» - ville forenklet arbeidet med å få ryddet opp i gamle enheter i vegområdet, men også tilfeller der hele eiendommer blir innløst i forbindelse med et nytt vegprosjekt.

Det hadde vært bedre om bestemmelsene om private veger ble overført til en egen lov som også omfattet relevante bestemmelser fra andre lover. Det ville gjøre at veglova fremsto som en rendyrket lov for forvaltning av offentlige veger, men også at det ble enklere å orientere seg i det som i dag er et villniss av bestemmelser med betydning for privatklassifiserte veger. Nedklassifiseringen til privat veg ville med det også få som følge at det ble et klarere skille mellom veggrunn som skal behandles som offentlig veggrunn og grunn som er offentlig eid veggrunn, men ikke offentlig *veg*. Grunnboksregistrering som del av nedklassifiseringen ville bidra til å synliggjøre dette, men ville også kompensere for at det ikke lenger vil fremgå av vegklassen hvilken vegmyndighet som er registrert som eier av grunnen.

Ettersom svært mange av dagens lovbestemmelser fungerer godt og er en følge av nyere endringer, vil utarbeiding av en ny veglov ikke innebære at det er behov for en revisjon av samtlige bestemmelser. Der det anses som uproblematisk å beholde en bestemmelse uforandre, vil det være tilstrekkelig å samle relevante deler av de eksisterende lovforarbeidene og vurdere bestemmelsen som del av lovens struktur i sin helhet. Det vil være et større prosjekt å få samlet bestemmelsene om private veger i en ny lov, men dette er ikke noen god grunn til å la dagens kap. VII *Private veger* forbli i veglova. Begrunnelsen for å samle all lovgivning om veger på landet i én lov i 1912, som det også ble vist til som begrunnelse for å videreføre sammenstillingen da veglov (1963) ble vedtatt, er ikke lenger relevant. Det er ikke lenger snakk om veger bare på landet, men også om regulerte byveger som ennå ikke er tatt opp som kommunale

veger, og som det fremgår av pkt. 9.7.3 ble samtlige bestemmelser om offentlig kontroll av veger som er «opne for allmenn ferdsel», opphevet i 1996.

14.4 Harmonisering av dagens regelverk. Forslag og anbefalinger

Det er ikke noe som tyder på at Samferdselsdepartementet har konkrete planer om å sette i gang et arbeid med ny veglovgivning, men i juni 2023 ble det lyst ut et eksternt oppdrag «for å vurdere om dagens organisering av vegsektoren på statleg nivå samla sett bidreg til effektiv ressursutnytting, politisk styring og ivaretaking av dei overordna måla i Nasjonal Transportplan», og det fremgår av utlysningen at Samferdselsdepartementet er opptatt av å ta tak i en del problemstillinger, deriblant forhold Riksrevisjonen har kritisert i en rapport om drift og vedlikehold av vegnettet.¹⁵²⁷ Som del av dette bør det påpekes at dagens veglov er den del av det som skaper problemer.

Selv om dette skulle føre til at lovarbeidet settes i gang, vil det imidlertid ta tid å få vedtatt en ny veglov. I mellomtiden bør det derfor legges vekt på å få avklart hva de ulike etatene mener er det sentrale ved de ulike bestemmelsene som er aktuelle ved behandlingen av vegsaker. En harmonisering av dagens regelverk fordrer at det tas stilling til hvilke formål det er viktigst å ivareta og hva det bør legges mest vekt på.

Veglovas formålsbestemmelse, § 1 a, er fra 1996 og sier at

Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.

Veglova er en særlov, og alminnelige tolkningsprinsipper tilsier derfor at vurderinger hjemlet i denne loven bør veie tungt ved avveininger der det kan være motstrid mellom flere lovformål. Det forutsetter imidlertid at veglova har bestemmelser med relevans for det aktuelle spørsmål, og der er det som nevnt en del å utsette på dagens veglovbestemmelser om eierforhold. Det gjør at det kan være bedre å legge vekt på hvor langt andre etaters lovhjemlede ansvar strekker seg i vegtilfellene, og trekke grensen der det ikke er noe som tilsier at det er problematisk å gi vurderinger og tiltak hjemlet i veglova forrang.

¹⁵²⁷ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/samferdselsdepartementet-med-eksternt-oppdrag-om-organisering-av-vegsektoren/id2985337/> (sist lest 26. august 2023)

Tinglysingsloven har ingen egen formålsparagraf, men som det fremgår av blant annet pkt. 13.2.7 er grunnboka et rettsvernregister med opplysninger om rettigheter og plikter knyttet til registerenhetene. Det fremgår av flere lovforarbeider, rettsavgjørelser og departementsuttalelser at det ikke skal omfatte informasjon om offentligrettslige vedtak og lovbestemte rettigheter og plikter, og utgangspunktet må derfor være at Tinglysingens ansvar knytter seg til behovet for å ivareta private grunneiere og privatrettslige rettigheter og heftelser. Det innebærer at krav om at en samferdselsrelatert matrikkelenhet skal grunnboksregistreres, bør være begrunnet med at privatrettslige forhold gjør dette nødvendig og henvisning til hvilke forhold grunnboksregistreringen skal ivareta, altså en konkret og positiv begrunnelse. I dag er det slik at begrunnelsen ofte er knyttet til en negativt avgrenset tolking av en særbestemmelse, som når Tinglysingen ikke kan se at hurtigbåtkaier er omfattet av virkeområdet for tinglysingsunntaket i matrikkellova § 24 fjerde ledd (pkt. 13.2.9). Ved anmodning om sletting av heftelser i grunnboksregistrerte enheter i vegområdet bør vurderingen være basert på samme utgangspunkt og et eventuelt avslag begrunnet på samme måte: Hvilke konkrete forhold tilsier at heftelsen fortsatt kan påberopes, eller kan bli aktualisert igjen en gang i fremtiden?

Matrikkelen skal ifølge matrikkellova § 1 være et register med opplysninger om blant annet grenser og eierforhold – en helt konkret målsetting. De formelle og materielle reglene i loven og forskriftene skal primært sikre forholdet til andre lover, deriblant plan- og bygningsloven, forvaltningsloven og tinglysingsloven. Plan- og bygningsloven § 1-1 bærer i større grad preg av å være en programerklæring, der de tre første leddene sier at

Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner.

Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.

Byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig.

Det fremgår av Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) *Til § 1* at oppregningen ikke er uttømmende og at det fremgår av andre bestemmelser hvilke hensyn som skal vektlegges. Det er imidlertid også slik at formålsbestemmelsen ble vedtatt som del av plan- og bygningslovens *plandel*, og at tredje ledd derfor «viser sammenhengen mellom plan- og byggesak

gjennom å peke på byggesaksreglenes funksjon blant annet som virkemiddel for å sikre gjennomføringen av vedtatte planer».

Saker som gjelder «oppretting og endring av eiendom» faller inn under formålsbestemmelsens «byggesaksbehandling», men som det fremgår av pkt. 14.3 er det aldri tatt stilling til hvilke av plan- og bygningslovens formål det er behov for å ivareta ved delesaksbehandling i vegtilfeller. Det er derfor et åpent spørsmål når man bør legger større vekt på formålet med matrikkelen og vurderinger hjemlet i veglova enn på plan- og bygningslovens retningslinjer. Her bør man derfor få klargjort forholdet mellom en del bestemmelser i matrikkellova/-forskriftene og i plan- og bygningsloven, og om nødvendig forskriftsfeste at det kan ses bort fra enkelte vilkår ved behandlingen av matrikkelrelaterte vegsaker. To eksempler (av flere mulige): Er grunnen til at det kan være umulig å få matrikulert tunneler at vilkårene for oppretting som anleggseiendom anses som nødvendige i alle tilfeller, eller er det bare slik at man ikke har tenkt på at disse vilkårene også kom til å omfatte tunneler og bruer? Hvordan skal man behandle tilfeller der veggrunnen ikke er regulert i samsvar med dagens planregime, for eksempel i saker der en landmåler må vurdere arealavviket opp mot matrikkelforskriftens angivelse av maksimalt arealavvik ved grensejustering?

Det er også behov for avklaring av forholdet mellom matrikkellova og vegmyndighetenes rettigheter og plikter knyttet til bestemmelser i forvaltningslova og tinglysingsloven. Det er blant annet et åpent spørsmål hva som er bakgrunnen for at det ikke er mulig å bruke egenerklæring hjemlet i matrikkellova § 24 fjerde ledd som grunnlag for registrering av eierskapet i forbindelse med matrikulering av 'utlagte' veger. Er det fordi man aldri har tenkt over problemstillingen, eller bunner det i at en slik mulighet oppfattes som for «usikker» fordi det ikke er snakk om offentlig veggrunn? Det er også uklart om egenerklæringshjemlene i matrikkellova og tinglysingsloven § 38 b bare omfatter grunn regulert til vegformål eller om de også omfatter ikke-vegregulerte arealer ervervet som del av et vegprosjekt. I forarbeidene til delingslovsendringen i 1981 står det at det «avgjørende vil være hvor nært grunnervet er knyttet til bygging av veg- eller jernbane», men for det første er avgrensingseksemplene knyttet til tiltak som er mindre uaktuelle i dag («grunn for å bygge boliger til de ansatte ved jernbanen» og «områder som erverves til uttak av sand og grus til bygging av veg eller jernbane»), for det andre var det åpenbart forholdet til panteloven det ble lagt mest vekt på – bruksavgrensingen

fremgår av pkt 5.11, merknadene til nytt fjerdeledd i panteloven § 1-11. Det bør derfor avklares hva hjemlene dekker, men også hvordan man skal behandle tilfeller der det er snakk om bebygde, innløste eiendommer, og eiendommer der restarealet har omsetningsverdi og skal avhendes etter av vegprosjektet er gjennomført, altså tilfeller der det i utgangspunktet er krav om at det beregnes verdi og betales dokumentavgift i forbindelse med hver enkelt overføring.

En avklaring av slike «gråsonespørsmål» vil bidra til å forenkle saksbehandlingen og forkorte tiden det tar før matrikkelinformasjonen blir i samsvar med de faktiske forholdene. Det vil ikke erstatte behovet for å få en oppdatert veglov, men vil i det minste bidra til at matrikkelkartet kan gi mer korrekt informasjon om vegeiendomsforhold og veggrensener enn det gjør i dag.

Kilderegister

Litteratur

Abitz (1950) – E. A. Abitz, *Vejenes retsforhold*. (Avhandling. København, 1950)

Akerhaugen (2016) – Birgitte Akerhaugen, «Gamle veger og eiendomsrett». *Årbok for Norsk vegmuseum* 2016 s. 24-57

Akerhaugen (2021) – Birgitte Akerhaugen, «Veggrunn og eiendomsopplysningene i matrikkelen». I Elvestad, Sky og Taubøll (red.), *Eiendom og juss vol 1* (2020) s. 78-112

Aker herred (1940/1942) - *Aker 1837-1937. Kommunens styre og forvaltning gjennom hundre år*. Bind I (1940), bind IV (1942)

Anjum and Mumford (2018) – Rani Lill Anjum and Stephen Mumford, *Causation in science and the methods of scientific discovery*. Oxford University Press, 2018.

Arnulf (1993) – Otto Arnulf, «Eiendomsretten til gamle veger». *Årbok for Norsk vegmuseum* 1993 s. 64-70

Arnulf (2006) – Otto Arnulf, «Allmenhetens ferdselsrett og eiendomsretten til nedlagt offentlig veg». *Årbok for Norsk vegmuseum* 2006 s. 121-126

Arnulf og Gauer (1998) – Otto Arnulf og Erik Gauer, *Vegloven (1963) med kommentarer* (Tredje utgave, 1998)

Aschehoug (1879) – T. H. Aschehoug, «Om Erstatning for tvungen Grundafståelse til Gader og offentlige Pladse samt for den ved Reguleringen fremkomne Indskrækning i Eierens Ret til at bebygge sin Grund», *Norsk Retstidende* 1879 s. 717-763

Aschehoug (1885) – T. H. Aschehoug, *Norges offentlige Ret*, bd. 3 (1885)

Aschehoug (1890) – T. H. Aschehoug, «Om den Virkning, Forandringer i Kommuneinddelingen kunne faa paa de delte Kommuners Rettigheder og Forpligtelser.» *Norsk Retstidende* 1890 s. 769-793

Aschehoug (1892) – T. H. Aschehoug, *Norges nuværende Statsforfatning*, bind 2 (1892)

Aschehoug (1897) – T. H. Aschehoug, *De norske Communers Retsforfatning før 1837* (1897)

Atlas over Danmark (1992) - *Den danske jordklassificering*. Atlas over Danmark, serie 1, bind 3 (1992)

Aubert (1877) - L. M. B. Aubert, *Den norske privatrets almindelige del. 1.1 - De norske Retskilder og deres Anvendelse (1877)*

Baldersheim (2017) - Erlend Baldersheim, *Til tingsrettens teori.* (Cappelen Damm Akademiske, 2017)

Bang og Kolle (1947) - C. W. Bang og H. Kolle, *Lov om vegvesenet av 21 juni 1912. Med endringslover av 20 februar 1926, 24 juni 1931, 19 mai 1933, 13 mars 1935, 24 juni 1938 og 22 november 1946. Med kommentar.* (Grøndahl & Sønns Forlag, Oslo, 1947)

Benterud (1978) - Olav Benterud, *Vegvesenet i Smaalenenes amt - Perioden 1824-1895* (SVV Østfold, stensilert hefte, 1978)

Benum (1979) - Edgeir Benum, *Sentraladministrasjonens historie. Bind 2, 1845-1884.* (Universitetsforlaget, 1979)

Bernt og Doublet (2008) - Jan Fridthjof Bernt og David R. Doublet, *Vitenskapsfilosofi for jurister - en innføring* (6. opplag, 2008)

Bie og Stormark (1980) - Stein W. Bie og Einar Stormark, *Forslag til utvekslingsformat for digitale geodata (SOSI-formatet, versjon 1.0).* Norsk regnesentral, rapport nr. 675 (1980)

Blom (1826) - Gustav Peter Blom, *Forklaring over Hoved-Matriculerings-Commissionens Arbeide med tilføiede oplysende og sammenlignende Tabeller, samt en historisk Indledning om Norges ældre Skyldsætning* (1826)

Boe (1996) - Erik Boe, *Innføring i juss - Juridisk tenkning og rettskildelære* (1996)

Bonderup (2014) - Gerda Bonderup, *Den yngre enevælde 1784-1848.* Danmarkshistorien.dk's E-bøker (2014)

Borgedal (1959) - Paul Borgedal, «Jordeiendommenes historie i Norge». I *Jordskifteverket gjennom 100 år, 1859-1958* (1959) s. 9-166

Brandt (1880) - Fredrik Peter Brandt, *Forelæsninger over den norske retshistorie, bind 1* (1880)

Broer og færgesteder i Danmark (1984) - *Turistårbogen 1984. Broer og færgesteder i Danmark.* (Samvirkende Danske Turistforeninger, 1984)

Brækhus og Hærem (1964) - Sjur Brækhus og Axel Hærem, *Norsk tingsrett* (1964)

- Brøgger (1951)** – Kr. Fr. Brøgger, *Lov og rett. Norsk juridisk og rettsøkonomisk oppslagsbok*. Oppdatert utgave, med forord og bidrag av Wilhelm Keilhau (1951)
- Castberg (1964)** – Frede Castberg, *Norges statsforfatning*, bind 2. (1964)
- Danermark (2005)** – Berth Danermark et al., *Explaining Society*. (2005)
- Departements-Tidende** 1832, 1833, 1834, 1837, 1843, 1845, 1846, 1849, 1860, 1861, 1882
- Eide (2015)** - Svein Eide, «Strilekrigen og Harmonien», i *Bergensposten* 2/2015 s. 13-23
- Ekspertutvalgets rapport (2018)** - *Regionreformen. Desentralisering av oppgaver fra staten til fylkeskommunene*. Rapport fra ekspertutvalg nedsatt av KMD, avgitt februar 2018.
- Eng (1998)** – Svein Eng, *U/enighetsanalyse - med særlig sikte på jus og allmenn rettsteori*. (Universitetsforlaget, Oslo, 1998)
- Ersland (2011)** - Geir Atle Ersland, *Kven eigde byen? Bygrunnlegging, grunneige og grunnleige i Bergen og eit utval nordeuropeiske byar* (2011)
- Falkanger (1980)** – Thor Falkanger, *Eierrådighet og samfunnskontroll*. (2. utg. 1976, 2. rev. utg. 1980)
- Falkanger (2016)** – Thor Falkanger, *Fast eiendoms rettsforhold* (5. utgave, 2016)
- Falkanger (2019)** – Thor Falkanger, «Fast eiendom - tilbakeføring når en ervervsforutsetning faller bort». *Tidsskrift for Eiendomsrett* 1/2019 s. 50-77
- Falkanger og Falkanger (2016)** – Thor Falkanger og Aage Thor Falkanger, *Tingsrett* (8. utgave, 2016)
- Fridericia (1894)** – J. A. Fridericia, *Adelsvældens sidste Dage. Danmarks Historie fra Christian IV's død til Enevældens Indførelse (1648-1660)*. (P. G. Philipsens Forlag, København, 1894)
- Finsaas (1991)** – Jon Sverre Finsaas, «Vegvesenets oppmålingsvirksomhet». I jubileumsskriftet *Ikke uten grunn* s. 16-21. (Heftet ble utgitt av Vegdirektoratet, Grunnervervs- og eiendomskontoret, i nov. 1991, i anledning av at det var 25 år siden de to første jordskifte kandidatene ble ansatt som grunnerververe i Statens vegvesen)

Fladby (1986) – Rolf Fladby, *Handbok i Norges historie. Bind 5: Samfunn i vekst - under fremmed styre 1536-1660.* (Universitetsforlaget, 1986)

Fyrst (1981) – Walther Fyrst, *Min sti.* (Eget forlag, 1981)

Gadamer (2010) - Hans-Georg Gadamer, *Sannhet og metode. Grunntrekk i en filosofisk hermeneutikk.* (Bokklubbens kulturbibliotek, 2010)

Gauer (2017) – Erik Gauer, *Private veier – et uanmodet fellesskap* (2017)

Gausland (1947) – G. Gausland, *Utskiftingsloven av 1882 – kommentarer.* (H. Aschehoug & Co., Oslo, 1947)

Geodatakomitéen (1971) - *Innstilling om et forbedret regionalt informasjonssystem til samfunnsplanlegging og forvaltning, avgitt 7. juli 1971*

Geodatakomitéen (1974) - *Rapport fra arbeidsgruppe 1 (Geodatakomitéen), Forslag til et system for registrering av grunneiendom (1974)*

Gerdrup (1998) – Karsten G. Gerdrup, *Skattesystem og skattestatistikk i et historisk perspektiv.* (Statistisk Sentralbyrå, 1998)

Gjelsvik (2000) – Erling T. Gjelsvik, *Jakten på Gjest Baardsen - en biografi* (2000)

Gjerløw (1948) – Olaf Gjerløw, *Stattholder Severin Løvenskiold* (1948)

Grendahl og Solberg (1959) – Torleif Grendahl og Gunnar Solberg, «Jordskiftelovene gjennom 100 år (1859-1958)». I *Jordskifteverket gjennom 100 år, 1859-1958* (1959) s. 167-304

Guttormsen (2013) - Torgrim Sneve Guttormsen, *Arkeologi i all offentlighet. Arkeologihistorie i Norge belyst ved fortidens veier som historie- og minnekunnskap.* (Avhandling, Göteborgs Universitet, Institutionen för historiska studier, 2013)

Haffner (1949) – Vilhelm Haffner, *Stortinget og statsrådet 1915-1945. Bind 1: Biografier, med tillegg til Tallak Lindstøls «Stortinget og Statsraadet 1814-1914».* (Oslo, 1949)

Hagland og Sandnes (1994) - Jan Ragnar Hagland og Jørn Sandnes, *Frostatingslova* (Det Norske Samlaget, Oslo, 1994)

Hagland og Sandnes (1997) - *Bjarkøyretten - Nidaros eldste bylov.* Omsett av Jan Ragnar Hagland og Jørn Sandnes (1997)

Harbitz (1951) – G.P. Harbitz, *Den norske leidangen* (Sjøforsvarets overkommando, 1951)

Harsson og Aanrud (2016) - Bjørn Geirr Harsson og Roald Aanrud, *Med kart skal landet bygges. Oppmåling og kartlegging i Norge 1773-2016*. (Statens kartverk, Hønefoss, 2016)

Haslestad, Kirkhus og Søgaard (1968) - Tore Johan Haslestad, Jostein Kirkhus og Odd Søgaard, *Grenser mellom offentlig veg og tilstøtende grunn*. (Hovedoppgave, NLH Ås, 1968)

Helgen (1990) – Geir Helgen, «Et 'Vesen' med lange tradisjoner». I *Brobyggeren* (bedriftsavis for SVV Buskerud) nr. 1/1990 s. 16-17

Helle (1964) – Knut Helle, *Norge blir en stat, 1130-1319. Handbok i Norges historie. Bind 1, del 3* (1964)

Helle (1982) – Knut Helle, *Kongssete og kjøpstad, fra opphavet til 1536. Bergen bys historie, bind 1* (1982)

Holmsen (1991) – Andreas Holmsen, «Skattematrikkelen 1647». I *Den eldste matrikkelen. En innfallsport til historien. Skattematrikkelen 1647*. (red. Rolf Fladby og Harald Winge, Norsk Lokalhistorisk Institutt, Oslo, 1991) s. 7-10

Haavelmo (1937) – Halvor Haavelmo, *Skedsmo herred 1837-1937* (1937)

Iversen (2001) – Tore Iversen, «Jordeie og jordleie - Eiendomsbegrepet i norske middelalderlover». I *Collegium mediaevale* 2001 s. 79-114

Jensen (1938) – Hans Jensen, *Chr. D. Reventlows liv og gerning*. (Det Kgl. danske landhusholdningsselskab, 1938)

Johannessen, Tufte og Christoffersen (2010) – Asbjørn Johannessen, Per Arne Tufte og Line Christoffersen, *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode* (4. utgave, 2010)

Johansen (2021) – Julie Riddervold Johansen, «Da arkeologene kom til Dilling». I *Ryggiof XII* s. 6-29 (Rygge Museum og Historielag, 2021)

Johnsen (1906) - Oscar Albert Johnsen, *De norske stænder. Bidrag til opplysning om folkets deltagelse i statsanliggender fra reformationen til enevældet (1537-1661)*. (1906)

Johnsen (1909) - Oscar Albert Johnsen, *Hannibal Sehesteds Statholderskab 1642-1651. Et Tidsskifte i Norges Historie* (1909)

Johnsen (1936) - Oscar Albert Johnsen, *Norges bønder. Utsyn over den norske bondestands historie* (1936)

Jørgensen (1940) - Poul Johs. Jørgensen, *Dansk retshistorie. Retskildernes og forfatningsrettens historie indtil sidste halvdel af det 17. aarhundrede* (G. E. C. Gad, København, 1940)

Kartkomitéen (1959) - *Om koordinering og kontroll av økonomiske kartarbeider. Innstilling fra Kartkomitéen av 1957, avgitt 1959.* Vedlegg til St.prp. nr. 1 (1961-1962), Samferdselsdepartementet del

Kierulf og Slagstad (2012) – Anine Kierulf og Rune Slagstad, «Historikeres fortellinger om juss». I *Tidsskrift for rettsvitenskap* 2012 s. 421-457 – (TFR-2012-421)

Kiærland (1929/1930) – Lars Kiærland, «Officersstandens sociale, økonomiske og kulturelle forhold». Artikkelen er fordelt over ni nummer av Norsk militært tidsskrift 1929-1930 (10/1929 s. 938-955, 11/1929 s. 1018-1030, 12/1929 s. 1095-1104, 1/1930 s. 39-55, 2/1930 s. 140-147, 3/1930 s. 215-222, 6/1930 s. 466-473, 7/1930 s. 530-540 og 9/1930 s. 699-723)

Kjeldstadli (2022) – Knut Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget.* (2. utgave, 10. opplag, 2022)

KLNM - Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder fra vikingtid til reformasjonstid. 22 bind, utgitt 1956-1978

Knoph (1937) – Ragnar Knoph, *Oversikt over Norges rett* (2. utgave, 1937)

Knutsen (2009) – Sverre Knutsen, *Veier til modernisering. Veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet* (Pax Forlag A/S, 2009)

Knutsen og Boge (2005) – Sverre Knutsen og Knut Boge, *Norsk vegpolitikk etter 1960 - stykkevis og delt?* (Cappelen Akademisk Forlag, 2005)

Kristiansen (1931) – Oskar Kristiansen, *Norges finanser 1814-1830* (Oslo, 1931)

Kvaal (1997) – Stig Kvaal, *Dette er ikke en prøveforelesning. En fortelling med tre stemmer og bilder.* (Senter for teknologi og samfunn, NTNU, 1997)

Kaas (1957) – Carl Kaas, *Bygningsloven, kommentarutgave. Lov om bygningsvesenet av 22. februar 1924 med tillegg av 28. februar 1947 nr. 2 samt vedtekter for Oslo stadfestet 11. oktober 1956 og kommentar; Forskrifter etc. for Oslo.* (tredje reviderte utgave, 1957)

Lange (1856) - Christian C. A. Lange, *De norske Klosters Historie i Middelalderen* (1856)

Langeng (1991) - Per Kristian Langeng, «Grunnerverv gjennom 25 år - et tilbakeblikk». I jubileumsskriftet *Ikke uten grunn* s. 8-15. Hefte ble utgitt av Vegdirektoratet, Grunnervervs- og eiendomskontoret, i nov. 1991, i anledning av at det var 25 år siden de to første jordskifte kandidater ble ansatt som grunnerververe i Statens vegvesen.

Lerdam (2004) - Henrik Lerdam, *Birk, lov og ret. Birkerettens historie i Danmark indtil 1600*. (2004)

Lie (1998) - Ragnar Lie, *Veisjefen som var langt foran sin tid. Om Edvard Munchs tremening Jens Munch og hans mangeårige arbeid ved Østfold veikontor* (Statens vegvesen Østfold, 1998)

Liestøl (1972) - Aslak Liestøl, «Innskifta på Eiksteinen». I *Årbok for Stavanger museum* 1972, Vol 82, s. 67-76

Lindstøl (1892) - Tallak Lindstøl, *Storthingsrepræsentanter og Suppleanter 1814-1891. Biografisk og kronologisk Fortegnelse* (1892)

Lindstøl (1914 a) - Tallak Lindstøl, *Stortinget og statsraadet 1814-1914. Bind 1, del 1: Biografier A-K* (1914)

Lindstøl (1914 b) - Tallak Lindstøl, *Stortinget og statsraadet 1814-1914. Bind 1, del 2: Biografier L-Ø, samt tillæg* (1914)

Lindstøl (1914 c) - Tallak Lindstøl, *Stortinget og statsraadet 1814-1914. Bind 2, første del: De enkelte storting og statsraader 1814-1885* (1914)

Løgstrup (2014) - Birgit Løgstrup, *Den ældre enevælde 1660-1784*. Danmarkshistorien.dk's E-bøker (2014)

Matthiessen (1922) - Hugo Matthiessen, *Torv og Hærstræde. Studier i Danmarks Byer*. (København, 1922)

Matzen (1893) - Henning Matzen, *Forelæsninger over den danske Retshistorie. Vol. 1. Offentlig Ret* (1893)

Matzen (1896) - Henning Matzen, *Forelæsninger over den danske Retshistorie. Vol. 5. Privatret. Tingsret. Obligationsret* (1896)

- Melleby (2005)** - Ole Fredrik Melleby, «Hvem eier grunnen etter nedlagt offentlig veg?» I *Årbok for Norsk vegmuseum 2005* s. 27-60
- Michalsen (2005 a)** – Dag Michalsen (red.), *Rett, historie, metode*. Rettshistoriske studier nr. 16. Institutt for offentlig retts skriftserie nr. 2/2005
- Michalsen (2005 b)** – Dag Michalsen, «Rettshistoriefagets former». I *Rett, historie, metode* (2005) s. 1-20
- Michalsen (2005 c)** – Dag Michalsen, «En nominalistisk lese måte av fortidens rettstekster?» I *Rett, historie, metode* (2005) s. 65-90
- Mørup (1880)** – E. (Erik) Mørup, *Samling af collegiale og ministerielle Circulairer og Skrivelser m.m. vedrørende Landinspecteurernes Virksomhed. Bind 1, 1782-1879*. (Den danske Landinspecteurforening, 1880)
- Nagell (1950)** – Otto Nagell, *Det norske vegvesens historie 1820-1940 - Bind III - 1ste del* (1950)
- NGL (1848)** - Peter Andreas Munch, Rudolf Keyser og Christopher Grøndahl (1848), *Norges gamle Love indtil 1387*. Bind 2 (1848)
- Nielsen (1876)** – Yngvar Nielsen, *Det norske veivæsens udvikling før 1814* (1876)
- Nordstoga (1992)** – Olav Nordstoga, *Norske lensmenn i 800 år* (1992)
- Norske Samlinger 1 (1850-52)** - «Officielle Indberetninger om Veivæsenets Tilstand i Norge 1739-1740». I *Norske Samlinger 1* (1850-52)
- North (1990)** - Douglass C. North, *Institutions, institutional change and economic performance*. (Cambridge University Press, Cambridge, 1990)
- Ny Jord (1934)** - *Selskapet Ny Jord. 25-års beretning 1908-1933* (1934)
- Nygaard (2014)** – Pål Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*. (Pax Forlag A/S, 2014)
- Olafsen (1930)** – Arnet Olafsen, *Våre lensmenn. Et bidrag til den norske lensmannsstands historie gjennom 700 år* (1930)
- Paule (1997)** - Torbjørn Paule, *Den økonomiske kartleggingens historie i Norge fram til 1986* (1997)

Paulsrud (1996) – Geir Paulsrud, «Utdrag fra norsk veghistorie». I *Braut 1* (Danmarks Vejmuseum m.fl, 1996) s. 195-202

Paus (1751 a) – Hans Paus, *Samling av gamle Norske Love* (1751)

Paus (1751 b) – Hans Paus, *Samling av gamle Norske Love - Forordningene og privilegiene* (1751)

Paus (1956) - Hans Wangensten Paus, *Norges vegdirektører og vegsjefer* (1956)

Paus (1964) - Hans Wangensten Paus, *Militæres innsats i norsk veibygging. En historisk oversikt*. Bilag til Norsk militært tidsskrift 10/1964

Paus (1966) - Hans Wangensten Paus, *Norges Generalvegmestre – Generalvegmesterperioden 1665-1824* (1966)

Paus (1969) - Hans Wangensten Paus, *Norges vegbestyrere 1824-1864* (1969)

Pedersen (1948) – V.E. Pedersen, «Den matrikulære behandling af offentlige veje». I *Landinspektøren*, Danmark, bind 18 hf. 9, 1948 s. 173-190

Petersen (1919) – Jan Petersen, *De norske vikingesverd. En typologisk-kronologisk studie over vikingetidens vaaben*. (1919)

Prebensen og Smith (1887) – N. Prebensen og Hj. Smith, *Forarbeiderne til Kong Christian den Femtes Norske Lov af 15 april 1687* (1887)

Rapport (1815) - *Underdanigst Rapport fra Committeen for det Indre til Hans Majestæt Kongen* (1815). Nr. 7, «Underdanigst Erklæring af Committeen for det Indre, over Oberstlieut. Anberts Forslag til Forrsættelsen og Fuldbyrdelsen af den militair-trigonometriske og oekonomiske Opmaaling af Kongeriget Norge», nr. 8, «Committeen for det Indre foreslaaer underdanigst en Forbedring af Norges nuværende Matriculering»

Rasch-Engb (1974) – Rolf Rasch-Engb, «Den militære innsats i veibyggingen gjennom Lærdal og over Filefjell». *Norsk militært tidsskrift* 6/1974, s. 245-250

Reventlow (1791/1993) - Christian Ditlev Frederik Reventlow, *Plan til en forbedred Indretning af Veivæsenet i Kongeriget Danmark*. (Originalen fra 1791, utgitt av Vejdirektoratet i Danmark 1993, transkribert og med innledning av Claus Bjørn)

Reventlow (1811/1955) – Johannes Elgvin (red.), *Christian Ditlev Frederik Reventlow - Min reise i Norge 1811* (1955)

Rigsforsamlingens forhandlinger (1814) – *Den Norske Rigs-Forsamlings Forhandlinger paa Eidsvold i 1814. Udgivne efter Hoved-Protocollen ved undertegnede af Rigs-Forsamlingen udnævnte Redactører G. Sverdrup, L. Stoud Platou, Omsen.* Utgitt som seks hefter i 1814, på www.nb.no i to bind med tre hefter i hver. Paginering fra side 1 i hvert hefte.

Robberstad (1923) – Knut Robberstad, *Magnus Lagabøters bylov* (1923)

Robberstad (1952) – Knut Robberstad, *Samfund og lov i Vest-Noreg i gamal tid* (1952)

Robberstad (1963) – Knut Robberstad, «Kløyvd eigedomsrett». I *Lov og rett*, 1963 s. 162-166

Robberstad (1964) – Knut Robberstad, *Gamalnorske lovstykke* (1964)

Robberstad (1968) – Knut Robberstad (red.), *Ekspropriasjonsvederlaget* (1968)

Rogan (1998) – Bjarne Rogan, *Mellom tradisjon og modernisering. Kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie.* (Novus Forlag, 1998)

Røed (2014) – Ane Cecilie Røed, «Christian Wilhelm Bergh, Norges første veidirektør». I *Årbok for Norsk vegmuseum* 2014, s. 27-65

Schiefloe (1952) – Asmund Schiefloe, *Kritiske bemerkninger til norsk almenningrett* (1952)

Schiefloe (1955) – Asmund Schiefloe, *Hovedlinjer i norsk almenningrett* (1955)

Schjødt (1926) – Magne Schjødt, *Norsk ekspropriasjonsrett* (1926)

Schovsbo (2001) – Per Ole Schovsbo, «Hvad er en vej?». I *Vejhistorie* nr. 3/2001 s. 3-13

Schulerud (1974) – Mentz Schulerud, *Kongevei og fantesti* (1974)

Secher, CCD – V. A. Secher, *Corpus Constitutionum Daniæ. Forordninger, recesser og andre kongelige breve, Danmarks lovgivning vedkommende, 1558-1660.* 6 bind, utgitt 1887-1918

Seland (2019) – Hans I. Seland, *Til Befordringsvæsenets Fremme. En biografi om Georg Daniel Barth Johnson* (Statens vegvesen/Norsk vegmuseum, 2019)

Seland (2022) – Hans I. Seland, «Et kritisk blikk på fortellingen om chausséeen i Norge». I *Årbok for Norsk vegmuseum* 2022 s. 37-55

Seip (1965) - Jens Arup Seip, *Et regime foran undergangen. Kampen mellom menn og ideer i årene før parlamentarismens seier i Norge* ('Fakkeltok'-utgaven, 1965)

Seip (1997) - Jens Arup Seip, *Utsikt over Norges historie. Tidsrommet 1814-ca.1860, tidsrommet ca. 1850-1884* (1997, samleutgaven av de to bindene fra hhv. 1974 og 1981)

Sevatdal (2017) - Hans Sevatdal m.fl., *Eigedomshistorie* (2017)

Sevatdal, Sky og Berge (2019) - Hans Sevatdal, Per Kåre Sky og Erling Berge, *Eigedomsteori. Innføring i samfunnsvitenskapleg teoritilfang for utøving av eigedomsfag* (NMBU, 2019)

Skougaard (1899) - Joh. Skougaard, *Det norske veivæsens historie 1820-1896* (1899)

Smedstad (1988) - Ingrid Smedstad, *Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid*. (Varia 16, Universitetets oldsaksamling, 1988)

Spørck (2009) - Bjørg Dale Spørck, *Nyere norske kristenretter*. (H. Aschehoug & Co., 2009)

Stalleland (1935) - Kristen Stalleland, *Kristian Lofthus. Det han vilde og gjorde* (1935)

Stampe (I-VI) - Henrik Stampe, *Erklæringer, Breve og Forestillinger, General-Prokureur-Embedet vedkommende*. Seks bind, utgitt 1793-1807

Stang (1943) - Emil Stang, *Norsk bygningsrett* (1943)

Steenbuch (1815) - Henrik Steenbuch, *Bemærkninger over Norges Grundlov af 4de November 1814* (1815)

Stenseth (2014) - Geir Stenseth, «Noen komparative og historiske ekspropriasjonsrettslige betraktninger», *Kart og Plan 2/2014* s. 112-120

Storthings-Efterretninger 1845, 1848, 1851

Stortingstidende 1875, 1877, 1880

Sundberg (1929) - Halvar G. F. Sundberg, *Rätten til väg och gata*. Uppsala universitet, Juridiska fakultetens minnesskrift. 13, 1929 (særtrykk av Uppsala universitets årsskrift 1929 s. 98-167)

Sunde (2005) - Jørn Øyrehagen Sunde, *Speculum legale - rettspegelen* (2005)

Sunde (2019) - Jørn Øyrehagen Sunde (red.), *Fordom og forventning. Ei handbok i retts-historisk metode* (2019)

Svennevig (2020) – Jan Svennevig, *Språklig samhandling. Innføring i kommunikasjons-teori og diskursanalyse* (2020)

Tamm og Johansen (1992) - Ditlev Tamm og Jens Chr. V. Johansen, «Kongens ting, by-ens ting og bondens ting - studier i det danske retssystem 1500-1800». I *Fortid og nutid* nr. 2/1992 s. 73-100

Taranger (1898) – Absalon Taranger, *Udsigt over den norske Rets Historie. Forelæsninger. 1. Indledning, Retsbegrebets historie, Rettskildernes historie.* (1898)

Taranger (1970) – Absalon Taranger, *Magnus Lagabøters landslov* (opprinnelig utgitt 1915, ny utgivelse 1970)

Thomassen (2006) – Egil H. Thomassen, «Byplanleggeren». I *Fåberg og Lillehammer [historielag]* 2006 s. 8-25

Thorstensen (2010) – Cathrine Thorstensen, «Milestoneier fra 1687». I *Årbok for Norsk vegmuseum* 2010 s. 101-110

Topsøe-Jensen (1945) – Torben Topsøe-Jensen, «Af Kongevejenes historie». I *Dansk Vejtidskrift* 1/1945 s. 2-12

Torp (1963) - Olaf Chr. Torp, «Stortingsforhandlinger». I *Bibliotek og forskning* nr. 12/1963 s. 257-293

Tveit (1997) - Gunnar Tveit, *Kongevei og andre drammenske hovedveier i Asker og Bærum*. (Rapport fra Statens vegvesen, Akershus vegkontor, 1997)

Udnes (2021) – Heidi Udnes, «Hjemmelsgrunnlaget for tiltaksjordskifte – lovutviklingen». I Elvestad, Sky og Taubøll (red.), *Eiendom og juss vol. 1* (2021) s. 247-278

Ulltveit-Moe (1979) – Andreas Ulltveit-Moe, «Kommunens kart- og oppmålingsansvar». I *Kart og Plan* nr. 1/1979 s. 13-17

Utkast til arbeidsrutiner med formularer (1966) – *Eiendomsinngrep for riks- og fylkesveger. Utkast til arbeidsrutiner med formularer.* (Hefte utarbeidet av et utvalg oppnevnt på vegkontorsjefkonferansen 1965, distribuert til vegkontorene i januar 1966)

Utskiftningskomitéen (1899) - *Forslag fra den til behandling av spørsmålet om ordning af opmaalings- og kartlægningsarbeidet ved offentlige udskiftninger m.v. nedsatte departementale komité af 1899.* (Oslo, 1900)

Veglovkomitéen (1957) – Innstilling fra Veglovkomitéen av 1951, avlevert 6. desember 1957

Vegregisterkomitéen (1973) - Innstilling fra komité for utarbeidelse av forslag til vegregister (Vegregisterkomitéen) (1973)

Veglovutvalget (1991) – Den lange vegen ... Rapport til Vegdirektøren fra Vegdirektoratets veglovutvalg av [januar] 1991, avlevert 12. desember 1991

Vislie (1955) – Arne Vislie, *Ferdsels- og fløtningsretten, og dens stilling under ekspropriasjon* (1955)

Vogt (1816) – Jørgen Herman Vogt, *Underretning om Matrikelskylden, som Maalestok for Skat af Jordeiendomme i Norge* (1816)

Wittendorf (1973) – Alex Wittendorf, *Alvej og Kongevej - Samfærdselsforhold i det 16. og 17. århundre*. (Avhandling, København, 1973)

Lover, forskrifter, lovforarbeider mm

Lover

Når en lov ikke er ført opp med 'bindestreksreferanse' først, er årsaken vanligvis at den ikke ligger på Lovdata. I noen tilfeller er det at utgaven på Lovdata er «for ny», og derfor ikke er den jeg har forholdt meg til.

Uoffisielle korttitler er ført opp i [hakeparentes], offisielle i vanlig parentes.

Bjarkøyretten - Nidaros eldste bylov (utgitt 1997 i serien Norrøne bokverk, omsatt av Jan Ragnar Hagland og Jørn Sandnes)

Frostatingslova (utgitt 1994 i serien Norrøne bokverk, omsatt av Jan Ragnar Hagland og Jørn Sandnes)

Gulatingsloven (Robberstad (1964) og Paus (1751 a))

Magnus Lagabøters landslov (Absalon Taranger (1915, nytt opptrykk 1970)

Magnus Lagabøters bylov (Robberstad (1923) og Paus (1751 a))

Christian den Fjerdes Norske Lovbog af 1604 (Norsk historisk kjeldeskrift-institutt, Den rettshistoriske kommisjon, 1981)

Christian den Femtes Norske Lov, 14. april 1688 (Otto Mejlænders utgave fra 1883)

Kongeriket Norges Grunnlov - 17. mai 1814

Lov 6. juni 1816 angaaende Skydsvæsenet

Lov 17. august 1818 angaaende en ny Matrikel

Lov 17. august 1821 angaaende Jords og Skovs Udskiftning af Fællesskab

Lov 28. juni 1824 indeholdende yderligere Bestemmelser angaaende Skydsvæsenet

Lov 28. juli 1824 angaaende Veivæsenet i Norge [Veilov (1824)]

Lov 4. juli 1827 ang. Bygningsvæsenet i Christiania

Lov 13. september 1830 angaaende hvad der skal betales ved Retterne, samt til Fogderne, Magistraterne og adskillige andre offentlige Betjente for deres Forretninger (sportelloven)

Lov 13. september 1830 ang. Bygningsvæsenet i Bergen

Lov 23. juli 1833 indeholdende Forandringer i og Tillæg til Loven af 24de Juli 1827, angaaende Bygnings-Væsenet i Christiania

Lov 26. august 1833 angaaende Kongeriget Norges Skattevæsen

Lov 17. desember 1836 om Indførelse af den nye Matricul, som Regel for Grundeidommenes Skatteskyld paa Landet

Lov 14. Januar 1837 om Formandskaber paa Landet samt om Bestyrelsen af Districternes almindelige Commune-Anliggender

Lov 14. januar 1837 om Formandskaber i Kjøbstæderne, samt om Bestyrelsen af Kjøbstædernes almindelige Commune-Anliggender

Lov 6. april 1839 angaaende endeel Skyds- og Indquarterings-Udgifters Udredelse af Statscassen

Lov 9. august 1839 om Sarpsborgs Gjenoprettelse

Lov 8. september 1842 angaaende Bygningsvæsenet i Christiania

Lov 28. mai 1845 om Delings- og Skyldsætnings-Forretninger

Lov 19. august 1845 indeholdende nærmere Bestemmelser om Pantevæsenet

Lov 6. september 1845 angaaende Bygningsvæsenet

Lov 20. september 1845 angaaende Bygningsvæsenet i Trondhjem

Lov 12. august 1848 angaaende Bygningsvæsenet i Bergen

Lov 15. september 1851 angaaende Veivæsenet [Veilov (1851)]

Lov 28. september 1857, indeholdende Forandringer i og Tillæg til Lov om Bygningsvesenet i Bergen af 12te August 1848

Lov 12. oktober 1857 indeholdende Tillæg til og Forandringer i Lov om Veivæsenet af 15de September 1851

Lov 12. oktober 1857 om Jords og Skovs Udskiftning af Fællesskab

Lov 16. mai 1860 nr. 2 om Jords Fredning [Gjerdelov (1860)]

Lov 11. april 1863, indeholdende Forandringer i Lovgivningen om Høiesteret

Lov 6. juni 1863 om Beskatning af fast Eiendom i Christiania

Lov 6. juni 1863 om en Revision av Matriculen [Matrikkelrevisjonsloven]

Lov 12. juni 1869 nr. 48 om Bygningsvæsenet i Throndhjem

Lov 17. juni 1869 nr. 49, indeholdende adskillige Bestemmelser angaaende Bygningsvæsenet m. V. [Bygningskommuneloven]

Lov 17. juni 1869 nr. 66 om tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie paa Landet [Gårdsveiloven (1869)]

Lov 5. mai 1875 nr. 14 indeholdende Forandringer i og Tillæg til de om Bygningsvæsenet i Bergen gjældende Bestemmelser

Lov 5. juni 1875 nr. 26 angaaende Bygningsvæsenet i Christiania

Lov 18. mai 1876 nr. 14 om Udvidelse af Kjøbstaben Bergens Grændser

Lov 18. mai 1876 nr. 17 om Tillæg til Lov angaaende tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie paa Landet af 17de Juni 1869

Lov 12. mai 1877 nr. 5 om Udvidelse af Grændserne for Kjøbstaden Christiania m. V.

Lov 26. mai 1877 indeholdende Tillæg til Lov angaaende Bygningsvæsenet af 6te September 1845

Lov 15. juni 1878 nr. 1 angaaende Brugs Sammenføining m. V.

Lov 3. april 1880 nr. 2 angaaende Forpligtelse for Bygningseiere i Christiania med Hensyn til Oparbeidelse af Gader

- Lov 17. april 1880 nr. 2** angaaende Beskatning av fast Eiendom i Christiania
- Lov 13. mars 1882 nr. 2** om Udskiftning m. V.
- Lov 15. april 1882 nr. 1** om Landkommunernes Skattevæsen
- Lov 15. april 1882 nr. 2** om Bykommunernes Skattevæsen
- Lov 15. juni 1882 nr. 5** angaaende Tillæg til og Forandringer i Lov om Veivæsenet af 15de September 1851 [Sogneveisloven]
- Lov 21. juni 1883** angaaende tvungen Opmaaling af Tomter og Grunde i Kjøb- og Ladestederne
- Lov 4. juli 1884 nr. 4** indeholdende Tillæg til Lovgivningen om Matrikulering og Skyldsætning
- Lov 14. juni 1890 nr. 10** om Forandring i Lov om Bygningsvæsenet i Kristiania af 5te Juni 1875
- Lov 7. juli 1890** om tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie paa Landet
- Lov 27. juni 1892 nr. 4** om Udvidelse af Grændserne for Kjøbstaden Trondhjem
- Lov 26. juni 1893 nr. 9** indeholdende Tillæg til Lov angaaende Veivæsenet af 15de September 1851
- Lov 21. mai 1894 nr. 1** angaaende Forpligtelse for Bygningseiere i Trondhjem med Hensyn til Oparbejdelse af Gader m. m.
- Lov 21. juli 1894 nr. 5** om delvis Omordning af det civile Embedsværk
- Lov 27. juli 1896 nr. 14** om tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie og Ret til Vinterveie paa Landet
- Lov 27. juli 1896 nr. 15** om bygningsvesenet i landets byer utenfor Kristiania, Bergen og Trondhjem
- Lov 27. juli 1896 nr. 16** indeholdende Forandringer i og Tillæg til Lov om Bygningsvæsenet i Kristiania af 5te Juni 1875
- Lov 19. april 1899 nr. 1** om Bygningsvæsenet i Bergen
- Lov 26. mai 1899 nr. 3** om Bygningsvæsenet i Kristiania
- Lov 9. juni 1903 nr. 10** om Anlæg for Telegraf, Telefon og lignende Meddelelsesmidler

- Lov 19. mai 1904** om Forbud mod Opførelse af Træbygninger i Landets Byer m. v.
- Lov 11. juni 1906 nr. 3** om bygningsvæsenet i Trondhjem
- Lov 20. august 1909 nr. 2** om skylddeling m. v. (Skylddelingsloven)
- Lov 14. juni 1912 nr. 1** om anlæg av taugbaner og løipestrenger
- Lov 21. juni 1912 nr. 1** om veivæsenet [Veilov (1912)]
- Lov 21. juni 1912 nr. 2** om bruk av motorvogner
- Lov 26. mars 1915 nr. 1** om utvidelse av kjøpstaden Bergens grænser
- Lov 14. juli 1916 nr. 2** indeholdende forandringer i lov om skylddeling av 20. august 1909
- LOV-1917-06-01-1** - Lov 1. juni 1917 nr. 1 om skjønn og ekspropriasjonssaker (skjønnsprosessloven)
- Lov 14. august 1918 nr. 1** om forandring av rikets inndelingsnavn
- Lov 2. juli 1921 nr. 3** om grenseavmerkning m.v. ved økonomisk opmåling
- Lov 20. februar 1926 nr. 1** om forandring i lov om veivesenet av 21. juni 1912
- Lov 20. februar 1926 nr. 2** um motorvogner
- Lov 24. juni 1931 nr. 21** om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912
- Lov 19. mai 1933 nr. 2** om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912
- Lov 13. mars 1935 nr. 1** om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912
- LOV-1935-06-07-2** - Lov 7. juni 1935 nr. 2 om tinglysing
- Lov 24. juni 1938 nr. 24** om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912
- (Okkupasjonslovgivningen 1940-1945 – se vedlegg 1)*
- Mellombels lov 8. mai 1946 nr. 1** om at visse føresegner av okkupasjonslovgjevinga skal gjelda vidare
- Lov 22. november 1946 nr. 2** om endringer i lov om vegvesenet av 21. juni 1912
- Lov 28. februar 1947 nr. 2** om endring i lov om bygningsvesenet av 22. februar 1924
- Lov 11. juli 1947 nr. 8** om sammenslutning av Aker og Oslo kommuner

LOV-1957-06-28-16 - Lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet (friluftsløven)

LOV-1959-10-23-3 - Lov 23. oktober 1959 nr. 3 om oreigning av fast eigedom (oreigningslova/ekspropriasjonslova - orl)

LOV-1961-06-16-1 - Lov 16. juni 1961 nr. 1 om fylkeskommuner

LOV-1963-06-21-23 - Lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglov (1963))

Lov 5. juni 1964 nr. 1 om endring av veglova frå 21. juni 1963

LOV-1965-06-18-7 - Bygningslov 18. juni 1965 nr. 7

LOV-1966-12-09-1 - Lov 9. desember 1966 nr. 1 om hevd

LOV-1967-02-10 - Lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)

LOV-1968-06-21-2 - Lov 21. juni 1968 nr. 2 om 1) Sammenslutning av Bergen, Laksevåg, Fana, Åsane og Arna kommuner til en bykommune og fastsettelse av navn på den nye kommune. 2) Sammenslutning av Bergen og Hordaland fylke til ett fylke og fastsettelse av navn på det nye fylket (ved forandring i lov av 14. august 1918 om forandring i rikets inndelingsnavn) og 3) Opptagelse av Bergen kommune i fylkeskommunen (ved forandring i lov av 16. juni 1961 om fylkeskommuner)

LOV-1968-11-29 Lov 29. november 1968 om særlege råderettar over framand eigedom [servituttlova]

LOV-1970-06-05-36 - Lov 5. juni 1970 nr. 36 om endringer i kommunallovgevingen m. m.

LOV-1975-06-13-44 - Lov 13. juni 1975 nr. 44 om endringer i lov av 10. juli 1925 nr. 6 om kommunestyrevalg og fylkestingsvalg

Lov 21. mai 1976 nr. 30 om endringer i lov om fylkeskommuner av 16. juni 1961 nr. 1.

Lov 28. januar 1977 nr. 3 om endring i vegloven av 21. juni 1963 nr. 23 og visse andre lover i tilknytning til reformene i fylkesforvaltningen

LOV-1978-06-09-50 - Lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner [kulturminneløven]

LOV-1978-06-23-70 - Lov 23. juni 1978 nr. 70 om kartlegging, deling og registrering av grunneiendom (delingsloven)

Lov 30. juni 1978 nr. 71 om endring i veglova av 21. juni 1963

LOV-1981-06-05-50 - Lov 5. juni 1981 nr. 50 om endring i lov av 23. juni 1978 nr. 70 om kartlegging, deling og registrering av grunneiendom

LOV-1984-04-06-17 - Lov 6. april 1984 nr. 17 om vederlag ved oreigning av fast eiendom [ekspropriasjonsstatningslova]

LOV-1985-05-31-41 - Lov 31. mai 1985 nr. 41 om endringer i lover vedrørende inntektssystemet for kommunene og fylkeskommunene.

LOV-1985-06-14-77 - Lov 14. juni 1985 nr. 77 Plan- og bygningslov (plbl)

LOV-1989-04-21-17 - Lov 21. april 1989 nr. 17 om endringer i plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77 og i visse andre lover om arealdisponering

LOV-1990-08-31-55 - Lov 31. august 1990 nr. 55 om endringer i veglov av 21. juni 1963 nr. 23 [SVV Oslo]

LOV-1992-09-25-107 - Lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner (kommunelov (1992))

LOV-1995-05-05-20 - Lov 5. mai 1995 nr. 20 om endringer i plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77

LOV-1995-05-12-23 – Lov 12. mai 1995 nr. 23 om jord (jordlova)

LOV-1996-03-01-11 - Lov 1. mars 1996 nr. 11 om endringer i veglov 23. juni 1963 nr. 23

LOV-1996-06-21-37 - Lov 21. juni 1996 nr. 37 om endringer i lov av 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet

LOV-1998-12-18-84 - Lov 18. desember 1998 nr. 84 om endringer i lov av 21. desember 1979 nr. 77 om jordskifte o.a. og endringar i einskilde andre lovar

LOV-2000-04-07-21 - Lov 7. april 2000 nr. 21 om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23

LOV-2001-06-15-78 - Lov 15. juni 2001 nr. 78 om endringar i lov 21. desember 1979 nr. 77 om jordskifte o.a. og i einskilde andre lover

LOV-2002-06-21-39 - Lov 21. juni 2002 nr. 39 om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23, vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4, lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader, lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel og plan- og bygningslov 14. juni 1985 nr. 77 (omorganisering av Statens vegvesen)

LOV-2002-12-13-84 - Lov 13. desember 2002 nr. 84 om omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap

LOV-2003-11-28-98 – Lov 28. november 2003 nr. 98 om konsesjon ved erverv av fast eiendom mv. (konsesjonsloven)

LOV-2004-06-25-53 - Lov 25. juni 2004 nr. 53 om endringer i rettergangslovgivningen m.m. (organiseringen av den sivile rettspleie på grunnplanet)

LOV-2005-06-17-84 - Lov 17. juni 2005 nr. 84 om endringer i lov 25. juni 2004 nr. 53 om endringer i rettergangslovgivningen m.m. (organiseringen av den sivile rettspleie på grunnplanet)

LOV-2005-06-17-101 – Lov 17. juni 2005 nr. 101 om egedomsregistrering (matrikkellova)

LOV-2006-12-15-92 - Lov 15. desember 2006 nr. 92 om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23

LOV-2007-06-29-94 - Lov 29. juni 2007 nr. 94 om endringer i lov 17. juni 2005 nr. 101 om egedomsregistrering o.a.

LOV-2008-06-27-71 - Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningslov (2008), pbl)

LOV-2009-06-19-109 - Lov 19. juni 2009 nr. 109 om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen

LOV-2011-09-16-41 - Lov 16. september 2011 nr. 41 om endringer i frilufsloven og straffeloven

LOV-2013-06-21-100 - Lov 21. juni 2013 nr. 100 om fastsetjing og endring av egedoms- og rettshøve på fast egedom m.m. (jordskiftelova)

LOV-2014-06-20-27 - Lov 20. juni 2014 nr. 27 om opplysningsplikt og angrerett ved fjernsalg og salg utenom faste forretningslokaler (angrerettloven)

LOV-2016-12-16-100 - Lov 16. desember 2016 nr. 100 om endringer i veglova og plan- og bygningsloven (tildeling av begrenset myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg)

LOV-2018-06-22-83 - Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven)

LOV-2019-06-21-68 - Lov 21. juni 2019 nr. 68 om endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)

Forskrifter

Om en forskrift er plassert her, blant instruksene eller i skrivoversikten (vedlegg 1) er i hovedsak avhengig av om 'forskrift' (FOR-) har vært en del av navnet den har vært registrert med i kilden som er brukt.

Forskrift 28. oktober 1899 om Oparbeidelse af Gader samt Anlæg af Kloakledninger i Kristiania

Forskrift 12. januar 1901 for Oparbeidelse af Gader med Kloak i Akers Byggebælte

Forskrifter (res. 16. januar 1905) for Bygnings- og Reguleringsvæsenet i Akers Bygningsdistrikt

Res. 4. juni 1920 om tillegg til de ved kongelig resolusjon av 16 januar 1905 approberte byggeforskrifter for Akers bygningsdistrikt.

FOR-1963-06-21-17 Forskrift om sammenslåing av Trondheim, Strinda, Byneset, Tiller og Leinstrand, Sør-Trøndelag.

FOR-1979-10-19-4 Forskrift til delingsloven. Delegering av myndighet.

FOR-1981-09-11-8603 Forskrifter om egedomsinngrep etter veglova

FOR-1983-02-03-78 Forskrift om endring i forskrift til lov om kartlegging, deling og registrering av grunneiendom (delingsloven).

FOR-1992-12-11-1113 Forskrift til delingsloven – iverksetting av grunneiendoms-, adresse- og bygningsregisteret i GAB, Oslo kommune, Oslo.

FOR-1995-11-03-875 Forskrift om tinglysing

FOR-1996-06-21-1446 Delvis ikrafttredelse av lov av 21. juni 1996 nr. 37 om endringer i lov av 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet

FOR-1997-03-21-228 Ikraftsetjing av lov 5. mai 1995 nr. 20 og lov 28. juni 1996 nr. 55 om endringer i plan- og bygningslova. Bortfall av reglene i lov 19. juni 1970 nr. 59 om handverksnæring. Gebyr for fråsegn om branntekniske forhold. Overføring av kompetanse etter plan- og bygningslova §§ 92a, 92b og 109 og kapittel XVIII og XIX

FOR-1997-01-22-34 Forskrift om saksbehandling og kontroll i byggesaker [SAK97]

FOR-1997-12-19-1530 Instruks om avhending av fast eiendom som tilhører staten og overføring av fast eiendom mellom statsinstitusjoner

FOR-1998-12-11-1193 Forskrift om offentlege arkiv

FOR-2002-06-21-576 Ikrafttredelse av lov av 21. juni 2002 nr. 39 om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23, vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4, lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader, lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel og plan- og bygningslov 14. juni 1985 nr. 77 (omorganisering av Statens vegvesen)

FOR-2003-06-24-749 Forskrift om saksbehandling og kontroll i byggesaker (SAK) [SAK03]

FOR-2009-04-25-975 Vedtak om innføring av matrikkelsystem

FOR-2009-06-26-864 Forskrift om eiendomsregistrering (matrikkelforskriften)

FOR-2010-03-26-488 Forskrift om byggesak (byggesaksforskriften) [SAK10]

FOR-2010-06-18-896 Ikraftsetting av lov 8. mai 2009 nr. 27 om endringer i lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (byggesaksdelen). Delegering av myndighet

FOR-2012-01-20-39 Instruks om håndtering av bygge- og leiesaker i statlig sivil sektor

FOR-2014-11-28-1487 Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon

FOR-2016-12-13-1598 Forskrift om endring i forskrift om eigedomsinngrep etter veglova

FOR-2017-12-15-2105 Forskrift om offentlege arkiv

Norske lovforarbeider, utredninger, stortingmeldinger m.m.

Forhandlinger i Odelstinget, Lagtinget og Stortinget er ikke med i oversikten. Det er heller ikke stortingsdokumentene fra perioden protokollene ble ført kronologisk.

Budsjettproposisjoner som er nevnt i teksten, men var den aktuelle sesjonens Sth. Prp. No. 10 (sesjonene fra 1872 til 1899-1900) eller del av St.prp. nr. 1, er også utelatt. Statsbudsjettet har vært hver sesjons St.prp. nr. 1 siden 1872, men omfattet bare vegtiltak som var 100 % statsfinansiert til de to delene av vegbudsjettet ble samlet i

St.prp.nr. 1 (1900-1901). Der det er henvist til St.prp. nr. 1 etter 1900-1901, gjelder henvisningen særbudsjettet for det vegansvarlige departementet, med mindre noe annet er opplyst.

No. 41 (1845) *Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storthing om Udfærdigelse af en Lov om Veivæsenet m. m.*

No. 80 (1845) *Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storthing betræffende Udfærdigelse af en Lov om reelle Heftelsers Udslettelse af Pantebøgerne i visse Tilfælde.*

No. 51 (1848) *Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storthing betræffende Udfærdigelse af en Lov om Veivæsenet*

Indst. LXXII (1848) *Indstilling fra Committeeen Nr. 1 for Justits- og Politivæsenet angaaende den kongelige Proposition til Lov om Veivæsenet.*

Prop. Q (1851) *Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storthing betræffende Udfærdigelse af en Lov om Veivæsenet*

S. No. 35 (1854) *Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storthing betræffende Bevilgning for Budgetterminen fra 1ste Juli 1854 til 30te Juni 1857 til Fremme af Veivæsenet.*

Indst. S. No. 81 (1854) *Indstilling fra Veicommitteen angaaende den almindelige Bevilling for Budgetterminen fra 1854-1857 til Veivæsenets Fremme.*

Indst. S. No. 87 (1854) *Indstilling fra Veicommitteen angaaende nogle Andragender om Bidrag af Statscassen til Bygdeveie og til Broer paa disse.*

Indst. S. No. 111 (1854) *Indstilling fra den med Hensyn til Veiskattens Fordeling imellem Kjøb- og Ladestederne nedsatte specielle Committee.*

Indst. S. No. 116 (1854) *Indstilling fra Budgetcommitteeen angaaende et Forslag fra Repræsentanten Enge angaaende en Anmodning til Regjeringen om at lade anstille Undersøgelser om Forholdet mellem Grundeidendommenes Matriculskyld i de forskjellige Dele af Riget.*

Indst. O. No. 83 (1854) *Indstilling fra Veicommitteen angaaende nogle Lovforslag om Adgang til Expropriation af privat Eiendom i forskjellige Øiemed.*

S. No. 51 (1857) Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storting betræffende Bevilgning til Fremme af Veivæsenet for Budgetterminen fra 1ste Juli 1857 til 30te Juni 1860.

Dok. No. 15 (1857) Gjenpart af den Norske Regjerings underdanigste Indstilling [”...angaaende Lovforslag om Adgang til Expropriation af privat Eiendom i forskellige Øiemed...”]

Indst. S. No. 90 (1857) Indstilling fra Veicommitteen angaaende den Kongelige Proposition om Bevilgning til Veivæsenets Fremme i Budgetterminen for 1857-1860, S. No. 51, samt angaaende de private Forslag og Andragender i samme Anledning (Document No. 36).

Indst. S. No. 99 (1857) Indstilling fra Budgetcommitteen angaaende et af Repræsentanten Enge fremsat Forslag angaaende Anmodning til Regjeringen om at lade anstille Undersøgelser om Forholdet mellem Grundeidendommenes Matriculskyld i de forskjellige Dele af Riget samt angaaende et lignende Forslag fra Osmund S. Vaage m. fl. af Lister og Mandals Amt, fremsat af Repræsentanten Ueland.

Indst. O. No. 115 (1857) Indstilling fra Justitskommitteen No. 1, angaaende det ved Repræsentanten Risnæs fremsatte Forslag fra G. Opstad, til Lov om Hegningspligten m. m.

S. No. 46 (1859-1860) Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storting betræffende Bevilgning til Fremme af Veivæsenet for Budgetterminen fra 1ste Juli 1860 til 1ste April 1863.

Indst. S. No. 68 (1859-1860) Indstilling fra Veikommitteen angaaende den Kongelige Proposition om Bevilling til Fremme af Veivæsenet for Budgetterminen fra 1ste Juli 1860 til 1ste April 1863. (Aftryk S. No. 46.)

O. No. 1 (1859-1860) Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storting betræffende Udfærdigelse af en Lov om Jords Fredning.

Dok. No. 56 (1862-1863) Forslag fra Repræsentanten Børresen om Anlæg af en Vei fra Fitjelandsvandet til Tonstad i Siredalen m. v.

S. No. 29 (1862-1863) Angaaende Eftergivelse af en Deel af det Ladestedet Svelvig paahvilende Bidrag til det offentlige Veivæsen.

S. No. 52 (1862-1863) Angaaende Bevilgning til Veivæsenet for Budgetterminen fra 1ste April 1863 til 1ste April 1866

Indst. S. No. 89 (1862-1863) Angaaende Bevilgning til Veivæsenet for Budgetterminen fra 1ste April 1863 til 1ste April 1866.

O. No. 3 (1862-1863) Om Matrikulens Revision. Indstilling fra den angaaende Rigets Skattevæsen m. V. ved Kongelig Resolution af 16de Februar 1861 naadigst anordnede Commission. [Side 1-30, kommisjonens lovforslag s. 30-37, deretter tabeller]. Den Norske Regjerings underdanigste Indstilling af 14de Januar 1863, som ved Kongelig Resolution af 24de s. M. naadigst er bifaldt. [Side 49-68, departementets lovforslag s. 69-71]

Indst. O. No. 43 (1862-1863) Indstilling fra den særlige Kommittee for Behandlingen af de indkomne Lovforslag angaaende Matrikulens Revision. (Aftryk O. No. 3.)

S. No. 7 (1865-1866) Om Bevilgning til Veivæsenet for Budgetterminen fra 1ste April 1866 til 1ste April 1869.

Dok. No. 11 (1865-1866) Forslag til Lov om Afstaaelse af Grund til Veie og Læggepladse

Indst. og Besl. O. No. 52 (1865-1866) Indstilling fra Justitskommitteen No. 1 i Anledning af Repræsentanten Skjerkholts Forslag til Lov om Afstaaelse af Grund til Veie og Læggepladse. (Dokument No. 11).

S. No. 14 (1868-1869) Om Bevilgning til Veivæsenet i Budgetterminen 1ste April 1869 til 1ste April 1872.

Dok. No. 70 (1868-1869) Forslag til Forandringer i Lovgivningen om Veivæsenet

O. No. 41 (1868-1869) Om tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie paa landet

Indst. og Besl. O. No. 197 (1868-1869) Indstilling fra Veikommitteen angaaende et af Ingeniør-Lieutenant Krag fremsat Forslag til ny Lov om Veivæsenet, samt Repræsentanten Aarflots Forslag til Forandring i Veilovens § 83. (Dokument No. 70.)

Sth. Prp. No. 41 (1871) Om Udligning af Udgifterne til Fremme af Veivæsenet.

Indst. S. No. 56 (1871) Indstilling fra Veikomiteen angaaende den Kongelige Proposition om Udligning af Udgifterne til Fremme af Veivæsenet for Tidsrummet fra 1ste Juli 1871 til 1ste April 1872, (Sth. Prp. No. 41), samt Andragende fra Høstens Kommune om Fritagelse for at erlægge Bidrag til det almindelige Veifond.

Dok. No. 58 (1872) Forslag til Lov angaaende Forandringer i Veiloven af 15de September 1851

Indst. og Besl. O. No. 58 (1872) Indstilling fra Veikomiteen angaaende et af Repræsenteren I. L. Widding vedtaget Forslag til Forandring i § 34 i Lov om Veivæsenet af 15de September 1851. (Dokument No. 58)

Dok. No. 27 (1873) Forslag til Lov indeholdende Forandringer i og Tillæg til Lov om Bygningsvæsenet i Bergen af 12te August 1848 og Lov af 28de September 1857

Dok. No. 59 (1873) Forslag til Forandring i Veiloven

Indst. og Besl. O. No. 24 (1873) Indstilling fra Veikomiteen angaaende de af Repræsenterne Houglund og Thune fremsatte Forslag til Forandringer i Veiloven. (Dokument No. 59)

Oth. Prp. No. 24 (1875) Om Forandringer i og Tillæg til de om Bygningsvæsenet i Bergen gjældende Regler

Dok. No. 43 (1875) Angaaende Ikke-Fremsættelse af Kongelig Proposition om Forandringer i Veiloven.

Dok. No. 62 (1875) Angaaende Bygningslov for Christiania

Dok. No. 81 (1875) Bemærkninger ved Udkast til Bygningslov for Christiania af Stadsfysikus Bidenkap

Dok. No. 21 (1876) Angaaende Tillæg til Lov om tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie paa Landet af 17de Juni 1869

Indst. og Besl. O. No. 23 (1876) Indstilling fra Veikomiteen angaaende Forslag til Lov om Tillæg til Lov angaaende tvungen Afstaaelse af Grund til Gaardsveie paa Landet

Indst. og Besl. O. No. 73 (1876) Indstilling fra Veikomiteen angaaende et af O. L. Heddeland fremsat og af Odelsthingsmedlem Holmesland oversendt Lovforslag til Forandring i Veiloven

Dok. No. 27 (1877) Forslag til Lov om Tillæg til Bygningsloven af 6te September 1845

Indst. O. No. 47 (1877) Indstilling fra Næringskomiteen No. 2 angaaende det af Repræsenterne Flor og Sandberg fremsatte Forslag til Lov, indeholdende Tillæg til Lov angaaende Bygningsvæsenet af 6te September 1845. (Dokument No. 27.)

Oth. Prp. No. 6 (1880) *Om at der ikke bliver at fremsætte naadigst Proposition for det nu forsamlede Storting om Forandring i den gjældende Veilovgivning*

Oth. Prp. No. 15 (1880) *Angaaende Beskatning af fast Eiendom i Christiania*

Oth. Prp. No. 16 (1880) *Om Udfærdigelse af en Lov angaaende Forpligtelse for Bygningseiere i Christiania til i visse Tilfælde at deltage i Bekostning ved Oparbejdelse af Gader M. V.*

Dok. No. 4 (1882) *Angaaende en delvis Revision af den gjældende Veilov*

Dok. No. 12 (1882) *Forslag til Forandringer i Veilovgivningen*

Indst. O. No. 23 (1882) *Indstilling fra Veikomiteen angaaende forskellige Forslag til Forandringer i Veilovgivningen*

Oth. Prp. No. 10 (1891) *Angaaende Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet*

Indst. O. No. 81 (1891) *Indstilling fra Næringskomiteen No. 2 angaaende kongelig Proposition om Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet. (Oth. Prp. No. 10).*

Oth. Prp. No. 1 (1893) *Ang. Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet.*

Indst. O. No. 87 (1893) *Indstilling fra Næringskomiteen No. 2 angaaende Udsættelse med Behandling af den kongelige Proposition til Lov om Bygningsvæsenet. (Oth. Prp. No. 1).*

Oth. Prp. No. 2 (1894) *Angaaende Lov om Gader i Trondhjem*

Oth. Prp. No. 29 (1894) *Ang. Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet for Landets Byer udenfor Kristiania, Bergen og Trondhjem.*

Indst. O. No. 139 (1894) *Indstilling fra Næringskomiteen No. 2 angaaende kongelig Proposition om Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet for Landets Byer udenfor Kristiania, Bergen og Trondhjem. (Oth. Prp. No. 29 for 1894.)*

Oth. Prp. No. 11 (1895) *Ang. Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet for Landets Byer udenfor Kristiania, Bergen og Trondhjem.*

Indst. O. No. 103 (1895) *Indstilling fra Næringskomiteen No. 2 angaaende den kongelige Proposition til Lov om Bygningsvæsenet for Landets Byer udenfor Kristiania, Bergen og Trondhjem.*

Oth. Prp. No. 3 (1896) Angaaende fornyet Fremsættelse af den Kongelige Proposition til Stortinget af 1ste Marts 1895 angaaende Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet for Landets Byer udenfor Kristiania, Bergen og Trondhjem. (Kfr. Oth. Prp. No. 11 for 1895.)

Indst. O. V. (1896) Indstilling fra Næringskomiteen No. 2 angaaende den kongelig Proposition til Lov om Bygningsvæsenet. (Oth. Prp. No. 3 for 1896 og No. 11 for 1895, kfr. Oth. Prp. No. 10 for 1891, No. 1 for 1893 og No. 29 for 1894.)

Oth. Prp. Nr. 19 (1898) Angaaende Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet i Kristiania.

Oth. Prp. Nr. 22 (1898) Angaaende ny Bygningslov for Bergen.

Dok. Nr. 73 (1898) Forestilling fra Akers formandskab i anledning af den kongelige proposition til ny bygningslov for Kristiania. Med Tillæg.

Indst. O. Nr. 74 (1898) Indstillingen fra Næringskomiteen No. 2 angaaende Kgl. Proposition om Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet i Kristiania.

Oth. Prp. Nr. 12 (1898-1899) Angaaende Udfærdigelse af en Lov om Bygningsvæsenet i Kristiania.

Dok. Nr. 56 (1898-1899) Skrivelse fra Akers Formandskab i Anledning af den kongelige Proposition til ny Bygningslov for Kristiania.

Dok. Nr. 77 (1898-1899) Udtalelse fra Kristiania magistrat angaaende de fra Akers kommune fremkomne erklæringer m. v. vedkommende den fremsatte proposition om ny bygningslov for Kristiania. Med Tillæg [tre tillegg, blant dem et brev fra Aker herred til stortingskomitéen 18. mars 1899 og et svar på det, sendt fra byen til Arbeidsdepartementet 25. april 1899]

Indst. O. VI (1898-1899) Indstilling fra næringskomiteen nr. 2 angaaende den kongelige proposition til lov om bygningsvæsenet i Bergen. (Ot. prp. nr. 22 for 1898; dok. nr. 11 for 1898/99.)

Indst. O. XVI (1898-1899) Indstilling fra næringskomiteen nr. 2 angaaende den kongelige proposition til lov om bygningsvæsenet i Kristiania. (Ot. prp. nr. 19 for 1898, dok. nr. 73 for 1898 med tillæg, indst. O. nr. 74 for 1898; ot. prp. nr. 12 for 1898/99, dok. nr. 56 med bilag - Akers kommunes erklæringer m. v. - samt dok. nr. 77 for 1898/99 med 3 tillæg.)

Dok.nr. 30 (1900-1901) Andragender om bevilgning til veianlæg.

Indst. S. VII (1901-1902) *Indstilling fra veikomiteen angaaende bevilgninger til veivæsenet*

Ot.prp. nr. 39 (1904-1905) *Angaaende udfærdigelse af en lov om bygningvæsenet i Trondhjem*

Indst. O. VI (1905-1906) *Indstilling fra næringskomiteen nr. 2 angaaende udfærdigelse af en lov om bygningsvæsenet i Trondhjem. (Ot. prp. nr. 39 for 1904-1905.)*

Ot.prp. nr. 14 (1909) *Om utfærdigelse av lov om skylddeling m.v.*

Ot.prp. nr. 31 (1909) *Om utfærdigelse av en lov om veivæsenet*

Vedlegg: Departementets innstilling I (1907) inkl. 'Oversigt over forslag til ændringer i og tillæg til den nugældende veilovgivning samt uddrag af erklæringer herom afgivne af amtsingeniører, amtsudvalg, amtsting' (1906); Kontinuations-indstilling I (1908), inkl. 'Oversigt over erklæringer afgivne om komitéens utkast til lov om veivæsenet paa landet av november 1907' (m. fl.)

Ot.prp. nr. 32 (1909) *Om utfærdigelse av en lov om lov om bruk av motorvogner.*

Indst. O. Nr. 73 (1909) *Indstilling fra veikomiteen angaaende kongelig proposition om utfærdigelse av en lov om bruk av motorvogner (Ot.prp. nr. 32)*

Indst. O. Nr. 74 (1909) *Indstilling fra veikomiteen angaaende kongelig proposition om utfærdigelse af en lov om veivæsenet. (Ot.prp. nr. 31)*

Dok. nr. 12 (1910) *Forslag til lov om veivæsenet*

Indst. O. nr. 69 (1910) *Indstilling fra veikomiteen angaaende et av repræsentanten Lima fremsat forslag til lov om veivæsenet. (Dok nr. 12 for 1910, st. prp. nr. 31 for 1909.)*

Ot.prp. nr. 13 (1911) *Om utfærdigelse av en lov om anlæg av taugbaner og løipestrenger.*

Ot.prp. nr. 14 (1911) *Om utfærdigelse av en lov om veivæsenet*

Indst. O. XVI (1911) *Indstilling fra veikomiteen angaaende den kongelige proposition om utfærdigelse av en lov om veivæsenet.*

St.prp. nr. 39 (1919) *Om en tilleggsbevilgning til veivesenet for terminen 1919-1920, kr. 155000,00, som statstilskudd til veifond i fylkene.*

Innst. S. VII (1919) *Indstilling fra veikomiteen om bevilgning til veivæsenet. (Statsbudgettets hovedpost X, utgiftsbudgettets kap. 6, tit. 1-9, indtægtsbudgettets kap 3, tit. 1-2 og st. prp. nr. 39-1919).*

St.prp. nr. 151 (1920) *Om de offentlige foranstaltninger til nydyrkningens og kolonisasjonens fremme*

Ot.prp. nr. 30 (1923) *Om utferdigelse av en lov om bygningsvesenet og en lov om bygningskommuner*

Innst. O. XX (1923) *Innstilling fra den forsterkede næringskomite nr. 2 angående forslag til lov om bygningsvesenet. (Ot. prp. nr. 30.)*

Ot.prp. nr. 41 (1924) *Om utferdigelse av: 1. Lov om motorvogner. 2. Lov om forandring i lov om veivesenet av 21de juni 1912. Utkast til stortingsbeslutning om avgifter av motorvogner*

Innst. O. nr. 110 (1924) *Tilraading fraa vegnemndi vedkomande lov um motorvogner m. v. (Ot. prp. nr. 41 for 1924)*

Ot.prp. nr. 12 (1925) *Om utferdigelse av en lov om motorvogner m. v.*

Innst. S. nr. 163 (1926) *Tilraading fraa den auka vegnemndi um nytting av avgiftene efter lov um motorvogner fraa 20de februar 1926*

Innst. S. nr. 1 (1929) *Tilråding frå vegnemndi um ny vegplan*

Ot.prp. nr. 40 (1930) *Om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912*

Budgett-innst. S. nr. 111 (1936) *Tilråding frå veg- og jarnbanenemnda um pengeløyving til vegstellet*

Budgett-innst. S. nr. 124 (1939) *Tilråding frå veg- og jarnvegsnemnda um pengeløyving til vegstellet.*

Budsjett-innst. S. nr. 126 (1940) *Tilråding frå veg- og jarnvegsnemnda om pengeløyving til vegstellet*

Ot.prp. nr. 66 (1945-1946) *Om lov om okkupasjonslovgivningen m. v.*

Ot.prp. nr. 122 (1945-1946) *Om lov om endringer i lov av 21 juni 1912 om vegvesenet (om endringer vedtatt av okkupasjonsmakten)*

Budsjett-innst. S. nr. 172 (1949) *Tilråding fra veg- og jernbanenemnda om bevilgning til vegvesenet*

NUT 1954: 1 *Innstilling fra Utvalget til å utrede spørsmålet om forenkling og rasjonalisering av ekspropriasjonslovgivningen*

NUT 1954: 2 *Vedlegg til Ekspropriasjonslovutvalgets innstilling*

Budsjett-innst. S. nr. 157 (1956) *Tilråding frå samferdselsnemnda om løyving til vegstellet.*

Ot.prp. nr. 43 (1957) *Om lov om ekspropriasjon av fast eiendom*

St.meld. nr. 54 (1960-1961) *Retningslinjer for skattepolitikken*

St.meld. nr. 40 (1961-1962) *Retningslinjer for skatteutjamningen*

Vedlegg: Innstilling V fra Skatteutjammingsutvalget. Om inntekts-, utgifts- og funksjonsfordelingen mellom staten og kommunene, skatteutjamning m.v. Levert 30. juni 1956

St.prp. nr. 55 (1961-1962) *Om prinsipielle retningslinjer for revisjon av kommuneinndelingen i byområder*

Ot.prp. nr. 53 (1961-1962) *Om ny veglov*

St.prp. nr. 113 (1962-1963) *Om opptak og omgjøring av riksveger m. v.*

Innst. O. XIV (1962-1963) *Tilråding frå samferdselsnemnda om ny veglov*

Ot.prp. nr. 27 (1963-1964) *Om endring av veglova frå 21. juni 1963 [§ 44, gjerder langs veg]*

Ot.prp. nr. 32 (1963-1964) *Om lov om ei brigde i veglova frå 21. juni 1963 [§ 60, skjønn i forbindelse med tiltaksjordskifter]*

Ot.prp. nr. 49 (1963-1964) *Om endring av § 9 i veglova frå 21. juni 1963 [delegasjons-hjemmel]*

Innst. O. nr. 66 (1963-1964) *Tilråding frå samferdselsnemnda om endring av veglova frå 21. juni 1963 (Ot.prp. nr. 32)*

Innst. O. nr. 76 (1963-1964) *Tilråding frå samferdselsnemnda om endring av veglova frå 21. juni 1963 (Ot.prp. nr. 27)*

Innst. O. nr. 81 (1963-1964) *Tilråding frå samferdselsnemnda om endring av veglova frå 21. juni 1963 (Ot.prp. nr. 49)*

Ot.prp. nr. 1 (1964-1965) *Om ny bygningslov*

Budsjett-innst. S. nr. 271 (1967-1968) *Innstilling fra samferdselskomitéen om bevilgning til vegvesenet.*

Ot.meld. nr. 2 (1967-1968) *Kongelige og departementale oppnevninger 1. juli 1966-30. juni 1967.*

Budsjett-innst. S. nr. 14 (1969-1970) *Om endring av bevilgninger for terminen 1970 til Statens vegvesen samt om opptak av riksveganlegg m. v.*

St.meld. nr. 14 (1970-1971) *Om Norsk Vegplan*

Innst. S. nr. 256 (1970-1971) *Innstilling frå samferdselsnemnda om Norsk Vegplan*

St.meld. nr. 27 (1971-1972) *Om regionalpolitikken og lands- og landsdelsplanleggingen.*

NOU 1973: 31 *Eiendomsdeling, kartforretning m.v*

NOU 1974: 34 *Overføring av arbeidsoppgaver til fylkene. Delegering av myndighet (Samferdselsdepartementet)*

NOU 1974: 44 *Målsettinger og virkemidler i samferdselspolitikken*

NOU 1975: 1 *Ansvarsfordelingen i vegsektoren*

NOU 1975: 10 *Offentlige persondatasystem og personvern*

NOU 1975: 25 *Eiendomsrett til grunn og arealdisponering*

NOU 1975: 26 *Om norsk kart- og oppmålingsvirksomhet*

NOU 1975: 53 *Kartografi*

NOU 1975: 66 *Geodatasystemet*

St.meld. nr. 27 (1975-1976) *Om norsk kart- og oppmålingsvirksomhet*

St.meld. nr. 86 (1975-1976) *Om reformer i samferdselssektoren*

NOU 1977: 1 *Ny planleggingslov*

NOU 1977: 40 A *Norsk vegplan II - Trafikk og bymiljø*

Ot.prp. nr. 50 (1977-1978) *Om lov om kartlegging, deling og registrering av grunneiendom (delingsloven)*

St.meld. nr. 25 (1977-1978) *Om regional planlegging og forvaltning av naturressursene*

St.prp. nr. 83 (1978-1979) *Om diverse samferdselssaker*

St.meld. nr. 9 (1978-1979) *Norsk vegplan II - Trafikk og bymiljø*

Budsjett-innst. S. nr. 14 (1978-1979) *Innstilling fra samferdselskomitéen om bevilgninger på statsbudsjettet for 1979 vedkommende Samferdselsdepartementet. (St. prp. nr. 1 og St. prp. nr. 1, Tillegg nr. 4.)*

Innst. S. nr. 250 (1978-1979) *Innstilling fra samferdselskomitéen om diverse samferdselssaker. (St. prp. nr. 83.)*

NOU 1979: 44 *Nytt inntektssystem for fylkeskommunene*

NOU 1979: 54 *Norsk kartplan - Kart og data*

Ot.prp. nr. 22 (1980-1981) *Om lov om lokal og regional planlegging*

Ot.prp. nr. 48 (1980-1981) *Om endringer i lov av 23. juni 1978 nr. 70 om kartlegging, deling og registrering av grunneiendom (delingsloven) m. v.*

Innst. O. nr. 75 (1980-1981) *Innstilling fra kommunal- og miljøvernkomitéen om endringer i lov av 23. juni 1978 nr. 70 om kartlegging, deling og registrering av grunneiendom (delingsloven) m. v.*

NOU 1982: 15 *Nytt inntektssystem for kommunene*

NOU 1982: 17 *Ny tinglysningslov*

NOU 1983: 15 *Planlov*

NOU 1983: 46 *Norsk kartplan 2 - Tematiske kart og geodata*

St.meld. nr. 26 (1983-1984) *Om et nytt inntektssystem for kommunene og fylkeskommunene*

Innst. S. nr. 305 (1983-1984) *Innstilling fra kommunal- og miljøvernkomitéen om et nytt inntektssystem for kommunene og fylkeskommunene.*

NOU 1984: 4 *Norsk kartplan 3 - Geodesi*

Ot.prp. nr. 48 (1984-1985) *Om endring i lover om inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner*

Ot.prp. nr. 56 (1984-1985) *Plan- og bygningslov*

Innst. O. nr. 70 (1984-1985) *Innstilling fra kommunal- og miljøvernkomiteen om endringer i lover vedrørende inntektssystemet for kommunene og fylkeskommunene. (Ot.prp. nr. 48)*

NOU 1987: 21 *Samordning av lover om arealdisponering. Delutredning 2.*

NOU 1988: 16 *Eigedomsgrenser og administrative inndelingsgrenser*

Ot.prp. nr. 71 (1989-1990) *Om lov om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23 (organiseringa av riksvegadministrasjonen i Oslo)*

NOU 1991: 29 *Lensmannsetatens oppgaver og organisering*

Ot.prp. nr. 39 (1993-1994) *Om lov om endringer i Plan- og bygningsloven*

Ot.prp. nr. 60 (1994-1995) *Om lov om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23*

Ot.prp. nr. 27 (1995-1996) *Om lov om endringer i lov av 28. juni 1957 nr. 16 om fri-luftslivet*

Innst. O. nr. 14 (1995-1996) *Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i veglov av 21. juni 1963 nr. 23.*

Besl. O. nr. 9 (1998-1999) *Lov om endringer i lov av 21. desember 1979 nr. 77 om jord-skifte o.a. og endringer i enkelte andre lover.*

NOU 1999: 1 *Lov om eiendomsregistrering. Om et forbedret eiendomsregister og forslag til ny lov om eiendomsregistrering til erstatning for delingsloven*

St.meld. nr. 31 (2000-2001) *Kommune, fylke, stat - en bedre oppgavefordeling*

Besl. O. nr. 134 (2000-2001) *Lov om endringer i lov 21. desember 1979 nr. 77 om jord-skifte o.a. og i enkelte andre lover*

St.meld. nr. 13 (2001-2002) *Fremtidig organisering av tinglysing i fast eiendom*

Ot.prp. nr. 78 (2001-2002) *Om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23, vegtrafikk-lov 18. juni 1965 nr. 4, lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader,*

lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel og plan- og bygningslov 14. juni 1985 nr. 77 (omorganisering av Statens vegvesen)

St.meld. nr. 30 (2002-2003) «Norge digitalt» - et felles fundament for verdiskaping

Ot.prp. nr. 6 (2002-2003) *Om lov om omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap*

Innst. O. nr. 39 (2002-2003) *Innstilling frå samferdselskomiteen om lov om omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap*

Besl. O. nr. 97 (2003-2004) *Lov om endringer i rettergangslovgivningen m.m. (organiseringen av den sivile rettspleie på grunnplanet)*

Ot.prp. nr. 70 (2004-2005) *Om lov om egedomsregistrering*

Besl. O. nr. 78 (2004-2005) *Lov om endringer i lov 25. juni 2004 nr. 53 om endringer i rettergangslovgivningen m.m. (organiseringen av den sivile rettspleie på grunnplanet)*

St. meld. nr. 12 (2006-2007) *Regionale fortrinn - regional framtid*

Ot.prp. nr. 57 (2006-2007) *Om lov om endringar i lov 17. juni 2005 nr. 101 om egedomsregistrering o.a.*

Innst. S. nr. 166 (2006-2007) *Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomitéen om Regionale fortrinn - regional framtid*

NOU 2007: 14 *Samisk naturbruk og rettssituasjon fra Hedmark til Troms - Bakgrunnsmateriale for Samerettsutvalget*

Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) *Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen)*

Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) *Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (byggesaksdelen)*

Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) *Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen)*

Ot.prp. nr. 68 (2008-2009) *Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen*

Innst. O. nr. 83 (2008-2009) *Innstilling til Odelstinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen (Ot.prp. nr. 68 (2008-2009))*

Prop. 118 L (2010-2011) *Endringer i matrikkelova og tinglysningsloven mv*

Meld. St. 12 (2011-2012) *Stat og kommune – styring og samspel*

Prop. 84 S (2016-2017) *Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*

Innst. 385 S (2016-2017) *Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*

Prop. 79 L (2018-2019) *Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)*

Innst. 312 L (2018-2019) *Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)*

Dok. 21 (2020-2021) *Rapport fra utvalget til å utrede Stortingets kontrollfunksjon*

Innst. 143 S (2021-2022) *Innstilling til Stortinget frå kontroll- og konstitusjonskomiteen. Dokument 21 (2020–2021), kapittel 2, 3 og 4*

Rundskriv, instruks, tolkningsuttalelser mm (kronologisk)

Instrux for den tekniske Revision (1893). SVVs arkiv.

Reglementariske Bestemmelser for Forslag med Omkostningsoverslag for nye Arbeider og Forandringer ved Arbeiders Udførelse samt Arbeidsrapporter, der af Veidirektøren afgives til Departementet for de offentlige Arbeider (1893). SVVs arkiv.

Instruks for Arbeidsdriften ved Statens Veivæsen (1896, 1906). SVVs arkiv

Instrux for Hedemarkens Amts veivæsen Afd. II (1901)

Regler for Udarbeidelse af Forslag til Vei- og Broarbeidere i Statens Veivæsen (1890, 1898 i SVVs arkiv, 1908 på NB.no, 1941)

SOMB-1971-32 Spørsmål om kommune pliktet å vedlikeholde veg; eventuell omlegging av vedlikeholdsplikten

SOMB-1990-52 Refusjon for utgifter til vedlikehold av veg

SOMB-1995-64 Sivilombudsmannens uttalelse i forbindelse med spørsmål om reguleringsendring [riksveg] innebar mindre vesentlig endring av reguleringsplan etter plan- og bygningsloven § 28-1 nr. 2

DEK-instruks (1998) - Digitalt eiendomskartverk – DEK. Registreringsinstruks for DEK. Utgave 4, 1998.

Databeskrivelse: Eiendomsinformasjon. SOSI Standard del 2, versjon 3.2, juni 2000

G-2003-15 Rundskriv om endringer i tinglysingsforskriften

SOMB-2005-86 Sivilombudsmannens uttalelse i sak om innstilling av vintervedlikehold av kommunal vei.

H-2006-1 Rundskriv fra Kommunal- og regionaldepartementet. Opparbeidingsreglene i plan- og bygningsloven § 67, og problemstillinger knyttet til disse reglene.

T-2007-3 Rundskriv fra Miljøverndepartementet 28. juni 2007 - Om lov om friluftslivet av 28. juni 1957 nr. 16.

SOMB-2009-99 Sivilombudsmannens uttalelse i sak om en kommunes vedlikeholdsplikt for kommunale veier.

UMD-2007-778 (PLANJUSS-2012-1-19) Adgangen til å vedta reguleringsbestemmelser som avviker fra reglene i forskrift om saksbehandling i byggesaker (SAK).

SOM-2012-2705 Sivilombudsmannens uttalelse i sak om kommunal overtakelse av vei og VA-anlegg.

H-2382 Statlig styring av kommuner og fylkeskommuner med retningslinjer for utforming av lover og forskrifter rettet mot kommunesektoren (veileder, 2016)

TUDEP-2020-2786-3 om unntak fra søknadsplikt for offentlige veganlegg

H-2021-9001 Kommunal- og moderniserings-departementets merknader til de enkelte bestemmelsene i matrikkelforskriften [per 11. februar 2021]

Danske og svenske lover, lovforarbeider, utredninger mm

Christian Vs Danske Lov (1683)

Forordning om Vei-Væsenet i Danmark, gitt 13. desember 1793 (Vejdirektoratet, København, «Gjenoptrykt i anledning 200-årsjubileet 1993»)

Veilov 21. juni 1867 (DK) - Lov 21. juni 1867 om Bestyrelsen af Veivæsenet og Udredelsen af Bekostningerne samt Udførelsen af Arbeidet ved offentlige Veies Anlæg, Istandsættelse og Vedligeholdelse (Danmark)

SOU 1922: 2 Vägkommissionens betänkanden I - Förslag till lag om almänna vägar på landet (i to deler, 1 og 2) (Sverige)

LBK nr 1392 af 04/10/2022 - *Lov om naturbeskyttelse (Danmark) (gjeldende lovversjon per mars 2023)*

Lov nr. 1537 af 21/12/2010 *om private fællesveje (Danmark)*

Dommer og tinglysingsavgjørelser

Rt. 1837 s. 221 (bygdevegen over Hesselberg gård)

Rt. 1839 s. 215 (løytnant Bruuns dødsbo mot Justisdepartementet)

Rt. 1848 s. 725 (Buchholz vs. Indredepartementet)

Rt. 1855 s. 263 (alenbredden Hamar-Jæsen)

Rt. 1855 s. 603 (Sandefjord kurbads stakitt)

Rt. 1869 s. 729 (pliktarbeid ved anlegging av ny veg, veilov (1851) § 34)

Rt. 1874 s. 563 (fordelsfradrag, jernbaneanlegg)

Rt. 1880 s. 278 (Uranienborgveien)

Rt. 1883 s. 470 (kjellervindu ut i gateareal)

Rt. 1899 s. 198 (utredningen s. 202-207)

Rt. 1900 s. 802 (karnapp på gateareal)

Rt-1906-244 (Munkedamsveien, erstatnings-/refusjonsforholdet)

Rt. 1906 s. 545 (Ålesund, erstatnings-/refusjonsforholdet)

Rt. 1906 s. 580 (refusjonsplikt, tidspunkt)

Rt. 1907 s. 145 (Thunes vei, Skøyen)

Rt-1910-104 (telegrafstolpedommen)

Rt-1911-788 (refusjonssak, Fredrikstad)

Rt. 1916 s. 353 (Ålesund kommune mot Tollvesenet)

Rt-1928-823 (veilov (1912) § 6)

Rt-1933-719 (veilov (1912) § 6)

Rt-1934-997 (refusjonskrav, Fredrikstad)

RG-1936-309 (nedlagt vegstrekning i Stor-Elvdal)

TGLA-1936-29 (frigrunnserklæringer)

TGLA-1936-42 (ekspropriert veggrunn)

TGLA-1939-13 (grunnnavståelse kan ikke tinglyses uten skylddeling)

Rt-1942-487 (ekspropriasjon av PV-klassifisert veg)

TGLA-1942-18 (avtaleskjønn)

TGLA-1951-7 (forholdet grunnbok-skattematrikkel)

Rt-1954-425 (eiendomsforståelse/terminologi)

RG-1954-679 (frigrunnnavståelse likestilt med vanlig erverv)

RG-1955-552 (refusjonskrav, tinglysing)

Rt-1956-109 (ekspropriasjon av PV-klassifisert veg)

Rt-1956-493 (ekspropriasjon av PV-klassifisert veg)

RG-1956-231 (frigrunnserklæring, veggbreddespørsmål, 'høstingsrett')

Rt-1956-767 (hjelpintervensjonskjennelsen før RT-1959-1136)

Rt-1957-1197 (veilov (1912) § 6)

RG-1957-842 («hjemfallsrett»)

Rt-1959-765 (refusjonskrav, legalpant)

Rt-1959-785 (eiendomsforståelse/terminologi)

Rt-1959-1136 (høstingsrett)

Rt-1959-1239 (ekspropriasjon/opptak av PV-klassifisert veg)

RG-1959-308 (ikke tinglyst frigrunnserklæring)

Rt-1960-449 (veggrunn i Strinda)

RG-1961-272 (gammel veg i Kristiansand)

RG-1961-756 (forholdet refusjonskrav/grunnerstatning)

RG-1962-691 (veilov (1912) § 6)

RG-1965-699 (alenbredde)

Rt-1965-1134 (sideareal ikke regulert til vegformål)

RG-1967-613 (refusjonskrav, 'verdistigning')

TGLA-1969-12 (rettigheter og plikter som er fastsatt i lov)

RG-1970-175 (refusjonskrav, 'verdistigning')

RG-1970-319 (refusjonskrav, 'verdistigning')

RG-1971-535 (refusjonskrav, 'verdistigning')

TGLA-1971-20 (pantsettelse av retten til å kreve bropenger)

Rt-1972-1 (veggrunn i Strinda)

RG-1973-205 («stille utvidelse»)

Sak 27/1973 A, Ytre Sogn herredsrett 28. mai 1975 (nr. 4400 i SVVs skjønnsregister)
(vegbredde)

Frostatings lagmannsretts dom 3. juli 1975 i ankesak 3/1975 (vegbredde)

Frostating lagmannsretts dom 11. juli 1975 i ankesak 123/1973 og 124/1973 (vegbredde)

RG-1976-360 (sideareal ikke regulert til vegformål)

RG-1977-361 (refusjonskrav, 'verdistigning')

RG-1978-206 (alenbredde)

RG-1979-210 (alenbredde)

RG-1979-829 (alenbredde)

LE-1988-638/LE-1990-284/RG-1992-710 (oppført med alle tre) (eiendomsforståelse)

Rt-1991-154 (beiterett, Oppdal)

RG-1991-771 (2,5 meter sideareal også uten gjerder)

LG-1992-175 (sideareal, Egersund)

RG-1993-1087 (Eiendomsretten til grunn i tidl. kommunal veg + 'de interesserte')

LB-1998-673 (Ryghs vei)

LF-1998-745 (eiendomsforståelse/terminologi)

LG-1999-1308 (gategrunn, Sandefjord)

LH-1999-681 (bruksrett, Lyngseidet)
LB-2001-637 ('utlagt' veg, Helgeslått bru-Geilo)
TOSLO-2005-56443 – RG-2006-1055 (Dokkveidommen)
13-069980TVI-HAUG, Haugaland tingrett, dom avsagt 29. august 2013 (eiendomsrett)
LG-2012-34283 (vegbredde, Sveio)
LH-2012-46832 (Eiendomsrett, KV Nonshaugveien, Alstahaug)
JSTO-2014-3 (frigrunnserklæring)
JSTO-2014-69 (frigrunnserklæring)
LE-2015-205308 (Totenvika)
TOBYF-2015-117497 (bommen i PV Svenstuveien, Oslo)
LB-2016-30484-2 (turveggrunnen i Oslo), jf. LB-2016-30484-1 (beslutning, ankesummen)
HR-2017-2338-A (Totenvika)
LE-2017-201075 (Totenvika)
LH-2017-56644 (PV Tårnetveien i Sør-Varanger)
JGOL-2020-43997 (veglova § 53)
LB-2020-182428 (veglova § 53)
LE-2022-82457 – LE-2022-87419 (veglova § 53)
LA-2022-57803 ('veglegemet')

Kildesamlinger (skrivene)

Skrivoversikten ligger som vedlegg 1.

Algreen-Ussing - Tage Algreen-Ussing, *Kongelige Rescripter, Resolutioner, Reglementer, Instruxer og Fundatser, samt Collegialbreve, med flere Danmarks Lovgivning vedkommende offentlige Aktstykker*. (Bindet for 1813 - *Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve for Danmark og Norge*). Videreføring av Fogtman (Fogtmans siste utgivelse var nummerert som vol. 7 bd. 3, Algreen-Ussing første som vol. 7 bd. 4). Utgitt 1825-1871, dekker perioden 1813-1865.

Departements-Tidende. Utgitt 1829-1921. Samtlige årganger er tilgjengelige på www.nb.no

Diplomatarium Norvegicum - *Oldbreve til Kundskab om Norges indre og ydre Forhold, Sprog, Slægter, Sæder, Lovgivning og Rettergang i Middelalderen.* Første bind utgitt i 1847, bind 23 i 2011. På www.nb.no, men de nyeste med begrenset tilgang.

Fogtman – Laurids Fogtman, *Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve for Danmark og Norge.* 24 bind + to alfabetiske registerbind, utgitt på Gyldendal forlag (København) i perioden 1786-1823. Dekker perioden 1660-1812. De fleste er tilgjengelige på www.nb.no.

Kolderup-Rosenvinge - J. L. A. Kolderup-Rosenvinge, *Samling af gamle danske Love.* Fem bind, utgitt 1821-1846. Bind 4 er tilgjengelig på www.nb.no

Lover og forordninger m.v. 1939-1941. Utgitt av Justisdepartementet i 1942, «Da Det Juridiske Fakultet (Lovsamlingsfondets styre) har besluttet inntil videre ikke å gi ut noen ny utgave av sin lovsamling, ...» På www.nb.no

Mejlænder – Otto Mejlænder, *Almindelig norsk lovsamling.* To bind (1660-1825 og 1826-1860), utgitt 1859 og 1861. På www.nb.no

Mørup – se 'Litteratur'

Norske Rigsregistrarer. 12 bind, utgitt for det Norske Historiske Kildeskriftfond 1861-1891. Dekker perioden 1523-1660. Samtlige bind er tilgjengelige på www.nb.no

Norske kongebrev - *Norske kongebrev med innlegg. Regester.* 7 bind, utgitt 1965-1992. Dekker perioden 1660-1703. Samtlige bind er tilgjengelige via www.nb.no

Norsk Lovtidende. Utgitt fra 1877. De fleste er tilgjengelige via www.nb.no

Paulsen og Thomle – P. I. Paulsen, C. S. og J. E. Thomle, *Almindelig norsk lovsamling.* 7 bind + register utgitt 1905-1908, to supplementsbind 1912 og 1916. Dekker perioden 1660-1915. Omfatter (i tillegg til lover) også skriv fra departementene. Samtlige bind er tilgjengelige via www.nb.no

Paus (1751 b) – Hans Paus, *Samling av gamle Norske Love - Forordningene og privilegiene* (1751). Tilgjengelig via <https://www.digitale-sammlungen.de>, Münchener Digitalisierungszentrum.

Paus (1964) - Paus, Hans W., *Militæres innsats i norsk veibygging. En historisk oversikt.* Bilag til Norsk militært tidsskrift 10/1964. Tilgjengelig via www.nb.no

Paus (1966) - Paus, Hans W., *Norges Generalvegmmestre - Generalvegmmesterperioden 1665-1824* (1966). Tilgjengelig via www.nb.no

Rundskriv til 1893 - *Aftryk af endel af Veidirektøren udstedte Cirkulærer i Tidsrummet fra 1875 til og med 1893* (1894). Ingen digitalt tilgjengelig utgave per aug. 2023.

Rundskriv til 1898 - *Uddrag af de vigtigste af Veidirektøren udstedte Cirkulærer m. v. indtil 31te December 1898* (1899). Ingen digitalt tilgjengelig utgave per aug. 2023.

Rundskriv til 1915 - *Utdrag af de vigtigste cirkulærer m. v. fra veidirektøren til og med december 1915* (1916). Tilgjengelig via <https://vegvesen.brage.unit.no>

Rundskriv til 1928 - *Utdrag av de viktigste circulærer m.v. fra Veidirektøren til og med desember 1927* (Halden 1928). Tilgjengelig via <https://vegvesen.brage.unit.no>

Rundskriv 1928-1941 - *Rundskriv fra Veidirektøren 1928-1941* (1942). Tilgjengelig via <https://vegvesen.brage.unit.no>

Rundskriv 1880-1942 - *Rundskriv fra Veidirektøren 1880-1942* (1943). Tilgjengelig via <https://vegvesen.brage.unit.no>

Schmidt (a) - Schmidt, Julius August S., *Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve for Kongeriget Norge i Tidsrummet fra [...]. Til Brug for den Lovstuderende.* To hovedbind (1660-1784 og 1784-1813) og et register. Utgitt 1847-1849. På www.nb.no

Schmidt (b) - Schmidt, Julius August S., *Forordninger, aabne Breve, Placater m. m. for kongeriget Norge i Tidsrommet 1648-1813.* På www.nb.no

Schmidt (m.fl.) - *Love, Anordninger, Tractater, Resolutioner, Kundgjørelser, Departementsskrivelser, Circulærer m.m. for Kongeriget Norge. Til Brug for den Lovstuderende.* 12 bind + tre registerbind, utgitt 1849-1895. Dekker perioden 1814-1894. På www.nb.no (de fleste registrert med redaktøren for det aktuelle bindet som forfatter.)

Schou - Jacob Henric Schou (m.fl.), *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger som fra aar 1670 af ere udkomne, tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu giældende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge. Forsynet med et alfabatisk Register.* 25 bind, i tillegg to alfabetiske registre og to 'anhang'. Dekker perioden 1670-1847. Første

serie (10 bind, et register + et anhang) dekker 1670-1792 og kom ut i 1795. Andre serie dekker 1793-1849 og kom 1812-1849. De fleste er tilgjengelige via www.nb.no, der mangler bare noen bind for tiden etter 1814.

Secher, CCD – Vilhelm Adolf Secher, *Corpus Constituonem Daniæ. Forordninger, Recesser og andre kongelige Breve, Danmarks lovgivning vedkommende*. 6 bind, utgitt 1887-1918. Dekker perioden 1558-1660. Tilgjengelige via Det kgl. biblioteks www.kb.dk. Siste bind (i tre deler) ligger også på www.nb.no.

Smith - Peder Hersleb Smith, *Kongelige Forordninger og aabne Breve samt andre trykte Anordninger m. m., som fra Aar 1670 til 1814 ere udkomne og vedkomme Kongeriget Norges Lovgivning i tidsfølgende Orden og udtogsviis udgivne og forsynede med alphabetisk Register*. Tre bind + et register, utgitt 1823-1826. Dekker perioden 1670-1813. På www.nb.no

Stampe (I-VI) – Stampe, Henrik, *Erklæringer, Breve og Forestillinger, General-Prokureur-Embedet vedkommende*. Seks bind, utgitt 1793-1807. På www.nb.no

Statholderskapets Ekstraktprotokoller - *Statholderskabets Ekstraktprotokol af Supplicationer og Resolutioner*. To serier, den første dekker perioden 1642-1650 (to bind, utgitt 1896-1906), den andre 1662-1669 (fire bind, utgitt 1908-1935). Fire bind på www.nb.no. De to som ikke er der, er bindene for 1662-1663 og 1668-1669.

Vogt (m.fl.) – Peter Vogt (m.fl.), *Love, Anordninger, Kundgjørelser, aabne Breve, Resolutioner m.m., der vedkomme Kongeriget Norges Lovgivning og offentlige Bestyrelse, i tidsfølgende Orden og udtogsviis*. Utgitt 1823-1876. 22 bind (og noen delutgivelser). Dekker perioden 1814-1876. På www.nb.no

Wessel-Berg – Fr. Aug. Wessel-Berg (m.fl.), *Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve for Kongeriget Norge i Tidsrummet fra 1660-1813*. Fire bind + register (med supplementer). Utgitt 1841-1847. På www.nb.no

Ord- og begrepsforklaring

- *ad mandatum*. 'Etter fullmakt'. Se merknaden ved 'resolusjon'.
- *aksise* var en toll på øl og vin (etter hvert også på enkelte andre varer) som ble innført til byene.

- *almindelig* ble brukt som motsats til 'spesiell', men ikke på helt samme måte som i dag. 'Det almindelige Veivæsen' var eksempelvis den statlige delen av vegvesenet (som system, ikke etat), og da som motsetning til den delen av vegvesenet som var amtenes ansvar. I forbindelse med bygningslovene ble 'almindelig' brukt for å skille bygningsloven for flertallet av Norges byer fra særlovene for Oslo, Bergen og Trondheim.
- *anmodningsvedtak*. Et 'anmodningsvedtak' er en form for direktiv fra Stortinget til sentraladministrasjonen, men de rettes til regjeringen, som så (eventuelt) formidler det videre til det aktuelle departementet. Regjeringen er ikke rettslig forpliktet til å følge opp anmodningsvedtak, men slike vedtak «er politisk forpliktende for regjeringen, i den forstand at de uttrykker stortingsflertallets vilje og forventninger, som nedfelt i et formelt vedtak». (pkt. 2.7.2 i «Regjeringens forhold til Stortinget», retningslinjer publisert av Statsministerens kontor 15. desember 2022).
- *Bestillingsmand*. En 'Bestillingsmand' var enten en som ble engasjert for et bestemt oppdrag eller verv (slik de statlige vegbestyrerne ble) eller en offentlig tjenestemann som ikke var embedsmann. Til den siste gruppen hørte blant annet underordnede funksjonærer i sentraladministrasjonen og polititjenestemenn.
- *billig*. Rimelig, fornuftig
- *Bratsberg amt* ble Telemark fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *brøst*. Mangel/brist
- *brøstfældig*. Mangelfull/i dårlig stand
- *brøstholden*. Forurettet/såret/sint fordi man føler seg forbigått
- *by (dansk)*. Det danske 'by' tilsvarer det vi ville kalt en 'landsby'. Noen ganger kan de best sammenliknes med våre klyngetun, en samling av gårdshus tilhørende nokså få eiere. Et skriv fra Rentekammeret til stiftamtmanden i Ålborg 31. mars 1838 gjaldt f.eks en uenighet mellom en 'gårdmand' i en slik 'by' og «de 3 andre Gaardmænd i Byen» om retten til å kreve utskiftning av «en i Byen værende Gadeplads». (Mørup (1880) s. 74-76)
- *Bymand*. Mann bosatt i (dansk) landsby (som motsetning til 'Landmand', dvs. bonde bosatt på gård som ikke lå i 'by').
- *Cancelli-Promemoria*. Påminnelse sendt ut av Kanselliet i Danmark
- *Citanten*, ofte forkortet «Cit.», var saksøkeren i en sivil sak.

- *de lege ferenda*. Latin, og en av de juridiske frasene som fortsatt brukes. Betyr 'som loven burde være'. Å drøfte et spørsmål 'de lege ferenda' vil si å drøfte det ut fra lovgivningspolitiske betraktninger, altså ved å trekke frem synspunkter som taler for eller imot en bestemt løsning uten at det sentrale er hvordan spørsmålet faktisk *er* løst i den gjeldende lovgivningen. (Brøgger)
- *de lege lata*. Latin, også en av juridiske frasene som fortsatt brukes. Betyr 'som loven er'. Å drøfte et spørsmål 'de lege lata' vil si å drøfte det på grunnlag av gjeldende rett, uten hensyn til hvordan det helst *burde* være. (Brøgger)
- *DEK*. Digitalt EiendomsKartverk
- *emanere*. Roten er det latinske 'emanare' som betyr 'flyte' eller 'strømme ut', man kan støte på det i uttrykk som «fra den Tid Loven emanerede». Dette uttrykket kan nok best erstattes med 'fra loven trådte i kraft', selv om 'emanerede' strengt tatt omfattet flere sider ved lovprosessen enn bare ikraftsettingen.
- *Emolumenter* var ytelser en embedsmann fikk i tillegg til hovedinntekten, blant annet 'sportlene' (gebyrene) som var fastsatt for ulike embedshandlinger.
- *eo ipso*. Latin, juridisk frase som sjelden brukes i dag. Ordrett oversatt blir det noe sånt som 'i dette selv'. Det ble brukt når man ville gi uttrykk for at noe 'uten videre' (eller 'i og med dette') fulgte av noe annet, som da Arbeidsdepartementet 24. april 1902 skrev at «den Omstændighed, at et Veianlæg i et Landdistrikt er udført eller overtaget til Vedligehold af Kommunen, ikke kan medføre, at et saadant Veianlæg med Hensyn til Bygningslovens Bestemmelser *eo ipso* sidestilles med en Gade».
- *Forordning*. I den dansk-norske unionsperioden ble 'forordning' brukt om kongelige forskrifter som var rettet til undersåttene rent generelt, i motsetning til 'reskripter', som gikk til enkeltpersoner. (Brøgger)
- *'forme'*. 'forskrevne', dvs. 'foran/tidligere nevnte'
- *fut/fogd*. Opprinnelig lensherrens fullmektig. Etter reformer på 1630-tallet ble fogdene kongelige tjenestemenn som ikke lenger var underlagt lensherren. Bondelensmannen ble underlagt fogden fra samme tidspunkt. (Nordstoga 1992 s. 15). Fogdeembetene ble opphevet ved lov 21. juli 1894 nr. 5 og i løpet av årene 1898-1919 ble embetene som fogd avskaffet for landområdenes del. I stedet ble det opprettet stillinger som fylkeskasserer og politimester. Noen byer opprettholdt imidlertid byfogd-embedene.

- *GAB-registeret*. Registeret over Grunneiendommer, Adresser og Bygninger, opprettet etter at delingslov (1978) var vedtatt.
- *hartkorn*. En standardisert dansk skyldenhet som tok utgangspunkt i en tønne 'hårdt' korn (brødkorn), dvs rug eller bygg, i motsetning til havre, som ikke var 'hårdt'. (Atlas over Danmark)
- *hjemgjeld* (*hiemgiæld*) innebar at den skadelidende parten måtte bære et tap selv fordi det måtte anses å være hans egen skyld at det hadde oppstått.
- *herlighet*. Utnyttbar verdi/inntektskilde tilhørende en eiendom ('tilliggende herlighet'). I utgangspunktet et tysk ord (fra 'herrlich'; fornem, utmerket, prektig). Det tilsvarende norske uttrykket er 'lunnende' ('lutar og lunnar'), av norrønt 'hlunnendi' - 'goder som gir nytte/fordel'. Herlighetene inngikk i 'regnestykket' når matrikkelskylden skulle fastsettes eller fordeles.
- *in casu* er latin, men er ikke så vanskelig å forstå om man ser at det egentlig er samme uttrykk som det engelske «*in this case*»
- '*interesserte*' er et ord man kan støte på i sammenhenger som f.eks «de interesserte eiere og brukere av matrikulert jord» (veilov (1912) § 6), «de i Anlægget nærmest interesserede Distrikter» (S. No. 46 (1859-1860) s. 3) eller at en vei ble «at utlægge til almindelig bruk for de interesserte» (veilov (1912) § 8). Dette innebærer ikke at verken personene eller kommunene nødvendigvis har vært spesielt 'interessert' i betydningen 'interessert i' (slik ordet oftest brukes i dag), men at det var disse som ville ha nytte av veien.
- *Jarlsberg og Laurvigs amt* ble Vestfold fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *kodifisere* betyr å lovfeste noe som allerede praktiseres.
- *Kristians amt* ble Oppland fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *Ladested*. Et 'ladested' var et tettsted med begrensede handelsrettigheter, særlig knyttet til inn- og utførsel av varer via skip. De var underlagt en nærliggende kjøpstad i en del sammenhenger, blant annet var det byen som var det offisielle tollstedet, men et ladested kunne etter hvert få status som selvstendig 'by'. Siste rest av skillet mellom ladesteder og kjøpsteder forsvant da begge ble 'bykommuner' i 1959.
- *leidangen* var et system for organisering av kystflåten i forsvarsøyemed.

- *lensmann* (før 1662). De første lensmennene vi kjenner til var ombudsmenn for de middelalderske sysselmennene, de tok seg av oppgaver som innkreving av skatter, avgifter, bøter og inndratt gods, oppnevning av menn til lagtinget og utskrivning av menn til leidangen og var også stevnevitner (Olafsen (1930) s. 14-15). I senmiddelalderen ble sysselinnndelingen avløst av større 'len'. Sysselmannen ble 'lensherre', lensherrens ombudsmannen var 'lensmann', men begrepene 'lensherre' og 'lensmann' brukes til dels om hverandre i skriv fra tiden før 1662. Jeg har gjennomgående valgt å bruke 'lensherre' for å unngå forveksling med (bonde)lensmennene.

I 1662 ble lensordningen erstattet av inndeling i 'amt' og 'stiftamt' underlagt henholdsvis amtmenn og stiftamtmenn. Denne inndelingen ble ikke formelt opphevet før i 1918, da 'amt' ble 'fylke' og 'stift' ble 'bispedømme'.

- *lensmann (bondelensmann)*. Under de opprinnelige lensmennene (dvs. lensherrene) fikk man etter hvert et system med 'bondelensmenn'. Det er denne som er forløperen for lensmannen som lokal tjenestemann med ulike oppgaver knyttet til vegene, blant annet tilsyn, utkalling til og kontroll av vegarbeidet og gjennomføring av erstatningsskjønn. Mange av lensmannens oppgaver hørte under det som da ble omtalt som 'politiesager', men det er også et begrep som tidligere hadde en annen betydning enn det har i dag. Lensmannens oppgaver gikk langt ut over det å være 'politi' i dagens forstand, de hadde sivile gjøremål og forvaltningsoppgaver innenfor et mye bredere område. (NOU 1991: 29 s. 23-24) Det er *denne* lensmanns-formen man må ha i tankene om man skal forstå posisjonen lensmennene hadde og oppgavene de var tildelt i vegsammenheng.

I april 1995 ble lensmannsetaten underlagt politietaten, og endringer i bl.a. rettergangsordningene førte etter hvert til at den siste av oppgavene de hadde i vegsammenheng – vegskjønn - ble overført til jordskifteretten i 2013. Overgangen til kjønnsnøytrale stillingsbetegnelser har nå ført til at lensmannstittelen har gått ut av bruk (se Stortingets voteringer 25. februar 2021)

- *Likvidere*. Det latinske 'liquare' betyr 'å oppløse'. I vegsammenheng ble begrepet opprinnelig brukt om prosessen der gammel veggrunn ble brukt som del av erstatningen for grunn til ny veg, men etter hvert også i forbindelse med ren avhending av grunnen. Betydningen det etter hvert har fått, var i utgangspunktet

en eufemisme (altså en forskjønnende omskriving) som ble tatt i bruk i forbindelse med den russiske revolusjonen i 1917. (Brøgger)

- *Lister og Mandals amt* ble Aust-Agder 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *magistrat*. 'Magistrat(et)' var en fellesbetegnelse på kollegiet som utgjorde byenes sivile administrasjon, mens 'Magistraten' var en særlig embedsmann, ofte med domsmyndighet.
- *matrikulert*. Før 1980 viste termen til eiendom som var tildelt gårds- og bruksnummer og eget grunnboksblad og registrert i skattematrikkelen. Det trengte ikke nødvendigvis være et grunnareal. Fra 2010 er 'matrikulert enhet' en enhet som har matrikkelnummer i registerdelen av matrikkelsystemet. Enheten er (per aug. 2023) ikke alltid mulig å finne igjen i det tilhørende matrikkelkartet, men det er et uttalt mål at alle eksisterende ('levende') matrikkelenheter skal karttilknyttes.
- *Missive*. Lukket brev med befaling til en embedsmann.
- *mål (arealangivelse)*. Fra 1824 var 'et mål' 2500 kvadratalen (10 000 kvadratfot) - litt over 984,3 m² i det metriske systemet. Dette er såpass nært dagens 'dekar' i størrelse (et dekar er 1000 m²) at 'mål' ofte brukes som om det er synonymt med dekar. (Standardiseringen kom for øvrig med lov 28. juli 1824 angaaende Maal og Vægt)
- *Nedenes amt* ble Aust-Agder fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *Nordre Bergenhus amt* ble Sogn og Fjordane fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *Placat/plakat*. I den dansk-norske unionsperioden var dette en betegnelse som ofte ble brukt på mindre viktige lover (ifølge Brøgger).
- *Precipice*. Stup, bratt skrent
- *Promemoria*. 'Pro memoria' er latin og betyr 'for (å) huske'. Et 'promemoria' kan være et notat, men er vanligvis en påminnelse som er sendt fra sentraladministrasjonen (for eksempel Rentekammeret eller Kanselliet i København) til en embedsmenn.
- *ratihabere* er et begrep som fortsatt brukes, om enn ikke akkurat i daglig tale – det er et juridisk begrep som betyr at en avtale (for eksempel en arbeidsavtale inngått av en som er for ung) eller et vedtak som ikke er i samsvar med den aktuelle lovens krav, godkjennes (i ettertid) av den eller dem som har den rettslige kompetansen i det aktuelle tilfellet.

- *repartisjon*. Repartisjon (tenk 're-partisjon', re- betyr 'tilbake') ble brukt om likelig (eller forholdsmessig) fordeling av krav knyttet til ulike utgifter. I vegsammenheng støtter man på begrepet i forbindelse med 'veiskatten', pengekravene som ble utliknet på matrikkelskylden - altså den årlige innbetalingen til amtets vegkasse og refusjonskravet for midler forskuttert av statens vegfond. Særlig amtenes krav ble ofte kunngjort som 'repartisjonsplakater'.
- *Rescript/reskript*. 'Rescribere' er latin og betyr 'å skrive tilbake'. Som juridisk term har den røtter tilbake til romersk keisertid; i den dansk-norske unionsperioden ble det brukt om kongelige forskrifter rettet til bestemte myndigheter eller enkeltpersoner (i motsetning til 'forordninger'). Carl Johan brukte betegnelsen på åpne brev til Stortinget. (Brøgger)
- *Resolusjon*. Av det latinske 'resolvere', som betyr '(opp)løse' eller 'beslutte'. En resolusjon kan være 'kongelig' ('kgl. res.') og er da fattet i statsråd med kongen til stede. Tidligere ble resolusjoner vedtatt i et statsråd ledet av kronprinsen (som 'kronprinsregent') betegnet 'kronprinsregentens resolusjon', men også disse er nå 'kongelige' (*Om Kongen i statsråd*, Retningslinjer publisert 30.08.2022). I den svensk-norske unionsperioden ble en del resolusjoner vedtatt 'ad mandatum' av den delen av regjeringen som oppholdt seg i Norge. I Peter Vogts samlinger er slike resolusjoner merket med et sverd - †
- *Romsdals amt* ble Møre fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1), det var først i 1935 fylkesnavnet ble Møre og Romsdal (Lov 7. juni 1935 nr. 1)
- *Setegård*. Setegård er en betegnelse på en adelsmanns hovedgård der han hadde fast sete (bopel). Setegårder hadde flere økonomiske privilegier, som fritak fra skatt og tiende. Tallet på setegårder i Norge ble i 1639 anslått til rundt 100 (Store Norske Leksikon)
- *SOSI*. 'Samordnet Opplegg for Stedfestet Informasjon', dataformat.
- *Stavanger amt* ble Rogaland fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *Stiftamt*. Amtene innenfor samme 'stift', som er en kirkelig inndeling ('verdslig' kontra 'geistlig' inndeling av landet)
- *Smaalenene amt* ble Østfold fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *Stender*. Flertall av 'stand', men i denne sammenheng inndelingen av et lands befolkning i ranggrupper som sendte hvert sitt sett med representanter til en 'stenderforsamling' ('stendermøte'). I Norge besto de to øverste stendene av adelen

og de geistlige, den nederste var resten av befolkningen (Eriksen 2010 s. 66), men her ble det bare avholdt stenderforsamlinger fra 1468 til innføringen av det kongelige eneveldet i 1660. I Sverige hadde inndelingen i stender derimot betydning helt til man gikk over til tokammersystemet i Riksdagen i 1865.

- *surnumerær*. Når en offiser fikk tillatelse til å tre ut av tjenesten (midlertidig og ulønnet), men uten å miste opparbeidet grad og ansiennitet, ble han 'surnumerær' offiser.
- *Søndre Bergenhus amt* ble Hordaland fylke 1. januar 1919 (lov 14. august 1918 nr. 1)
- *Tarvelig*. Nødtørfdig, 'som dekker behovet' (men ikke mer)
- *Tiende*. En særlig form for jordavgift (grunnbyrde), i utgangspunktet til kirken. Muligheten til å pålegge nye tiendeavgifter i Norge ble opphevet med lov 14. juli 1897 nr. 1 om geistlige embedsmenns og kirkesangeres lønninger, og sognestyret kunne etter dette vedta at det skulle være anledning til å avløse eksisterende tiendeforpliktelse med et beløp tilsvarende gjennomsnittstienden i det foregående tiåret (§ 12). Det har eiendomsrettslig betydning om det en bruker betaler til en grunneier blir ansett som en grunnbyrde eller en festeavgift, fordi grunnbyrder kan avløses som heftelser etter avhendingsloven § 2-10, mens festeavgifter må innløses etter tomtfesteloven (LE-2004-9816, RT-2005-1729).
- *umatrikulert*. Før 1980 var 'umatrikulert grunn' arealer som ikke var registrert i skattematrikkelen. Arealet kunne likevel være tildelt eget grunnboksblad. Fra 2010 er det enheter som ikke har matrikkelnummer i registerdelen av matrikkelssystemet. En umatrikulert enhet kan omfatte arealer som allerede har matrikkelnummer og som matrikkelkartet dermed viser som grunn eid av andre enn den som eier den umatrikulerte enheten.
- *uvil(d)ig*. Upartisk/uhildet

Vedlegg

Vedlegg 1. Oversikt - skriv

Vedlegg 2. Stortingssesjonene

Vedlegg 3. Overtakelsesprotokoll «1965-1969 s 45-46 - Dal-Finstad-Barlidal bru, Eidsvoll»

Vedlegg 4. E6-eksempelsamling (6 deler)

4.1. Lensmannsskjønn, 6. mai 1946, rv. 1 Ås/Vestby

4.2. Grunnriss fra 1953, rv. 1 Ås/Vestby

4.3. Overtakelsesforretning, 20. desember 1961, rv. 1 Ås/Vestby

4.4. Grunnriss fra 1963, rv. 1 Vassumkrysset

4.5. Overtakelsesprotokoll, 3. mai 1965, rv. 1 Vinterbru-Fagernes (Ås/Frogn/Ås)

4.6. Overtakelsesprotokoll 9. november 1970, E6 Oslo grense-Vinterbru

Vedlegg 5. Skjematisk vedtak

5.1. Skjematisk vedtak - mal

5.2. Skjematisk vedtak - Oppland fylkesting, sak 38/1913 s. 236

Vedlegg 6. Grunnriss-rundskrivet fra 1891

Vedlegg 7. Profilarke/forklaringer

Vedlegg 8. Vegregisterkomitéens hjemmelsdokumentforslag

Vedlegg 9. Endringsoversiktene – veilov (1912), veglov (1963)

9.1 Veilov (1912)

9.2 Veglov (1963)

Vedlegg 1

År	Dato	Beskrivelse	Kilde
1311	14. mai	Dom i en strid om eiendomsretten til allmenning i Bergen	Diplomatarium Norvegicum, bd. 21 nr. 9
1319	11. juni	Forlik om vei, bru, bruk av vann m. m., gårder i Berg Sogn i Solør.	Diplomatarium Norvegicum, bd. 14 nr. 2. (Kan ifølge Regesta Norvegica bind 3 nr. 1125 være et falsum fra 1600-tallet).
1320	20. juni	Stadfesting av dommen fra 14. mai 1311	Diplomatarium Norvegicum, bd. 21 nr. 23
1342	9. juni	Om veiarbeid på Voss	Diplomatarium Norvegicum, bd. 1 nr. 281
1343	14. mars	Om fordeling av veiarbeidet på Voss	Diplomatarium Norvegicum, bd. 6 nr. 167
1390-1400		Vitnebreve om odelskiftet mellom Dagssønnene Olav og Eirik, Rindal i Fåberg	Regesta Norvegica, bd. 8 nr. 899; Diplomatarium Norvegicum, bd. 9 nr. 194
1396	9. mars	Utsettelse av hovedforhandling i sak om veirett over Kjelberg i Sandar sogn	Diplomatarium Norvegicum, bd. 2 nr. 546; Regesta Norvegica bd. 8 nr. 434
1400	udat	Om vei- og brohold over fjellet mellom Lom og dagens Sogn og Fjordane [to versjoner, nr. 2 fra NGL II]	Diplomatarium Norvegicum, bd. 5 nr. 403
1401	24. mars (?)	Presten i Eidsberg må enten tillate ferdseil over gården eller flytte veien.	Diplomatarium Norvegicum, bd. 3 nr. 557; Regesta Norvegica bd. 8 nr. 335 (men der med datering 7. juli 1401)
1401	20. aug.	Den omlagte veien i Eidsberg er befart og funnet forsvarlig	Diplomatarium Norvegicum, bd. 5 nr. 409
1401	7. des.	Twist om vedlikehold av kavleveg, prestegården i Sandar	Diplomatarium Norvegicum, bd. 1 nr. 577; Regesta Norvegica bd. 8 nr. 1048
1404	21. aug.	Skriv i anledning uenigheten mellom sira Eirik i Sandar og lokalbefolkningen	Diplomatarium Norvegicum, bd. 1 nr. 595; Regesta Norvegica bd. 8 nr. 1326
1412	7. nov.	Grensegang mellom gårdene vestre Dilling og Krogstad i Rygge	Diplomatarium Norvegicum, bd. 21 nr. 263; Regesta Norvegica, bd. 9 nr. 853
1440	3. sept.	Kongebrev om Oppdals fritak for en del plikter pga belastning ved stor ferdseil over Dovrefjell	Diplomatarium Norvegicum, bd. 3 nr. 760
1444	12. aug.	Christopher af Beyerens Stadsret	Paus (1751 b) s. 239-259
1446	30. juni	Om skog til brovedlikehold	Diplomatarium Norvegicum, bd. 8 nr. 329
1451	Høst?	Om vedlikeholdet av Fåbro (over elven mellom Oslo og Bærum)	Ref. henvisningen ved/ Diplomatarium Norvegicum bind 16 nr. 170
1465	12. mars	Om veg- og brovedlikeholdspunkt i Vågå-Hedalen	Diplomatarium Norvegicum, bd. 8 nr. 381
1466	7. mars	Om bro- og veihold mellom Sandaker og O i Aker	Diplomatarium Norvegicum, bd. 4 nr. 961
1483	23. juli	Kong Hans stadfester Oppdalbøndenes friheter pga stor belastning med gjesting og skyss over Dovrefjell	Diplomatarium Norvegicum, bd. 1 nr. 935
1491	23. mai	Om bro- og vegvedlikehold i Romedal	Diplomatarium Norvegicum, bd. 4 nr. 1010
1514	23. juli	Christiern II stadfester Oppdalbøndenes friheter pga stor belastning med gjesting og skyss over Dovrefjell	Diplomatarium Norvegicum, bd. 1 nr. 1041
1547		Kong Christian den Tredies Kjøbenhavnske Reces. Art. 40: <i>Om Broere oc adelfare Weye</i>	Kolderup-Roseninge, bd. 4 s. 234-235 (hele recessen s. 214-236)
1548	17. juli	Hertug Frederik stadfester Oppdalbøndenes friheter - Dovrefjell	Diplomatarium Norvegicum, bd. 1 nr. 1110
1558	13. des.	Den Koldingske reces. Art 58: <i>Om broer at gjøre och adelfarveje</i>	Kolderup-Roseninge, bd. 4 s. 278-279 (hele recessen s. 253-286)
1582	2. april	Fire brev fra Frederik II i anledning bybrannen i Bergen	Norske Rigsregistranter, bd. 2 (1572-1588) s. 460-461
1583	15. juni	Om Bergens Gader og Almindinger	Paus (1751 b) s. 404-408; Norske Rigsregistranter, bd. 2 (1572-1588) s. 527-531
1583	16. juni	Eget brev til Lindenow om allmenningen mellom byen og brygga i Bergen	Paus (1751 b) s. 408-409; Norske Rigsregistranter, bd. 2 (1572-1588) s. 532
1585	25. mars	Aabent Brev om, at ingen maa fare på den ny Vej imellem Fredriksborg og København.	Secher, CCD 2 nr. 391 (s. 379-380)
1587	9. okt.	Aabent Brev om Forbud mod, at nogen uden Forlov benytter Kongens ny anlagte Veje i Koldinghus læn.	Secher, CCD 2 nr. 471 (s. 480-481)
1596	15. okt.	Aabent Brev om Forbud mod, at nogen færdes på den ny Vej mellem Andvorskov og Ringsted.	Secher, CCD 3 nr. 39 (s. 39-40)
1622	26. aug.	Forordning om Broers og Alfarvejes vedlikeholdelse.	Secher, CCD 4 nr. 29 (s. 30-31)
1631	august	Supplik fra Alhed Jakobsdatter, Reinike Clausdatter m.fl., som ber om å få erstatning for grunn til gateutvidelse	Norske Herredags-dombøger. Tillegg til 1.-4. rekke, Hf. 1 (1966) s. 368; Norske Rigsregistranter, bd. 6 (1877) s. 410-411
1632	28. juni	Henrik Bilde og flere finge Befaling, nogle Grunde i Bergen anlængendes	Norske Rigsregistranter, bd. 6 s. 410-411
1635	5. juni	Hr. Christopher Urne fik Brev at tilhøde Bønderne at forferdige Veiene.	Norske Rigsregistranter, bd. 7 s. 76
1635	28. juni	Hr. Oluf Parsberg fik Brev, Veien at lade forferdige imellem Kobbervet paa Kvikne og Orkedalen, at Provianten kan op og Kobberet neder føres	Norske Rigsregistranter, bd. 7 s. 64
1636	24. feb.	Aabne Brev, Veiene i Norge anlængendes.	Norske Rigsregistranter, bd. 7 s. 150-151
1637	19. mai	Klage over manglende erstatning for vegggrunn	Kancelliets brevbøker for perioden 1637-1639
1639	11./12. juni	Hr. Christopher Urne og Jens Bjelke finge Brev, den Norske Lov anlængendes.	Norske Rigsregistranter, bd. 7 s. 582-588
1639	19. nov.	Missive om straf for dem, som ulovlig bruke kongens vej ved Sorø	Secher, CCD 5 nr. 44 (s. 48)
1643	1. juni	Kongelig Befaling til Hanibal Sehested (og Jens Bielke) om ... bl.a Skydsfærd	Paus (1751 b) s. 793
1643	1. juni	Lensmændene i Norge finge Breve at lade forferdige Veiene hver udi deres Len	Norske Rigsregistranter, bd. 8 s. 282-283
1643	7. juni	Kgl. missive av 7. juni 1643 til Statholderen Hannibal Sehested	Paus (1751 b) s. 794
1644	27. sept.	Instrux til Veimester Søndenfjelds, Obriste [oberst] Gunde Lange	Norsk militært tidsskrift 11/1910 s. 652-653
1647	2. juni	Aabne Brev om Skatten udi Norge	Norske Rigsregistranter, bd. 8 s. 503-508
1648	24. des.	Forordning om Skydsfærd til Lands og Vands, samt Gjestgiverier i Norge	Paus (1751 b) s. 854-865; Norske Rigsregistranter, bd. 9 s. 209-218
1649	20. feb.	Missive om, at ingen må age på kongens vej i Københavns læn uden tilladelse	Secher, CCD 5 nr. 394 (s. 591)
1650	Febr	Bøndene i Solør har måkt vinterveg, tross forbud	Statholderskapets Ekstraktprotokoller, bd. 2 (1647-1650) s. 271
1655	24. mars	Aabent Brev om straf for dem, som færdes på kongens vej, mellem Haderslev og Kolding, Danmark	Secher, CCD 6 nr. 169 (s. 176)
1662	30. juli	Kjøpstadsprivilegier for Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tønsberg, Skien, Fredrikstad og Kristiansand	Fogtman, vol. 1 bd. 1 (1660-1670) s. 17-18

År	Dato	Beskrivelse	Kilde
1664	23. sept.	Bestallingsbrev for J. S. Hauritz	Paus (1966) s. 84-90
1665	10. okt.	Supplik (9/10) og resolution, anlegg av ny vei i Asker	Statholderskapets Ekstraktprotokoller, bd. 2 nr. 657 (s. 395-396)
1665	14. nov.	Kongeloven vedtatt (- ble ikke kunngjort før i 1709)	www.nb.no (som selvstendig dokument)
1666	28. mai	Supplik 20. september 1665, resolusjon 28. mai 1666 i sak om omlegging av veg mellom Fredrikstad og Halden	Norske kongebrev, bd. 3 nr. 953
1670	26. feb.	Forordning om Veyene i Danmark at forfærdige og vedligeholde.	Henvising i Schou bind. 1 (1670-1699), men ingen fulltekst - i oversikten står det bare "See Fr. 4 Mart. 1690"
1670	31. mars	Generalvegmesterembetene oppheves	Paus (1966)
1672	6. april	Forordning om Skyds-Færd udl Norge	Smith, bd. 1 (1670-1754) s. 24
1674	5. feb.	Statholderens anbefaling vedr. de Placas innsetting	Paus (1966) s. 94-95
1674	27. mars	Bestallinger for General-veimesterne, samt Paabud af Veimester-Told.	Wessel-Berg, bd. 1 (1660-1746) s. 93 (bare kort henvising)
1674	27. mars	Brev til Edouard de Place vedr. embedet som gen. veimester søndenfjelds	Christiansandske Uge-Blade 27. mai 1784
1683	27. feb.	Forordning om Københavns Gader og Bygning	Schou, bd. 1 (1670-1699) s. 245-248
1685	7. feb.	Instruction for Amtmændene i Norge	Wessel-Berg, bd. 1 (1660-1746) s. 126-131
1686	15. juni	Nye Privilegier for Christianssand-Kjøbstæd	Fogtman, vol. 1 bd. 2 (1670-1699) s. 332-337; Wessel-Berg, bd. 1 (1660-1746) s. 148-151
1687	19. feb.	Rescript (til Magistraten i Bergen), ang. nogle Mænds Udnævnelse til at maale enhver Grund overalt i Byen	Wessel-Berg, bd. 1 (1660-1746) s. 156
1688	24. jan.	Instruction for Magistraten i Christianssand. § 19: Om broleggingen	Wessel-Berg, bd. 1 (1660-1746) s. 165-167
1688	14. april	Chr. V. N.L. Cap. 3-11 (Færger og Færgemænd), 3-12 (bare gjerdebestemmelsene) og 3-16-1, 2 og 3 (Om Veje)	Mejlænder (1883) s. 359-363, s. 370-379 og s. 426
1693	9. des.	Påminnelse om reskriptet av 19. feb 1687 om opmåling i Bergen	Fogtman, vol. 1 bd. 2 (1670-1699) s. 649
1695	14. des.	"Rescr. (af samme Indhold, som det herefter under 29 Febr. 1696 anførte), ang. Brolægningen i Kristianssand. Nævnes i Top. Journal 10de H. S. 102"	Wessel-Berg, bd. 1 (1660-1746) s. 248-249 (bare henvising til det fra 29. februar 1696)
1696	29. feb.	Rescript (til Statholderen), ang. de den 15 Juni 1686 destinerede 200 Rd til Brolægning	Wessel-Berg, bd. 1 (1660-1746) s. 249
1700	30. mars	Om informasjonsplikt ved salg av grunn i Bergen	Fogtman, vol. 1 bd. 3 (1699-1730) s. 271
1701	22. okt.	Forordning om Politis Administration. Kap VII om gatene i København, ref. Pol.-Fr. for Bergen fra 1710	Schou, bd. 2 (1699-1730) s. 39-57
1707	16. mai	Brand-Ordning for Bergen Bye	Schou, bd. 2 (1699-1730) s. 39-57
1707	16. mai	Reskript om fjerning av "udbygninger" i Bergen	Wessel-Berg, s. VIII-IX i "anhanget" i registeret
1710	24. jan.	Anordn. om Politis Administration i Bergen	Schou, bd. 2 (1699-1730) s. 237-258
1721	7. juli	Aabet Brev. Om en nye Matriculs Indrettelse i Norge (to ulike skriv)	Schou, bd. 2 (1699-1730) s. 443-445
1724	8. des.	Rescr. ang. at det i Norge herefter skal forblive ved den gamle Matricul	Fogtman, vol. 1 bd. 3 (1699-1730) s. 552-554
1733	4. feb.	Forordning om en Nye Land-Milices Indrettelse i Danmark	Schou, bd. 3 (1730-1746) s. 88
1738	8. aug.	Reskript - Politi-Fr. 22. okt 1701 skal gis anvendelse i de fleste norske byer	Fogtman, vol. 4 bd. 1 (1730-1739) s. 602
1745	12. feb.	Anordning om Politis Indretning og Administration i Christiania Bye og dens under Byens Jurisdiction hønhørende Forstæder	Schmidt (b), bd. 1 (1648-1770) s. 506-514
1753	19. juli	Sognefoged J. J., som for Overhørig ved Veiarbeide slog en Karl, der døde 18 dage derefter, bør ei at tiltales	Stampe I s. 46-49
1754	26. april	Rescript (til Magistraten i København), ang. at nogle Gader og Stræder maee ved Leilighed udvides	Fogtman, vol. 5 bd. 1 (1746-1754) s. 516-517. Schou har gjengitt deler av den i en note (på side 247) til forordningen fra 1683
1760	9. des.	Om et lignende Tilfælde [som 19. juli 1753], at en Mand døde 5 Dage efter kommet Slag	Stampe III s. 258-260
1764	12. mai	Rentek. Skr. om den til Veienes forbedring forehavende ny Indretning	Fogtman, vol. 5 bd. 2 (1754-1765) s. 593-594
1764	18. des.	Forordning, ang. hvorledes Land-Eiendommene maa adskilles	Mejlænder bd. 1 (1660-1825) s. 199
1768	10. mai	Kundgjørelse General-veimester Embedet Nordenfjelds vedkommende (med N.F. Kroghs instruks for veiarbeidet)	Paus (1966) s 103-114
1768	27. juni	G. A. Krogh om ueighet med almuen i Ringebu, og Grams etterfølgende, udaterte promemoria	Riksarkivet (uten mer presis henvising - mottatt fra Geir Paulsrud, Norsk Vegmuseum)
1768	3. sept.	Skr. ang. Veivæsenet Søndenfjelds.	Wessel-Berg, bd. 2 (1746-1780) s. 453-455
1769	9. juli	Jord til Reparation af offentlige Veie kan ikke tages uden Forening med Eieren	Stampe VI s. 30-32
1773	25. nov.	Rescr. ang. at Amtmanden over Nordre Bergenhuus Amt ei maa forhindre General-veimesteren i hans Embede, men skal yde ham al behøvedes Hjælp.	Wessel-Berg, bd. 2 (1746-1780) s. 564-565
1778	2. nov.	Rescr. (til General-Vei-Commissionen i Danmark), ang. hvad der skal iagttages og følges ved nye Veies Anlæg, og de allerede Indrettedes Vedligeholdelse	Fogtman, vol. 6 bd. 2 (1777-1784) s. 161-165
1778	18. nov.	Resk. ang. Brolægningen i Christiania.	Wessel-Berg, bd. 2 (1746-1780) s. 781-782
1781	23. april	Fr. om Jord-Fælledskabets Ophævelse	Schou, bd. 8 (1781-1784) s. 96-133
1786	17. mars	Rescr. (til Stiftsbefal. i Agershuus Stift), ang. General-veimesterens Embedes Deling og Veimester-Toldens Forhøielse, Søndenfjelds	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 244-245
1786	17. mars	Rescr. ang. det Samme til Stiftsbefal. i Christianssands Stift	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 245
1787	1. juni	Bestalling for. C. J. Hammer som General-veimester i Bergens Stift.	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 312
1787	8. juni	Fr. om Jordrotter og Fæstebønder i Danmark	Schou, bd. 9 (1785-1788) s. 260-275
1788	20. juni	Fr. om Stavnsbaandets Løsning fra Godserne for Bondestandens Mandkiøn i Danmark	Schou, bd. 9 (1785-1788) s. 494-514
1788	17. okt.	Rescr. ang. Arbeide ved Veiene, og deres Anlæg, samt Sneebrydningen i Christianssands Stift.	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 397-398
1790	14. mai	Rescr. ang. Istandsættelse af de i Agershuus Stift ved Oversvømmelse ødelagte Veie.	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 461-462
1791	25. mars	Rescript angaaende Anvendelse af en Deel af de til Veienes Istandsættelse bevilgede Midler [etter flomskader]	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 519

År	Dato	Beskrivelse	Kilde
1791	15. april	Instrux for General-Veintendanten i Agershuus Stift.	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 520-523
1791	2. juli	Promemoraa angaaende Bestemmelse om Konge- og andre Veie i Agershuus Stift.	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 532
1792	15. juni	Forordning angaaende adskillige Fordele, der tilsiges Jorddrotterne i Danmark, som Opmuntringer til at udskifte Bøndergods af Fælleddskab	Schou, bd. 10 (1789-1792) s. 383-391
1792	16. nov.	Forordning angaaende Veiarbeidet i Bergens Stift	Schou, bd. 10 (1789-1792) s. 431-438
1793	19. april	Rescr. ang. Mulct af eller Belønning for Lensmændene ved Veiarbeidet, i Christianssands Stift.	Wessel-Berg, bd. 3 (1781-1796) s. 654-655
1793	13. des.	Forordning om Vei-Væsenet i Danmark	Schou, bd. 11 (1793-1796) s. 81-116
1794	17. okt.	Forordning, der fastsætter de Forholds-Regler, som bør følges, i Hensigt til de, for Tømmerflaadningen fornødne, Lenders Indretning og Vedligeholdelse i Norge.	Schmidt (b), bd. 2 (1771-1813) s. 298-299
1794	29. okt.	Forordning om Hegn og Fred for Jorder i Danmark	Schou, bd. 11 (1793-1796) s. 144-178
1795	10. okt.	Rentek. Prom. (til Amtmanden i Tistæd), ang. Jordlodders Indhegning fra Veiene	Fogtman, vol. 6 bd. 8 (1795-1796) s. 249-250
1796	19. aug.	General-Veicommiss. Circul. (til Stiftamt- og Amtmændene), ang. at Veiene ikke maa kommes for nær ved Lodders Indgrøvning, og ei heller egenraadigen aflægges	Fogtman, vol. 6 bd. 8 (1795-1796) s. 560-561
1797	1. april	Prom. ang. Veimulcternes Inddrivelse og Modtagelse, samt hvorvidt til Veiarbeide maa leies, i Christianssands Stift.	Wessel-Berg, bd. 4 (1797-1813) s. 14
1797	7. april	Rescr. ang. Sneebrydningen paa Postveiene i Christianssands Stift.	Wessel-Berg, bd. 4 (1797-1813) s. 16-17
1798	3. mars	Canc. Prom. ang. Tiltale ved Politret, naar Nogen kjører over Andres Agre og Enge.	Fogtman, vol. 6 bd. 9 (1797-1798) s. 421-422
1798	10. mars	Prom. ang. Ophævelse af Pligtarbeidet ved Veiene i Christianssands Stift, imod Betaling.	Wessel-Berg, bd. 4 (1797-1813) s. 83
1798	13. april	Rescr. ang. endeel Veie i Agershuus Stift, og Veikarters aarlige Indsendelse.	Wessel-Berg, bd. 4 (1797-1813) s. 89-90
1798	25. mai	Rescr. ang. at Veiarbeidet i Christianssands Stift skal betales med Penge, ved Forskud og Ligning.	Wessel-Berg, bd. 4 (1797-1813) s. 96-97
1799	22. nov.	Forordning angaaende den Gotgjørelse, som Jordeiere skal nyde for Grunde, der afgives til Lotsmærkers Anlæg eller Udvidelse	Schou, bd. 12 (1797-1799) s. 292-293
1799	27. des.	Rescr. ang. de nye Veies regelmæssige Anlæg, og Gotdgjørelse til Jordeierne, i Christianssands Stift.	Wessel-Berg, bd. 4 (1797-1813) s. 217-218
1801	31. juli	Kunngjøring av utvidet virkeområde for flere lovbestemmelser om grunnavståelse til off. formål	Schou, bd. 13 (1800-1803) s. 291-292
1802	6. mars	Prom. ang. de 2de Veimestere i Thronhjems Stift og derunder lagte Søndmørs Fogderie.	Wessel-Berg, bd. 4 (1797-1813) s. 356
1802	6. mars	Prom. ang. det Samme, og om det 2det Veimester-Embedes Løn og Besættelse.	Wessel-Berg, bd. 4 (1797-1813) s. 356
1802	1. okt	Fr. , hvorved paabydes en aarlig Afgift af Besiddelse, Nytte og Brug af faste Eiendomme i Norge, Finmarkens Fogderie Undtaget.	Schou, bd. 13 (1800-1803) s. 487-498
1805	26. juli	Rescr. ang. Ting og Tingveie i Nissedal	Fogtman, vol. 6 bd. 13 (1805-1806) s. 261
1806	6. juni	Instruction af 6. Juni 1806, hvorefter de til Arbeidet ved den allernaadigst befalede Matriculering af Jordeiendommene i Danmark ansatte Landinspæcteur og Landmaalere have at rette og forholde sig	Mørup (1880) s. 12-46
1807	31. mars	Rentekammerets Resolution af 31. Marts 1807 (Tillæg til Matriculs-Instructionen)	Mørup (1880) s. 46-53
1809	28. des.	Cancellie-Pl. (Kgl. Befal. 25 Dec.) ang. Grundes Afgivelse til Canal-Anlæg	Schou, bd. 15 (1808-1811) s. 370-371
1814	2. mars	Regentens Kundgjørelse ang. et under Regentskabet etableret Regjeringsraad, og Instrux for samme	Vogt (m.fl.), bd. 1 (1814-1816) s. 66-69
1814	16. mars	Instrux for Lensmændene, som Veibetjente, i søndre Tronhjems Amt	Nasjonalbiblioteket (ikke digitalt tilgjengelig)
1814	29. sept.	Opfordring fra Lov-Committeen om at indsende Lovforslag til en ny almindelig civil og criminel Lovbog for Norge.	www.nb.no (som selvstendig dokument)
1814	30. nov.	Kundgjørelse angaaende Regjerings-Anliggendernes Fordeling	Vogt (m.fl.), bd. 1 (1814-1816) s. 187-188
1815	17. feb.	Placat ang Pengeskylden i Norge	Vogt (m.fl.), bd. 1 (1814-1816) s. 214-217
1815	6. nov.	Kgl. Res. - Veietatens uniform	Vogt (m.fl.), bd. 1 (1814-1816) s. 314
1816	5. juli	Fogd Grundt - brev til amtet om vegbygging i Eidsberg og Rødenes	Wiwar - Gammelt fra Østfold på ny måte. Nr. 2/2003
1818	20. aug.	Pl. om Veiens Længde fra Chr.a til Hadeland	Schou, bd. 18 (1818-1822) s. 205
1818	26. okt.	Placat angaaende Refusion for Skydsudgifter i Anledning af Frisksydens Afskaffelse	Vogt (m.fl.), bd. 2 (1817-1819) s. 365
1818	17. nov.	Kundgi. om de ulike departementernes ansvarsområder	Vogt (m.fl.), bd. 2 (1817-1819) s. 374-375
1819	29. okt.	Pl. ang Veilængden fra Christiania til Røraas	Vogt (m. fl.), bd. 2 (1817-1819) s. 99-100
1819	15. nov.	Provisorisk Anordning angaaende Bygnings- og Brandvæsenet i Christiania Bye og Forstæder	Vogt (m. fl.), bd. 2 (1817-1819) s. 101-102
1820	20. jan.	Pl. om Veiens Længde fra Chr.a til Filefjeld	Vogt (m. fl.), bd. 3 (1820-1822) s. 6-7
1820	26. aug.	Pl. ang Veilængden fra Trondhjem til Røraas	Vogt (m. fl.), bd. 3 (1820-1822) s. 117-118
1820	28. aug.	Pl. om Veilængden fra Christiania til Svinestund, om Sandesund og om Frederikstad	Vogt (m. fl.), bd. 3 (1820-1822) s. 118
1820	14. nov.	Placat angaaende Veilængden fra Christiania til Tønsberg m.fl. Steder	Vogt (m. fl.), bd. 3 (1820-1822) s. 170-171
1821	15. jan.	Pl. angaaende Veilængden fra Trondhjem til Jerkin	Vogt (m. fl.), bd. 3 (1820-1822) s. 220
1821	15. jan.	Pl. angaaende Veilængden fra Christiania til Kongsvold	Vogt (m. fl.), bd. 3 (1820-1822) s. 220-221
1822	2. sept.	Pl. ang Veilængden fra Christiania til Magnor og Rigsgrænsen	Vogt (m. fl.), bd. 3 (1820-1822) s. 523

År	Dato	Beskrivelse	Kilde
1822	12. okt.	Pl. ang Veilængden fra Christiania til Stiftsdelet mod Christiansands Stift	Vogt (m. fl.), bd. 3 (1820-1822) s. 550
1823	1. des.	Veilængden – Chr.a til Rigsgrænsen ved Haan, via Onstad Sund og Grønnesund	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 557-558 (i tillegget til 1824)
1823	1. des.	Veilængden Chr.Sund-Molde-Stiftsdelet	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 558-559 (i tillegget til 1824)
1823	1. des.	Veilængden Lessøpe-Stiftsdelet	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 559 (i tillegget til 1824)
1824	1. sept.	Veilængden fra Raaholt til Holmen i Øier	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 517
1824	15. okt.	Veilængden fra Kongsvinger til Grundset	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 529
1825	3. mai	Veiclassifikationen, Søndre Trondhjems Amt	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 600-601
1825	10. mai	Veiclassifikationen, Christians Amt	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 610-612
1825	6. sept.	Veiclassifikationen, Hedemarkens Amt	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 652-653
1825	6. sept.	Veiclassifikationen, Romsdals Amt	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 653-654
1825	30. sept.	Veilængden fra Bergen til Stiftsdelet paa Filefjeld	Vogt (m. fl.), bd. 4 (1823-1825) s. 659
1826	18. april	Veiclassifikationen, Nordre Bergenhuus Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 65-66
1826	16. juni	Veiclassifikationen, Søndre Bergenhuus Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 87-88
1826	16. juni	Kgl. Res. ang. det befalede aarlige Regnskab for den i ethvert Amt oprettede Veicasse	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 88-90
1826	30. juni	Pl. ang. Veilængder i Søndre Trondhjems Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 90-91
1826	18. aug.	Veiclassifikationen, Jarlsbergs og Laurvigs Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 102-104
1826	3. okt.	Veiclassifikationen, Bratsberg Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 118-119
1826	20. okt.	Veiclassifikationen, Stavangers Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 123
1826	20. okt.	Veiclassifikationen, Nedenæs og Raabøgdelaugets Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 123-124
1826	20. okt.	Veiclassifikationen, Lister og Mandals Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 124
1826	24. okt.	Veiclassifikationen, Finmarkens Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 126
1826	24. okt.	Veiclassifikationen, Nordlands Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 126
1826	17. nov.	Veiclassifikationen, Buskeruds Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 132-133
1827	12. jan.	Veiclassifikationen, Aggershuus Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 171-172
1827	12. jan.	Veiclassifikationen, Smaalehnens Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 172-175
1827	8. mai	Veiclassifikationen, Nordre Trondhjems Amt	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 221
1827	20. aug.	Vegene over Filefjell og Dovrefjell skal vedlikeholdes og vinterdriftes for statsmidler	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 129-130
1828	7. juli	Kgl. res. - Bestemmelse af Grænderne for den ifølge Lov af 7de August 1827 i Faabergs Præstegjeld anlæggende Kjøbstad, samt Regler for Bygningsvæsenet sammesteds m. M.	Vogt (m. fl.), bd. 5 (1826-1828) s. 613-624
1829	9. feb.	Res. ang. 2de Veimestere i Christiansand Stift	Vogt (m. fl.), bd. 6 (1829-1831) s. 13-14
1830	9. aug.	Skr. fra Finants-Departementet til Amtmænd i Amt der endnu ikke har egen Veicasse	Vogt (m. fl.), bd. 6 (1829-1831) s. 278-279
1831	4. juni	Kgl. Res. ang. Anlæg av Hovedvei fra Lyngdal til Feddebro	Vogt (m. fl.), bd. 6 (1829-1831) s. 521
1831	16. aug.	Kgl. Res. – 2de paabegyndte Bygdeveie i Borgens Thinglaug, Romsdals Amt, maa oparbejdes som Hovedveie	Vogt (m. fl.), bd. 6 (1829-1831) s. 555
1834	16. jan.	Placat om Refusion af forskudte Udgifter til Veivæsenet [1824 til 30. juni 1833]	Vogt (m. fl.), bd. 7 (1832-1834) s. 418-419
1837	31. jan.	Grændsebestemmelser for Christianias Bygningsvæsen	Vogt (m. fl.), bd. 8 (1835-1837) s. 438
1838	19. mai	Bekj. ang. Veilængder i Nordlands Amt	Vogt (m. fl.), bd. 9 (1838-1840) s. 72-74
1838	16. juli	Placat ang. Refusion af Forskudte Veiuudgifter [1. juli 1833 til 31. desember 1837]	Vogt (m. fl.), bd. 9 (1838-1840) s. 115
1838	19. nov.	Res. fra 1829 ang. en Veimester i Stavanger Amt ophæves	Vogt (m. fl.), bd. 9 (1838-1840) s. 171
1838	30. nov.	Pl. ang nogle Veilængder i Aggershuus og Smaalehnene	Vogt (m. fl.), bd. 9 (1838-1840) s. 177-179
1840	11. aug.	Reglement for Bygningsvæsenet i Sarpsborg	Vogt (m. fl.), bd. 9 (1838-1840) s. 622-629
1840	25. sept.	Res. ang Gaderreguleringen i Sarpsborg	Vogt (m. fl.), bd. 9 (1838-1840) s. 645-646
1841	19. juni	Provisorisk anordning angaaende Bygningsvæsenet i Trondhjem	Vogt (m. fl.), bd. 10 (1841-1843) s. 93-98
1841	19. juni	Placat, angaaende Udredelse af en extraordinaire Brandcontingent (etter bybrannen i Trondheim)	Vogt (m. fl.), bd. 10 (1841-1843) s. 98-99
1841	25. aug.	Placat angaaende Refusion for Skyds-Udgifter i Anledning af Friskydssens Afskaffelse	Vogt (m. fl.), bd. 10 (1841-1843) s. 141
1841	16. okt.	Veimesterembedet i Christiansands Stift oppheves	Vogt (m. fl.), bd. 10 (1841-1843) s. 163
1844	13. april	Placat angaaende Refusion for af Statscassen forskudte Skyds- og Vei-Udgifter	Vogt (m. fl.), bd. 11 (1844-1846) s. 83
1844	29. aug.	Provisorisk anordning angaaende Bygningsvæsenet i Trondhjem	Vogt (m. fl.), bd. 11 (1844-1846) s. 139-151
1845	5. mars	Fr., ang. de Regler, som blive at iagttage med Hensyn til Grundafstaalser, m. m., i Anledning af Jernbaners Anlæg i Danmark	Schou, bd. 24 (1844-1847) s. 371-381
1845	16. juli	Kongl. Kundgj. ang. Fordelingen af Regjerings-Anliggenderne	Schmidt, bd. 2 (1832-1848) s. 744
1846	28. feb.	Rentk. Skriv. (til Comiteen i Anledning den nye Matriculs Indførelse) ang. Vejene	Mørup (1880) s. 148-150
1847	3. sept.	Skr. ang. Forstaelse af Bygningslovens § 4 betreffende Erstatning for Grunds Afgivelse til Gaders Udvidelse	Vogt (m. fl.), bd. 12 (1847-1849) s. 202
1848	19. juli	Res. angaaende nye Registre til Pantebøger	Mejlænder bd. 2 (1826-1860) s. 1146-1149
1849	5. mars	Skr. ang. Communalrepræsentationens Samtykke til nye Bygdeveies Anlæg	Departements-Tidende 1849 s. 835
1853	23. mai	Placat ang. Refusion for Udgifter, forskudte til Veivæsenet og Skydsvæsenet	Vogt (m. fl.), bd. 14 (1853-1855) s. 88
1855	16. okt.	Skriv. ang. Betydningen af en lagt Reguleringsplan	Vogt (m. fl.), bd. 14 (1853-1855) s. 1100
1857	23. okt.	Skr. ang. Angivelse av Grændser i Skylddelingsforretninger	Schmidt (m. fl.), bd. 5 (1856-1860) s. 277-278
1860	10. nov.	Res., om at den tekniske Overbestyrelse af Jernbane-, Vei-, Kanal- og Havneveens henlægges under Ingenieurbrigaden	Vogt (m. fl.), bd. 16 (1859-1861) s. 447-448
1864	16. april	Kgl. Res. om Veidirektørembedet	Paulsen og Thomle, bd. 2 (1851-1876) s. 499. En mer fullstendig utgave er gjengitt i Årbok for Norsk vegmuseum 2014 s. 62-63
1864	10. okt.	Skrivelse fra Finantsdep. om matriculskyld på vei- og jernbanegrund	Paulsen og Thomle, bd. 2 (1851-1876) s. 506

År	Dato	Beskrivelse	Kilde
1867	15. juni	Skrivelse fra Indredepartementet til Amtmanden i Nordre Bergenhus Amt ang. Veistrækninger, der ikke ere forsynede med Grøfter	Paulsen og Thomle, bd. 2 (1851-1876) s. 609
1874	14. juli	Bare hovedveier og bygdeveier var offentlige veier i relasjon til lov 12. oktober 1857 § 6	Paulsen og Thomle, bd. 2 (1851-1876) s. 925
1876	18. des.	Res. 18. desember 1876 vedk. Udvidelsen af Kjøbstaden Bergens Grændser	Vogt (m. fl.), bd. 22:2 (1876) s. 641-642
1880	12. juni	Skrivelse fra Indredepartementet til Amtmanden i Søndre Bergenhus Amt (om 'sogneveier')	Paulsen og Thomle, bd. 3 (1877-1887) s. 246
1880	21. juni	Cirk. fra Finants- og Tolddepartementet ang. Behandlingen av Forskjellige Sager vedkommende Matrikelen	Schmidt (m.fl.), bd. 9 (1877-1882), s. 711-713
1880	22. sept.	Skr. fra Finansdepartementet ang. vegarbeidsplikt etter avståelse av grunn til jernbane	Paulsen og Thomle, bd. 3 (1877-1887) s. 267
1882	29. mars	Skr. fra Indredepartementet om forholdet mellom Veivæsenets og Bygningskommunenes veiansvar	Paulsen og Thomle, bd. 3 (1877-1887) s. 393-394
1884	22. nov	Kgl. Res. ang. Alversund Prestegjeld og Herred	Norsk Lovtidende 1884, 1. avd. s. 340
1885	30. juli	Kgl. res. om oppretting av Arbeidsdepartementet og om departementets ansvarsområde	Norsk Lovtidende 1885, 2. avd. s. 294-295
1886	18. des.	Res. 18. desember 1886 ang. Fløens og Solheimsvigens Bygningskommune	Norsk Lovtidende 1886, 2. avd. s. 739
1887	15. juni	Skriv fra Arbeidsdepartementet til amtmanden i Østfold etter at Smaalensbanen hadde fått krav om å betale for istandsettelse av et vegstykke	Paulsen og Thomle, bd. 3 (1877-1887) s. 842
1887	22. juni	Skriv fra Arbeidsdepartementet til amtmanden i Akershus etter at jernbaneselskapet var pålagt vegvedlikeholdsplikt i Eidsvold	Paulsen og Thomle, bd. 3 (1877-1887) s. 843
1887	22. aug.	Skriv fra Finantsdepartementet: Ikke anledning til å tillegge veggrunn andel av matrikkelskylden	Paulsen og Thomle, bd. 3 (1877-1887) s. 1034
1889	8. mai	Res. 8. mai 1889 ang. Laksevaag Bygningskommune	Norsk Lovtidende 1889, 2. avd. s. 138
1889	24. sept.	Res. 24. sept. 1889 ang. Udvidelse af Laksevaag Bygningskommune	Norsk Lovtidende 1889, 2. avd. s. 334
1890	23. mai	Skr. om veilovens bestemmelser i byggebeltet i Aker	Paulsen og Thomle, bd. 4 (1888-1894) s. 332
1891	18. juni	Regler og Anvisninger med en Plantegegning for Opmaalning af Grund ved Veianlæg	Rundskriv til 1898 s. 5-8 (se vedlegg 6)
1892	30. nov.	Skr. fra Arbeidsdepartementet ang. Sands Bygningskommune og Forholdet til Brygge-, Vei- og Gadevæsenet	Paulsen og Thomle, bd. 4 (1888-1894) s. 714
1893	19. jan.	Skrivelse fra Departementet for de offentlige Arbeider til Amtmanden i Stavanger Amt angaaende Opførelse af Gjærder langs Hovedvei	Paulsen og Thomle, bd. 4 (1888-1894) s. 732-733
1893	3. mars	Skrivelse fra Departementet for de offentlige Arbeider til Amtmanden i Stavanger Amt ... om, hvem der maa antages at være dispositionsberettiget over, hvad der maatte voxte i Grøfter og Skraainger ved de offentlige Veie.	Paulsen og Thomle, bd. 4 (1888-1894) s. 739-740
1893	20. juli	Kgl. res. 20. juli 1893 om Oprettelse av Bygningskommuner i Aker	Norsk Lovtidende 1893, 2. avd. s. 394
1893	21. okt.	Plakat angaaende Refusion for Udgifter, som i Overensstemmelse med Lov angaaende Veivæsenet af 15de September 1851, § 4, ere i første Halvd af Aaret 1893 af Statskassen forskudte til Veivæsenet	Schmidt (m.fl.), bd. 12 (1891-1894) s. 1348-1350
1893	2. nov.	Rundskriv om ansvar for erstatning i forbindelse med veianlegg	Rundskriv til 1893 s. 8
1899	18. nov.	Res. 18. nov 1899 ang. Anordning af en Kommission til Afgivelse af Skjøn og Taxter for Byggebæltet i Aker	Norsk Lovtidende 1899, 2. avd. s. 639
1900	31. mai	Skr. om, hvorvidt man ved Veianlæg maa respektere en ved kgl. Res. approberet Reguleringsplan	Paulsen og Thomle, bd. 6 (1900-1903) s. 165-166
1901	18. jan.	Rundskriv fra amtmanden i Hedmark om at avståelse av grunn til vegger også omfatter alenbredden	Instrux for Hedemarkens Amts veivæsen Afd. II (1901) s. 45-46
1902	24. april	Skrivelse ang. Forh. mellem Veie og Gader i Byggebæltet	Paulsen og Thomle, bd. 6 (1900-1903) s. 625-626
1903	9. feb.	Res. 9. februar 1903 om Bygningslovens Anvendelse i Aker Herred	Norsk Lovtidende 1903, 2. avd. s. 43-45
1903	18. nov.	Skrivelse angaaende Vedligehold af en Vei gjennom en Bygningskommune	Paulsen og Thomle, bd. 6 (1900-1903) s. 1192-1193
1904	14. nov.	Skrivelse om at veigrunn kan utsettes fra matrikkelen	Paulsen og Thomle, bd. 7 (1904-1907) s. 208
1904	12. des.	Kgl. res. 12. des. 1904 om Udvidelse af Akers Bygningsdistrikt	Norsk Lovtidende 1904, 2. avd. s. 500
1906	15. des.	Res. 15. des. 1906 om Bygningsdistriktets Udstrækning i Aker	Norsk Lovtidende 1906, 2. avd. s. 810
1907	3. mai	Skr. om, hvorvidt en vei gjennom en regulert gade kan oparbeides i en mindre bredde end den i reguleringsplanen bestemte	Norsk Lovtidende 1907, 2. avd. s. 161
1911	10. feb	Res. 10. feb. 1911 om fastsettelse av byggebeltets grenser i Trondhjem	Norsk Lovtidende 1911, 1. avd. s. 79-80
1911	29. juli	Res. 29. juli 1911, at den del av Østre Akers prestegjeld, som ikke omfattes av Akers bygningsdistrikt, indlemmes i bygningsdistriktet.	Norsk Lovtidende 1911, 1. avd. s. 429
1912	27. sept.	Res. 27. september 1912 ang. utvidelse av Akers bygningsdistrikt og Vestre Akers villastrøk	Norsk Lovtidende 1912, 1. avd. s. 678
1912	11. okt.	Res. 11. oktober 1912 ang. at Bygningsvæsenet i den del av Strindens herred, som er underlagt Trondhjems bygningslov (byggebeltet), overtages av Strindens herred fra 1 januar 1913	Norsk Lovtidende 1912, 1. avd. s. 709-710
1914	25. sept.	Res. 25. sept. 1914 om betalingsregulativ for byggetilsyn og for opmåling av tomter m. v. i Strinden byggebeltet	Norsk Lovtidende 1914, 1. avd. s. 594-596
1916	1. feb.	Rundskriv fra Veidirektøren - "Kopiering av Geogr. Opmålings karter er forbudt."	Rundskriv til 1928 s. 62
1916	16. feb.	Res. 16. feb. 1916 om udvidelse av byggebeltet rundt Trondheim	Norsk Lovtidende 1916, 1. avd. s. 79
1916	5. mai	Res. 5. mai 1916 om forandring i bygningsloven for Trondhjem, forsåvidt angår Strinden	Norsk Lovtidende 1916, 1. avd. s. 273

År	Dato	Beskrivelse	Kilde
1916	21. juli	Skr. fra Finansdepartementet vedr. forandringer i lov om skylddeling av 20. august 1909.	Norsk Lovtidende 1916, 2. avd. s. 327-328
1920	4. juni	Res. 4. juni 1920 om tillegg til de ved kongelig resolusjon av 16 januar 1905 approberte byggeforskrifter for Akers bygningsdistrikt.	Norsk Lovtidende 1920, 1. avd. s. 431
1920	30. aug.	Rundskriv om veianlegg i kolonisasjonsøiemed	Rundskriv til 1928 s. 9
1920	3. des.	Res. 3. des. 1920 om regler for refusjon for gateoparbeidelse i byggebeltet rundt Trondhjem	Norsk Lovtidende 1920, 1. avd. s. 885-886
1922	16. mars	Skriv om planer, budgettbehandling, bemyndigelse til oparbeidelse av veianlegg.	Rundskriv til 1928 s. 8-9
1922	28. april	Res. 28. april 1922 om tilleggsbestemmelse til § 107 i Trondhjem bygningslov og utvidelse av byggebeltet i Strinda	Norsk Lovtidende 1922, 1. avd. s. 223-224
1923	15. okt.	Avmerkning av veienes eiendomsgrenser	Rundskriv til 1928 s. 12-13
1926	9. juli	Innberetning om avlevering av veier	Rundskriv 1880-1942 s. 7
1928	27. okt.	Res. 27. okt. 1928, bygningsvedtekter for Aker herred	Norsk Lovtidende 1928, 1. avd. s. 666-679
1929	23. feb.	Skr. om hvorvidt bestemmelsen om at byggebeltet omkring Egersund by i bygningsvesenets anliggender skal være underlagt byens bygningsmyndigheter og bystyre, vil medføre utgifter for byen til anlegg av kloakk m. v. i byggebeltet	Norsk Lovtidende 1929, 2. avd. s. 57-58
1929	5. mars	Skr. om hvorvidt det for en bygningskommune er adgang til ekspropriasjon av og refusjon for grunn til utvidelse av en vei som ikke vedlikeholdes av bygningskommunen, men av veivesenet	Norsk Lovtidende 1929, 2. avd. s. 65
1929	25. mars	Skr. om at det ikke antas å være adgang for en bygningskommunes styre til å bevilge bidrag til et veianlegg utenfor bygningskommunens grenser	Norsk Lovtidende 1929, 2. avd. s. 86
1930	4. nov.	Innberetning om avlevering av veier, omklassifisering og nedlegging - påminnelse om kartskisser	Rundskriv 1880-1942 s. 7
1931	9. juli	Rundskriv om viktigheten av å erverve nok grunn til at gjerdene kan plasseres i samsvar med veilovens avstandsregler	Rundskriv 1928-1941 s. 9
1931	21. okt.	Skr. 21. okt. 1931 om tillegg til § 16 i bygningsvedtektene for Aker herred, Akershus fylke	Norsk Lovtidende 1931, 1. avd. s. 641
1931	16. nov.	Rundskr. angående bygningslovens og veilovens bestemmelser om bygnings avstand fra vei	Norsk Lovtidende 1931, 2. avd. s. 506
1933	5. okt.	Rundskriv om mulig eiendomshevd som følge av feilplasserte gjerder	Rundskriv 1928-1941 s. 9
1937	2. feb.	Rundskriv om grunnervelse m. v. fra pantsatte eiendommer	Rundskriv 1928-1941 s. 8
1939	29. juni	Rundskriv om vegfondet	Rundskriv 1928-1941 s. 2
1940	15. juni	Bestemmelse om ekspropriasjonsretstatning til veianlegg	Lover og forordninger m.v. 1939-1941 s. 136
1940	2. okt.	Forordning om tillegg til veiloven	Lover og forordninger m.v. 1939-1941 s. 162
1940	4. des.	Skjema for melding om avlevering av offentlige veier	Rundskriv 155/40. Nevnt i rundskriv 1880-1942 s. 7
1941	12. juni	Forordning om tillegg til veiloven	Norsk Lovtidende 1941, 2. avd. s. 343-344
1942	20. aug.	"Lov" 20. aug. 1942 nr. 2 om endring i lov om bygningsvesenet av 22 februar 1924.	Norsk Lovtidende 1942, 2. avd. s. 643-649
1944	17. feb.	"Lov" 17. februar 1944 nr. 3 om tillegg til veglovgivningen (siktryding)	Norsk Lovtidende 1944, 2. avd. s. 49
1945	26. jan.	Provisorisk anordning 26. januar 1945 om okkupasjonslovgivningen (Londonregjeringen)	Ot.prp. nr. 66 (1945-1946)
1945	28. mars	Provisorisk anordning 28. mars 1945 om midlertidig tillegg til lov om veivesenet av 21. juni 1912, Kap. VII, § 61 (Londonregjeringen)	Samling av provisoriske anordninger, kgl. res. m.v. 1940-1945 s. 275
1945	25. april	"Lov" om tillegg til vegloven (forbud mot skogfjerning langs veg)	Norsk Lovtidende 1945, 2. avd. s. 30
1959	12. nov.	Melding om avlevering av offentlige veier	Rundskriv nr. 35/59 fra Vegdirektøren. SVVs arkiv.
1960	1. juli	Myndighet til å treffe bestemmelse i henhold til lov om oreigning av fast eiendom av 23. oktober 1959 delegeres til Samferdselsdepartementet i den utstrøkning loven får anvendelse ved eiendomsinnrep etter lov om veivesenet av 21. juni 1912.	Norsk Lovtidende 1960, 2. avd. s. 442
1962		Rundskriv om forholdet mellom oreigningsloven av 23. oktober 1959 og vegloven av 21. juni 1912	Rundskriv 18/62 JUR (Juridisk kontor, Vegdirektoratet). SVVs arkiv.
1963	16. des.	Riksveganleggs overtakelse som offentlig veg	Rundskriv 67/63 Ak. SVVs arkiv.
1965	15. jan.	Resolusjon, forskrift om eiendomsinnrep etter veglova § 50	Norsk Lovtidende 1965, 2. avd. s. 53
1965	20. jan.	Om forskrifter etter vegloven §§ 12 og 50 m. v.	Rundskriv 6/65 V fra Samferdselsdepartementet. SVVs arkiv.
1967	20. sept.	Merkning av eiendomsgrenser	Skriv 234/67 Ik (Innkjøpskontoret, Vegdirektoratet). SVVs arkiv
1968	23. april	Vegavlevering - Rapport på skjema 46	Rundskriv 129/68 Vk. SVVs arkiv.
1968	11. mai	Grensemarker - Oppmåling av veggrunn	Rundskriv 33/68 Plan (Plankontoret, Vegdirektoratet). SVVs arkiv
1971	21. okt.	Merkning av vegens eiendomsgrenser	Rundskriv 8/71 Ak (Akershus vegkontor). SVVs arkiv
1972	15. des.	Res. 15. des. 1972 om nye instruks for Vegdirektoratet og vegsjefene og om Vegdirektoratets organisasjon og styringsområder	Norsk Lovtidende 1972, 2. avd. s. 1261-1263
1972	22. des.	Kunngjøring - oppheving av instruks for embete som vegdirektør gitt 1. august 1958 og instruks for vegsjefene gitt 1. juli 1960. Delegasjon av Samferdselsdepartementets fullmakter.	Norsk Lovtidende 1972, 2. avd. s. 1287-1288
1972	22. des.	Ny instruks for Vegdirektoratet.	Norsk Lovtidende 1972, 2. avd. s. 1288-1291
1972	22. des.	Ny instruks for vegadministrasjonen i distriktene	Norsk Lovtidende 1972, 2. avd. s. 1292-1293
1978	11. aug.	Kgl. res. om overgangsregler i forbindelse med endring i § 21 tredje ledd i vegloven	Otto Arnulf og Erik Gauer, <i>Vegloven med kommentarer</i> (1984) s. 302
1986	25. juni	Tinglysning i forbindelse med registrering av veggrunn	Justisdepartementets rundskriv G-93/86 til tinglyingsdommerne
1987	14. jan.	Kommunens forpliktelser angående utgifter til fylkesveier etter det nye inntektsystemet	Rundskriv 87/2 (JUR, Vegdirektoratet). SVVs arkiv
1989	8. feb.	Kommunenes forpliktelser til å dekke grunnutgifter m.v., herunder utgifter til ferister, på fylkesveg i henhold til tidligere lovbestemmelser og avtaler	Rundskriv 89/5 (JUR, Vegdirektoratet). SVVs arkiv

Stortingssesjoner fra 1814 til 1960-1961

- 1814:** 7.-26. oktober 1814 - det 1. **overordentlige** Storting
1815-1816: 1. juli 1815 - 6. juli 1816 - det 1. ordentlige Storting
1818: 2. februar - 15. september 1818 - det 2. ordentlige Storting
1821: 1. februar - 21. august 1821 - det 3. ordentlige Storting
1822: 16. september - 16. november 1822 - det 2. **overordentlige** Storting
1824: 2. februar - 9. august 1824 - det 4. ordentlige Storting
1827: 1. februar - 13. august 1827 - det 5. ordentlige Storting
1828: 16 april - 8. juli 1828 - det 3. **overordentlige** Storting
1830: 1. februar - 18. september 1830 - det 6. ordentlige Storting
1833: 1. februar - 27. august 1833 - det 7. ordentlige Storting
1836: 1. februar - 8. juli 1836 - det 8. ordentlige Storting
1836-1837: 15. oktober 1836 - 24. januar 1837 - det 4. **overordentlige** Storting
1839: 1. februar - 16. august 1839 - det 9. ordentlige Storting
1842: 1. februar - 17. september 1842 - det 10. ordentlige Storting
1845: 1. februar - 27. september 1845 - det 11. ordentlige Storting
1848: 1. februar - 26. august 1848 - det 12. ordentlige Storting
1851: 1. februar - 30. september 1851 - det 13. ordentlige Storting
1854: 1. februar - 13. september 1854 - det 14. ordentlige Storting
1857: 2. februar - 14. oktober 1857 - det 15. ordentlige Storting
1858: 10. mai - 9. juni 1858 - det 5. **overordentlige** Storting
1859-1860: 1. oktober 1859 - 22. mai 1860 - det 16. ordentlige Storting
1862-1863: 1. oktober 1862 - 22. juni 1863 - det 17. ordentlige Storting
1864: 14.-31. mars 1864 - det 6. **overordentlige** Storting
1865-1866: 2. oktober 1865 - 14. juni 1866 - det 18. ordentlige Storting
1868-1869: 1. oktober 1868 - 21. juni 1869 - det 19. ordentlige Storting
1871: 1. februar - 6. mai 1871 - det 20. ordentlige Storting
1872: 1. februar - 18. mai 1872 - det 21. ordentlige Storting
1873: 1. februar - 9. juni 1873 - det 22. ordentlige Storting
1874: 2. februar - 6. juni 1874 - det 23. ordentlige Storting
1875: 1. februar - 11. juni 1875 - det 24. ordentlige Storting
1876: 1. februar - 13. juni 1876 - det 25. ordentlige Storting
1877: 1. februar - 13. juni 1877 - det 26. ordentlige Storting
1878: 1. februar - 21. juni 1878 - det 27. ordentlige Storting
1879: 1. februar - 20. juni 1879 - det 28. ordentlige Storting
1880: 2. februar - 23. juni 1880 - det 29. ordentlige Storting
1881: 1. februar - 22. juni 1881 - det 30. ordentlige Storting
1882: 16.-31. januar 1882 - det 7. **overordentlige** Storting
1882: 1. februar - 21. juni 1882 - det 31. ordentlige Storting
1883: 1. februar - 23. juni 1883 - det 32. ordentlige Storting
1884: 1. februar - 7. juli 1884 - det 33. ordentlige Storting
1885: 2. februar - 18. juni 1885 - det 34. ordentlige Storting
1886: 1. februar - 23. juni 1886 - det 35. ordentlige Storting
1887: 1. februar - 7. juli 1887 - det 36. ordentlige Storting
1888: 1. februar - 7. juli 1888 - det 37. ordentlige Storting
1889: 1. februar - 3. juli 1889 - det 38. ordentlige Storting

1890: 1. februar - 9. juli 1890 - det 39. ordentlige Storting
1891: 2. februar - 8. juli 1891 - det 40. ordentlige Storting
1892: 2. februar - 1. august 1892 - det 41. ordentlige Storting
1893: 1. februar - 22. juli 1893 - det 42. ordentlige Storting
1894: 1. februar - 25. juli 1894 - det 43. ordentlige Storting
1895: 1. februar - 30. juli 1895 - det 44. ordentlige Storting
1896: 1. februar - 30. juli 1896 - det 45. ordentlige Storting
1897: 1. februar - 9. august 1897 - det 46. ordentlige Storting
1898: 1. februar - 16. juni 1898 - det 47. ordentlige Storting
1898-1899: 11. oktober 1898 - 27. mai 1899 - det 48. ordentlige Storting
1899-1900: 11. oktober 1899 - 6. juni 1900 - det 49. ordentlige Storting
1900-1901: 11. oktober 1900 - 3. juni 1901 - det 50. ordentlige Storting
1901-1902: 11. oktober 1901 - 28. mai 1902 - det 51. ordentlige Storting
1902-1903: 11. oktober 1902 - 13. juni 1903 - det 52. ordentlige Storting
1903-1904: 12. oktober 1903 - 20. mai 1904 - det 53. ordentlige Storting
1904-1905: 11. oktober 1904 - 29. september 1905 - det 54. ordentlige Storting
1905-1906: 11. oktober 1905 - 16. juni 1906 - det 55. ordentlige Storting
1906-1907: 11. oktober 1906 - 20. juli 1907 - det 56. ordentlige Storting
1908: 11. januar - 22. august 1908 - det 57. ordentlige Storting
1909: 11. januar - 22. september 1909 - det 58. ordentlige Storting
1910: 11. januar - 26. juli 1910 - det 59. ordentlige Storting
1911: 11. januar - 19. august 1911 - det 60. ordentlige Storting
1912: 11. januar - 1. august 1912 - det 61. ordentlige Storting
1913: 11. januar - 26. juli 1913 - det 62. ordentlige Storting
1914: 12. januar - [sommerferie fra 8. juli til] 18. oktober 1914 - det 63. ordentlige Storting
1915: 11. januar - 21. august 1915 - det 64. ordentlige Storting
1916: 11. januar - 27. juli 1916 - det 65. ordentlige Storting
1917: 11. januar - 14. desember 1917 - det 66. ordentlige Storting
1918: 11. januar - 14. august 1918 - det 67. ordentlige Storting
1918: 9.-14. desember 1918 - det 8. **overordentlige** Storting
1919: 11. januar - 2. desember 1919 - det 68. ordentlige Storting
1920: 12. januar 1920 - 10. januar 1921 - det 69. ordentlige Storting
1921: 11. januar - 6. juli 1921 - det 70. ordentlige Storting
1922: 11. januar 1922 - 10. januar 1923 - det 71. ordentlige Storting
1923: 11. januar 1923 - 10. januar 1924 - det 72. ordentlige Storting
1924: 11. januar - 12. august 1924 - det 73. ordentlige Storting
1925: 12. januar - 18. juli 1925 - det 74. ordentlige Storting
1926: 11. januar - 17. juli 1926 - det 75. ordentlige Storting
1927: 11. januar - 7. juli 1927 - det 76. ordentlige Storting
1928: 11. januar - 22. juni 1928 - det 77. ordentlige Storting
1929: 11. januar - 26. juni 1929 - det 78. ordentlige Storting
1930: 11. januar - 6. juni 1930 - det 79. ordentlige Storting
1931: 12. januar - 25. juni 1931 - det 80. ordentlige Storting
1932: 11. januar - 1. juli 1932 - det 81. ordentlige Storting
1933: 11. januar - 6. juli 1933 - det 82. ordentlige Storting
1934: 11. januar - 11. juni 1934 - det 83. ordentlige Storting
1935: 11. januar 1935 - 10. januar 1936 - det 84. ordentlige Storting

1936: 11. januar - 16. juli 1936 - det 85. ordentlige Storting
1937: 11. januar - 23. juli 1937 - det 86. ordentlige Storting
1938: 11. januar 1938 - 10. januar 1939 - det 87. ordentlige Storting
1939: 11. januar - 14. juni 1939 - det 88. ordentlige Storting
1939: 8. september 1939 - 10. januar 1940 - det 9. **overordentlige** Storting
1940: 11. januar - 9. april 1940 - det 89. ordentlige Storting 1940 (*sesjonen avbrutt*)
1945: 14. juni - 24. november 1945 - det 89. ordentlige Storting 1945 (*sesjonen gjenopptatt*)
1945-1946: 4. desember 1945 - 14. desember 1946 - det 90. ordentlige Storting
1947: 11. januar - 13. desember 1947 - det 91. ordentlige Storting
1948: 12. januar 1948 - 10. januar 1949 - det 92. ordentlige Storting
1949: 11. januar - 28. juli 1949 - det 93. ordentlige Storting
1950: 11. januar 1950 - 10. januar 1951 - det 94. ordentlige Storting
1951: 11. januar - 14. desember 1951 - det 95. ordentlige Storting
1952: 11. januar 1952 - 10. januar 1953 - det 96. ordentlige Storting
1953: 12. januar - 18. juli 1953 - det 97. ordentlige Storting
1954: 11. januar - 2. desember 1954 - det 98. ordentlige Storting
1955: 11. januar - 30. november 1955 - det 99. ordentlige Storting
1956: 11. januar 1956 - 10. januar 1957 - det 100. ordentlige Storting
1957: 11. januar - 6. juli 1957 - det 101. ordentlige Storting
1958: 11. januar 1958 - 10. januar 1959 - det 102. ordentlige Storting
1959: 12. januar - 27. juni 1959 - det 103. ordentlige Storting
1959-1960: 1. oktober 1959 - 30. september 1960 - det 104. ordentlige Storting
1960-1961: 1. oktober 1960 - 16. juni 1961 - det 105. ordentlige Storting

OVERTAKELSESFORRETNING

FYLKESVEGANLEGG

Dal - Finstad - Bårlidal bru i Eidsvoll

Etter berømmelse av fylkesmannen i Oslo og Akershus ble det holdt overtakelsesforretning 21. oktober 1966 for ovennevnte anlegg.

Forretningen ble fremmet overensstemmende med gjeldende instruks for overtakelse av fylkesveganlegg til offentlig vedlikehold, vedtatt av fylkesutvalget 16. desember 1964.

Underretning om forretningen er sendt til de som er nevnt i instruksens § 2.

Undertegnede var til stede.

HISTORIKK

I søknad til fylkestinget i brev av 13. februar 1956 om tilskott til utbedring vegen Dal - Finstad - Bårlidal bru anføres blant annet:

Vegen har i de senere år hatt en ganske stor trafikk, særlig etterat den 670 m lange parsell - Skytterseter bru med tilstøtende veg - er omlagt. Veggen videre nordover tilfredsstillende ikke på noen måte de krav som bør stilles til en så viktig gjennomgangsveg, da den er smal og for mange partiers vedkommende så krocket at en utbedring og delvis omlegging bør foretas snarest mulig. Dessuten er vegdekket så svakt at det i lengden ikke tåler tung-trafikken. Det er utarbeidet plan for den nordligste 1,3 km lange parsell nærmest Bårlidalen som antas å koste kr. 150.000,-. Det er da forutsatt 6,5 m kjørebanebredde + 0,5 m til stabbfot + eventuell 1,0 m med grøft i skjæringer.

På grunn av arbeidsledighet er arbeidet på denne parsell igangsatt.

Skjønnsmessig kan overslaget for hele anlegget settes til kr. 900.000,-.

Anleggsdriften stoppet opp i 1961.

Fra Skytterseter og nordover er påbegynt utbedring for legging av asfaltdekke.

PLANER

Er utarbeidet av kommuneingeniøren i Eidsvoll.

GRUNNERVERVELSE

Nødvendig grunn m.m. er ordnet av Eidsvoll kommune og hjemmelsdokumentene beror hos denne.

UTFØRELSE

Arbeidet pågikk i perioder av årene 1956 - 1961 og i kommunal regi.

Følgende parseller er utbedret eller ombygget:

Flere steder på den 2,2 km lange strekning fra Finstad til Sneisrud, ialt	1.480 m
Mellom Båriligård - Bårilidal bru	670 m

De tekniske data er:

Lengde av utbedret veg	2.150 m
Planeringsbredde	7,0 m
Kjørebanebredde	5,5 m
Største stigning	50 ‰
Minste kurveradius	100 m
Vegdekke	grus

Anleggets bestyrer var kommuneingeniør B. Sand og det daglige tilsyn er utført av oppsynsmann Enerud.

KOSTNADER

Bevilgninger er gitt over kommunebudsjettet.

Anleggskostnadene er kr. 307.335,-
og fylket har refundert kommunen 25% av dette beløp.

VEDLIKEHOLD

De utbedrede parseller ligger i fylkesvegrute og blir å vedlikeholde som fylkesveg. Lengden av vegruten er nå 9.800 m. Deler av den gamle veg som ikke inngår i vegruten til annet offentlig vegformål eller til fordel for ferdselen eller de vegfarende, nedlegges som fylkesveg og disponering av grunnen avgjøres av kommunen.

Til foranstående framkom under forretningen ingen/følgende bemerkninger.

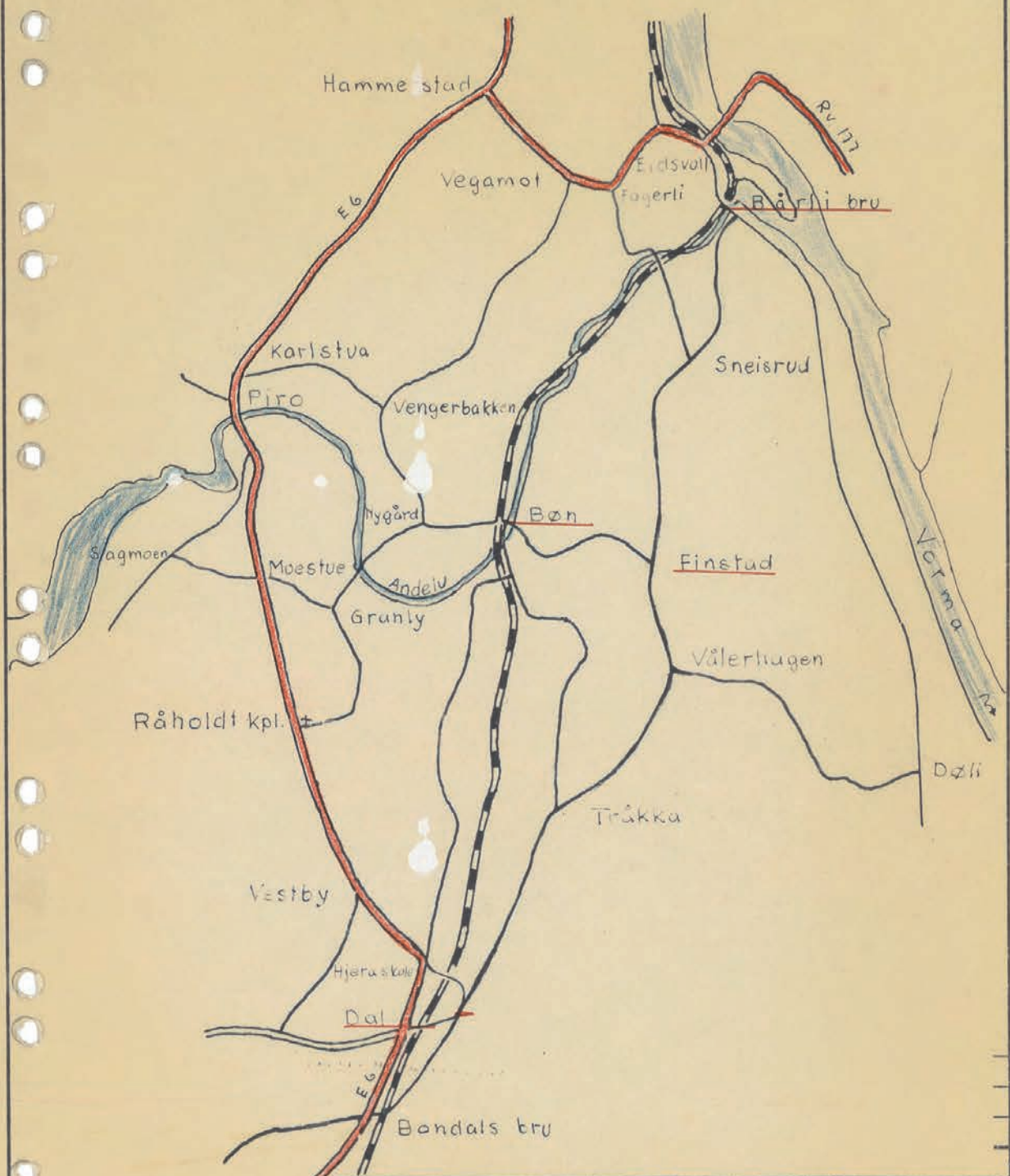
Petter Holden
k. fylkesmann

J. A. Lunde
k. fylkesmann

P. A. Abrahamsen
k. fylkesmann

H. Sævi
o. ing

Petter Enerud
oppsynsmann



BETEGNELSER
 — Riksveg
 - - - Fylkesveg

KARTSKISSE VED AVLEVERING AV ANLEGGET DAL - FINSTAD - BÅRLIDAL BRU BØN BRU		Målestokk	Tegn. O.H.
		1:50000	Trac. O.H. 18/10-1966 Kfr.
VEGKONTORET I AKERSHUS Oslo den 1966 over/avd.ing		Erstatning for:	
		Erstattet av:	

U t s k r i f t
av

Skjønnsprotokollen for Ås.
forsåvidt nedenstående angår:

År 1946 den 6. mai ble skjønnsforretning holdt i Ås i anledning ekspropriasjon av grunn og fastsettelse av erstatning for grunnnavstæelse m/v for omlegging av riksveien gjennom Ås.

Skjønnsforretningen sattes på Korsegården i Ås.
Skjønnsbestyrer: Lensmann Ø. Chr. Østern.
Skjønnsmenn: Forretningsfører Albert Danielsen og gbr. Wilhelm Aschjem, sistnevnte som varamann for den oppnevnte skjønnsmann gbr. Thv. Sverdrup, som har meldt forfall.

Saksøker: Ås kommune.

Saksøkt:

1. Gbr. Magnus Løken som eier av eiend. Kvestad, g.nr.24, b.nr. 1.
2. " Alf Olsen, som eier av Korsegården, g.nr.27, b.nr. 1.
3. " Kristian Torstensen, som eier av Treider ø, g.nr.28, b.nr.1.
4. " Daniel Gundersen, som eier av Dalen, g.nr.29, b.nr. 1.
5. " Johannes Kongsten, som eier av Kongsten, g.nr.27, b.nr.2
6. " Ludvig Langerud, som eier av Treider v., g.nr.26, b.nr.1.
7. " Kristian Lien, som eier av Støkken, v.g.nr.31, b.nr.1.
8. " Ellen Nyborg, som eier av Støkkenbråten, g.nr.31, b.nr.2.
9. " Hans Støkken, som eier av Støkken ø, g.nr.32, b.nr. 1 og 2.

Alle beliggende i Ås.

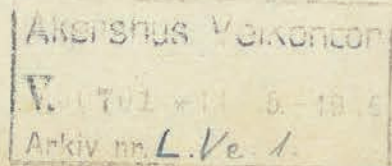
Saken gjeller: Ekspropriasjon av grunn til det offentlige veianlegg - omlegging av riksveien gjennom Ås.

Bestyreren fremla:

Begjering fra Ås kommune av 13/4 1946 med oppnevning av skjønnsmenn og berømmelse av skjønnet. Begjeringen er forkynnet for de saksøkte.

Tilstede: Saksøkeren, Ås kommune v/ordfører A. Th. Berggren.

Åkershus fylkes veivesen, v/avd.ing. Børseth.



Av de saksøkte møtte:

1. gbr. Magnus Løken,
2. " Alf Olsen,
3. " Daniel Gundersen,
4. " Johannes Kongsten,
5. " Kristian Torstensen,
6. " Ludvig Langerud,
7. " Kristian Lien,
8. " Ellen Nyborg,
9. " Hans Støkken v/sønnen Kåre Støkken.

Skjønnsbestyreren gjorde skjønsmennene oppmerksom på at de er utelukket fra å gjøre tjeneste, såfremt de er i noe tilfelle som nevnt i domstollovens paragraff 106 og 107, eller skjønnslovens paragraff 16, og oppfordret skjønsmennene til å si fra om dette var tilfelle.

Det ble ikke fremmet noen bemerkninger mot mennene.

De har avgitt forsikring før.

Ing. Børseth redegjorde deretter for saken.

Saksøkeren nedla sådan påstand: Ekspropriasjonsskjønnet fremmes med de i skjønnsbegjeringen nevnte forutsetninger og de opplysninger som vil bli gitt under befaringen og påvisningen.

Partene fikk anledning til å uttale seg:

1. Gbr. Magnus Løken fremstod og nedla påstand om at det blir oppsatt gjerde på begge sider av den nye vei gjennom skogen og langs beitene. Videre at det blir ordnet med drikkevann for dyrene i den del av beitene, som ved den nye vei blir uten vann.
2. Gbr. Alf Olsen, eier av Korsegården, fremstod og nedla påstand om:
 1. Gravning av nytt vannsted på beitet, idet beitet blir delt i to deler og den ene del blir uten vann.
 2. At veivesenet sørger for vannavløp fra grøftsystem i oppdyrket mark.
 3. At veivesenet sørger for avløp fra myr i delet mellom innmark og skog.
 4. Veivesenet sørger for frostfri overgang over vannledning til gården, som vil bli liggende under den nye vei.
 5. Oppsetning av gjerder på veiens begge sider i hele veiens lengde.

3. Gbr. Kristian Torstensen, eier av Treider østre, fremstod og nedla påstand om:
 1. Oppsetting av nytt gjerde langs den nye vei, på veiens vestre side.
4. Gbr. Daniel Gundersen, eier av Dalen, fremstod og nedla sådan påstand:
 1. Det legges ny utvei fra gården og fram til den nye riksvei.
5. Gbr. Johannes Kongsten, eier av Kongsten, fremstod og nedla sådan påstand:
 1. At kommunen tilpliktet å opparbeide ny utvei fram til den nye riksvei.
 2. Besørger flytting og oppsetting av gjerde langs østre side av den nye vei, i veiens hele lengde.
6. Gbr. Ludvig Langrud, eier av Treider, vestre, fremstod og nedla påstand om:
 1. Oppsetting av gjerde langs den nye veis vestre side, i hele veiens lengde.
7. Gbr. Kristian Lien, eier av Støkken vestre, fremstod og nedla sådan påstand:
 1. Oppsetting av gjerder på begge sider av den nye vei, i hele veiens lengde.
 2. At grøftesystemet i dyrket mark blir satt i fullt forsvarlig stand der hvor de gamle grøfter generes av leggingen av den nye vei.
8. Gbr. Ellen Nyborg, eier av Støkkenbråten, fremstod og nedla sådan påstand:
 1. At en åpen grøft som går gjennom dyrket mark på eiendommens nord-østre del blir lukket.
 2. At gjerdet mellom Støkkenbråten og Støkken vestres skog blir flyttet til den nye veis vestre side.
9. Gbr. Hans Støkken, eier av Støkken østre, v/sønnen Kåre Støkken, som nedla sådan påstand:
 1. Oppsetting av gjerde langs den nye veis østre side, i veiens lengde.
 2. At kommunen tilpliktet å legge ny utvei fram til den nye riksvei.

Befaring av de forskjellige eiendommer ble foretatt.

Etter at befaringen var tilendebragt, ble skjønnsretten satt på Ås kommunelokale til avhjemling av skjønnet. Etter rådslagning for lukkede dører ble avsagt sådant

S k j ø n n:

Lov om veivesen av 21/6 1912 bestemmer at enhver er pliktig til å avstå fornøden grunn til offentlig vei. De saksøkte har heller ikke gjort innsigelser mot skjønnet, og da betingelsene for ekspropriasjon foreligger, må skjønnet bli å fremme.

Bestyrer og skjønnsmenn er enig om sådan

S I U T N I N G.

Saksøkeren, Ås kommune, skjønnes berettiget til å ekspropriere grunn, etter den idag påvist og oppstakede linje for veiens plasing for omlegging av den nye riksvei gjennom Ås. Arealet vil bli oppmålt ved endelig oppgjør, - hos de saksøkte.

Da tiden var så langt fremskreden, ble forretningen utsatt til fortsettelse imorgen kl. 19.

Ø.Chr. Østern.

Albert Danielsen.

Wilhelm Aschjem.

År 1946, den 7. mai fortsattes avhjemlingen av det under 6. mai d.å. i inkaminerte skjønn med samme bestyrer og de samme skjønnsmenn. Skjønnet sattes på lensmannskontoret.

Ingen av partene var tilstede.

Takst nr. 1, Kvestad gård, g.nr. 24, b.nr. 1.

Eier gbr. Magnus Løken.

- | | |
|---------------------------------|-------------------|
| 1. For innmark | kr. 65,00 pr. ar. |
| 2. For skog | " 20,00 - " - |
| 3. " beite | " 20,00 - " - |
| 4. " oppsetting av gjerde | " 0,60 pr. l. m. |

Ingen ulemper.

Takstforutsetning.

Gjerdet oppsettes langs veien, gjennom skogen på begge sider av veien, og langs veiens østre side for beitenes vedkommende. Skjønnet finner forøvrig at eieren av Kvestad gård ved det nye veianlegg oppnår så store fordeler som må settes i verdi - og settes til kr. 2 000,- -totusen kroner- som blir å fratrekke erstatningen.

Takst nr. 2. Korsegården, g.nr. 27, b.nr. 1.

Eier gbr. Alf Olsen.

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 1. For innmark | kr. 65,00 pr. ar. |
| 2. " skog | " 20,00 - " - |
| 3. " beite | " 20,00 - " - |

4. For oppsetting av gjerde kr. 0,60 pr. 1. meter.
5. I ulemperstatning finner skjønnet å måtte sette denne samlet til kr. 12 000,- -tolvtusen kroner - heri er innbefattet de ulemper eieren får ved det nye veianlegg, og de ulemper som er nevnt i eierens påstander under nr. 1, 2, 3 og 4.

Takstforutsetninger.

- I. Gjerdet oppsettes på begge sider av den nye vei hvor denne går gjennom skogen og beitene.
- II. I tilfelle fylkesveien Ås st - Drøbak blir ombygget og lagt på nordsiden av gårdens huser, som nevnt under befaringen, blir ulemperstatningen å redusere med kr. 5000,- -femtusen-kroner - Dette fradrag gjøres gjellende under forutsetning av at omleggingen blir foretatt i løpet av 10 år.
- III. For utkjøring fra Børsumveien og fram til den nye riksvei har skjønnet bestemt at saksøkeren, Ås kommune, må bekoste ny vei, og at denne blir å føre over fra gamle riksvei til ny riksvei i delet mellom Korsegården g.nr. 27, b.nr. 1 og Treider østre, g.nr. 28, b.nr. 1, dog således at denne kommer vinkelrett på den nye riksvei.

Takst nr. 3. Treider østre, g.nr. 28, b.nr. 1.

Eier Kristian Torstensen.

1. For skog kr. 20,00 pr. ar.
 2. Oppsetting av gjerde " 0,60 pr. 1.m.
- Ingen ulemper.

Takstforutsetning.

Gjerdet oppsettes på den nye veis vestre side.

Takst. nr. 4. Dalen, g.nr. 29, b.nr. 1.

Eier Daniel Gundersen.

1. For innmark kr. 65,- pr. ar.
2. Ulemperstatning finner skjønnet å måtte sette til kroner 2500,- -totusenfemhundre-kroner - idet eieren vil lide betydelig ved delingen av eiendommen.

Takstforutsetning.

Saksøkeren bekoster ny utvei fra gården Dalen og fram til ny riksvei. Vedlikeholdet og snøbrøiting er saksøkeren uvedkommende.

Den del av den gamle riksvei som ligger nordenfor innkjørselen til Dalen og til nordgrensen av eiendommen tilfaller eieren av Dalen vederlagsfritt, når den nye riksvei er anlagt og tatt i bruk.

Takst nr. 5. Kongsten, g.nr. 27, b.nr. 2.

Eier Johannes Kongsten.

1. For innmark kr. 40,00 pr. ar.

Ingen ulemper.

Takstforutsetning.

- I. Ved anlegget av den nye riksvei oppnår eieren av Kongsten så store fordeler ved å slippe trafikken gjennom gårdsplassen, hvorfor skjønnet finner at den nye utvei fram til riksveien må kostes anlagt og vedlikeholdt av eieren.
- II. Den gamle riksvei som ligger innenfor eiendommen Kongstens grunn, i delet fra eiendommens sydgrense og fram til nedkjøringen til Arne Kristiansens eiendom Solstad, tilfeller eieren av Kongsten vederlagsfritt når den nye riksvei er anlagt og tatt i bruk.

Takst nr. 6. Treider, vestre, g.nr. 26, b.nr. 1.

Eier Ludvig Langerud.

1. For skog kr. 20,00 pr. ar.

2. Oppsetting av gjerde " 0,60 pr. l. meter.

Ingen ulemper.

Takstforutsetning.

Gjerdet oppsettes på den nye veis vestre side i hele veiens lengde.

Takst nr. 7. Støkken vestre, g.nr. 31, b.nr. 1.

Eier Kristian Lien.

1. For innmark kr. 65,00 pr. ar.

2. " skog " 20,00 - " -

3. Oppsetting av gjerde ... " 0,60 pr. l. m.

Ingen ulemper.

Takstforutsetning.

Gjerdet oppsettes på begge sider av den nye vei i eiendommens utmark.

Eiendommens smie, som nu må fjernes ved anlegget av den nye riksvei, finner skjønnet er uten verdi, hvorfor erstatning ikke tilkjennes.

Takst nr. 8. Støkkenbråten, g.nr. 31, b.nr. 2.

Eier Ellen Nyborg.

1. For innmark kr. 65,00 pr. ar.

2. for skog " 20,00 - " -

3. Oppsetting av gjerde " 0,60 pr. l. meter.

Takstforutsetning.

- I. Gjerdet settes opp langs den nye vei, på begge sider, der hvor veien går gjennom eiendommens skog.
- II. Veivesenet besørger lukket en åpen grøft på eiendommens nordøstre del, og dimisjonerer avløpet ^{over} av eiendommen, Støkken vestre forsvarlig.

Takst nr. 9. Støkken østre, g.nr. 32, b.nr. 1 og 2.

Eier Hans Støkken.

For innmark	kr. 65,00 pr. ar
" skog	" 10,00 - " -
" oppsetting av gjerde	" 1,00 pr. l. m.
" ulempe	" 1000,- for omlegging av utvei fra gården og fram til den nye riksvei.

Takstforutsetning.

Gjerdet flyttes på veiens østre side hvor veien går gjennom utmarken. Den forhøiede pris for gjerdet skyldes at grunnen er fjell, og at gjerdet derfor må boltes.

- II. For å skaffe gården utvei bekoster saksøkeren, Ås kommune, vei lagt fra den gamle riksvei ved utkjøringen fra Støkken nordre og fram til den nye riksvei. Den gamle riksvei fra gården Støkken, østre, søndre utkjøring og ned til den nye vei fram til den nye riksvei tilfaller gården Støkken, østre, vederlagsfritt, når den nye riksvei er anlagt og tatt i bruk. Vedlikehold og snøbrøiting av den nedlagte riksvei og den nye utkjørselsvei er kommunen uvedkommende.

Forutsetningen for samtlige skjønnsansettelser er:

1. De nevnte erstatningsbeløp gjeller en gang for alle.
2. Grunnen kan tas i besittelse mot betaling av erstatningsbeløpene så snart fristen for påanke til overskjøn er utløpet. Erstatningen for innmark utbetales når arbeide i innmark påbegynnes, og erstatning for utmark når arbeidet påbegynnes her.
3. Ulempererstatningen til eieren av Korsegården g.nr. 27, b.nr. 1 og Dalen g.nr. 29, b.nr. 1 utbetales når arbeidet i innmarken igangsettes, og for eieren Støkken, østre, g.nr. 32, b.nr. 1 og 2 når den nye riksvei tas i bruk

4. I de nevnte ulemperstatninger er innbefattet erstatning for enhver ulempe som kan tenkes å følge av veianlegget, således også for mulig støvplage, for vedlikehold av gjerder og private avløpsgrøfter og avkjørselsveier. Forutsetningen er dog at veivesenet sørger for å sette i forsvarlig stand mulige grøfter og avløp som berøres og skades ved anlegget av den nye riksvei.
5. Skjønnsomkostningene bæres av saksøkeren.
6. Erstatning for oppsetting eller flytting av gjerder utbetales når gjerdene er oppsatt eller flyttet. Forutsetningen for utbetaling av erstatning for oppsetting eller flytting av gjerder må være at oppsettingen eller flyttingen er foretatt innen ett år etter at veianlegget er tatt i bruk.
Skjønnen er enstemmig.
Skjønnsboken ble lest opp.

Ø. Chr. Østern.

Albert Danielsen. Wilhelm Aschjem.

Rekt utskrift
J. Chr. Østern



Vedlegg 4.3

Gf-kommunikasjon data:

Paradisa Kjøper-Nebba byggje blei
vedtatt av kommunestyret 18/9/1959
og har under sak 42 i fylkestinget
1959 fått 20% fylkesbidrag.

Omsetning 1960 var kr. 275.000. -

Vestrad pr. 31/12 1960 var kr. 279.868. -

Anlegget har vært utført som entrepris
med "Lars Elvås" som utførende
entreprenør.

Fylkesmannen erklærer at anlegget
er ferdiglyst og oppstilt; det offentliges
avgjørelse til framtidig vedlikehold
av de kommunens same bygdeverk.

Ola Grove
Kommunestyret
Lars Elvås
Hovedbyrå

Hovedbyggslyst

Stavnes Massenege, parrett
Fagermo (Søndre Arvingen) i Ar - Tegnely-
enga (med Småskalle) i Vestby.

Ar. 1961 den 20. desember holdes mottakelsesforening.

Farre Arvingen ble ledet av fylkes-
mannen i Oslo og Akershus.

Fra Ar og Vestby kommuner måtte

utføres Fure Kjøle, utføres Fure Løse. Breving

samt kontingent. Utvikling og oppgraving. Torsvoll. Torsvoll.

Fra regjeringen måtte:

nyere ^{himmels} himmelskunnend., avd. ing. Per Fjellstad.

Deccretum måtte følgende:

ingen

Parallellens tekniske data er følgende:

lengde: 19690,0 m., inkl. briser.

Skar 4810,0 m. i Ais og 14880,0 m. i
Dettley.

Planeringstredde: 8,0 m. (stidvis 9,0 m.)

Kjørebanetredde: 6,5 m.

Maksimumstigning: 60‰

Minste kjereradius: 250,0 m

Vegetasje: Asfalt 7,0-7,30 m. hulldekk.

For anlegget er ingen følgende briser:

Dettley bris (overgang) 30,0 m.
leggd i 3 spenn.

✓ Brandstad bris 31,0 m.
leggd i 3 spenn.

✓ Dinas bris (Hvilo m/spenn) 5,0 m.

Brimme tilførselstiller kravene til
lastoklasse I/47.

Arbeidet begynte: 1939 og sluttet: 1955.

Of økonomiske data:

Parallellen har kostet kr. 5.800.000.-
(anrundet) pr. 1/1 1956.

Bevilgningene på statsbudsjettet
har, inntil 1953/54 delvis vært basert
på 20% og 25% distriktsbidrag, mens

leg i forbindelse med tilbedinger
 av reservedmidler under Kap. 713.7.

Det legging av fast dekke is det
 beløp 10% distriktbidrag.

Arbeidet med utplassering er ut-
 ført i utvalgte egne regi. best-
 sett på legging av asfaltdekke.
 Som er utført av firma ^{7/8} Sigurd
 Fjersellberg.

Ved avleveringen forutsettes føl-
 gende:

1. De enkelte sok gamle parseller
 på begge sider av den nye veg,
 inntatt de parseller som allerede
 er beløst av etatt til vedlike-
 hold av fylket, nedlegges som
 offentlig hovedveg, i samme
 med forslag under sak nr. 21 i
 fylkestingsforhandlingen 1961.
 De parseller som nedlegges som
 hovedveg utgjør tilsammen 13920 m.

2. Ved innmunningen hos f. 13.

Merk: Vestby må kommunen
 søye for at gjerde og mur flyttes
 til lavtlig anstand på veggen.

Derimot anmerkes at den nye
 veggen gjennom Vestby Sentrum
 i en lengde av 50-60 m. ikke
 er planert i full bredde.

Fylkesmannens erklæring ang-
paarende for i uveie for digleggning
opptatt i det offentlige vegnett til
ædlighet og som riksveg.

Olav Grov

Landskapsforvalter Hans Olav Krenig
Berling Wittusen. H. Thorsen I Indvik

Avisering av veganlegget
Barumsdalen - Askv. st. - Tambova.

I 1963 den 13 juli ble det holdt
møttakelsesforening for vegan-
legget Barumsdalen - Askv. st. -
Tambova i Askv.

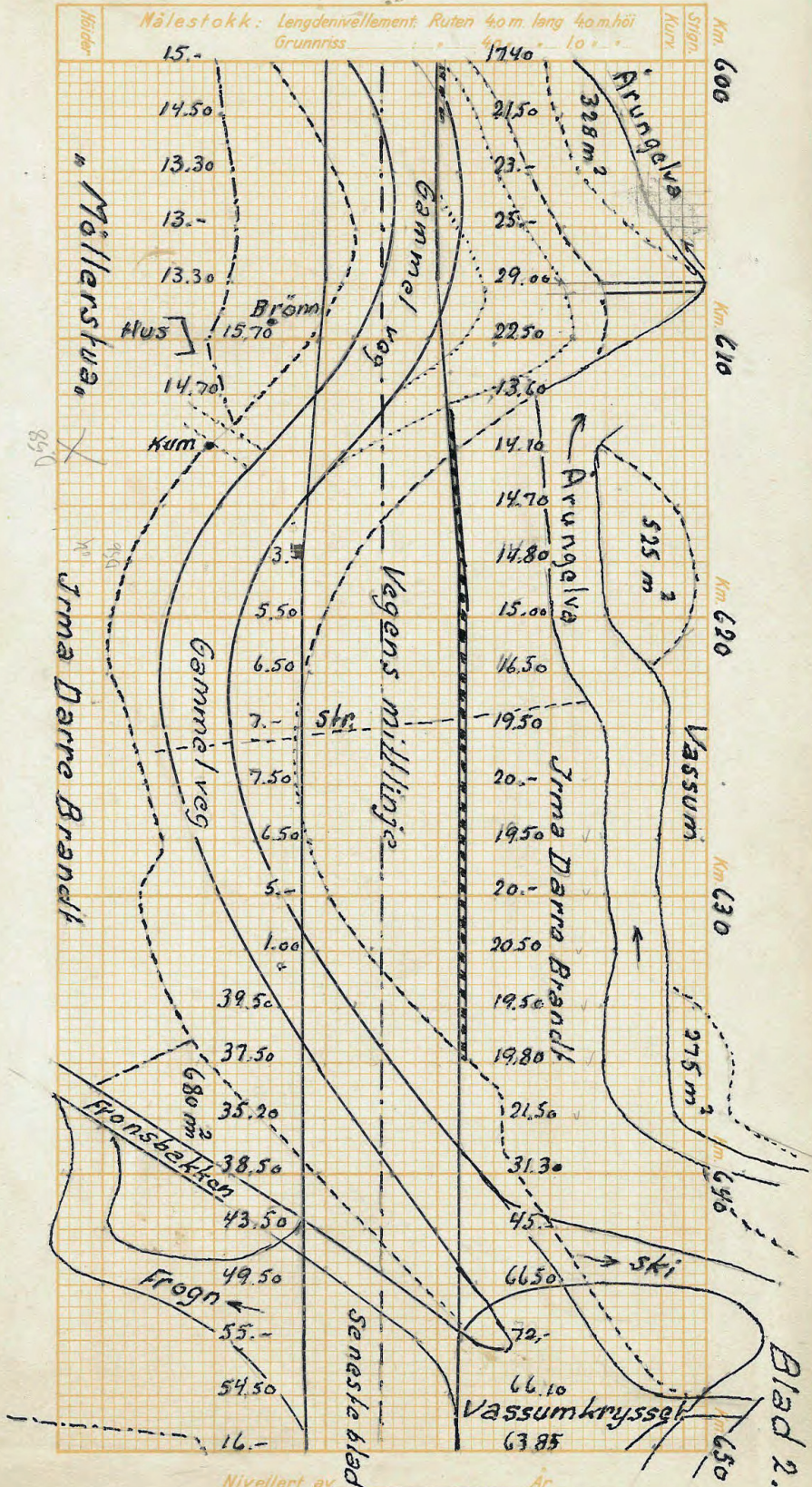
Foreningen ble ledet av fylkes-
mann Frigve Lie.

For øvrig var til stede
Fra Vegdirektoratet:

Tekniker og direktør: Olav A. B. Torp
Overingeniør Konar A. Aarskog

Fra fylkesvegvesen: overfører Helge Bakke

* Fra Samferdselsdepartementet. Departementets Forentren.



Nivellert av Ar
Eiendomsgrenser av Knutti, År 1963

OVERTAKELSESFORRETNING
RIKSVEGANLEGGET

Stamveg Mossevegen
Parsell Vinterbru - Fagernes i Ås og Frogn herreder.

Etter berømmelse av fylkesmannen i Oslo og Akershus ble det overensstemmende med gjeldende instruks holdt overtakelsesforretning den 3. mai 1965 for ovennevnte veg.

Varsel var gitt overensstemmende med punkt 2 i innstruksen.

Undertegnede var tilstede.

HISTORIKK

Stamveganlegget har i store trekk fulgt den nå ca. 100 års gamle vegtrasé undtatt på noen få steder, nemlig langs den nordre del av Årungen, ved Bekkevoll ved Sjøskogen og nederst i Tohellinga. Mossevegen på denne strekning (Vinterbru - Korsegården) ble bygd i 1867 - 69 og avløste da den Fredrikshalske hovedveg. Etter at staten i 1928 overtok vedlikeholdet ble det igangsatt breddeutvidelse og andre arbeider, og i årene 1932 - 34 ble hele strekningen breddeutvidet og bruer forsterket m.v. For stamvegmidler ble 3 svinger ved Nesseø utbedret i 1938 - 39.

Da stamvegutbedringen av Rv. 1 var ferdig fra Fagernes ved Årungens sørende i Ås til Tegnebyenga i Vestby i 1955 ble anleggsdriften fremmet fra Vinterbru og sørover i 1956.

Arbeidet på parsellen ble avsluttet november 1963. Arbeidet er i det vesentligste utført i vegvesenets egen regi, under ledelse av overingeniør P. Indrelid med oppsynsmann Arild Knutli og konstruktør J. Gjørsum som nærmeste medarbeidere.

Til enkelte planeringsarbeider har vært nyttet entreprenører. Således entreprenørfirmaet Brødr. Hauge (fjellarbeide for ca. 1 mill. kr.), Åsmaskin A/L, Wilhelmsen & Sønner samt Ivar Glosli.

A/S Sigurd Hesselberg har lagt asfaltdekke.

Alle geotekniske undersøkelser er utført av Vegdirektoratets veglaboratorium.

Traséen ligger i et strøk hvor grunnforholdene er ytterst vanskelige. Dette gjelder strekningen fra Tohellinga til Bekkevoll og i Årungsbukta. Vegfyllingene på sistnevnte sted måtte således utføres i det vesentligste av lette masser (vrak fra lettbetongfabrikasjoner). For å sikre disse må vannstanden i Årungen ikke komme lavere enn en bestemt kotehøyde.

TEKNISKE DATA

Parsellens lengde er 10.000 m. hvorav 3.763 m. ligger i Frogn herred. Strekningen Vinterbru - herredsgrensen v/Bekkevoll, 4.676 m., samt strekningen herredsgrensen

v/Horgen - Fagernes, 1.561 m., i alt 6.237 m.
ligger i Ås herred.

Kjørebanebredde 7 m.

Planeringsbredde:

Vinterbru - Bekkevoll 9.0 m. inkl. flate grøfter á 0.75 m.
Bekkevoll - Fagernes 10.0 m. + 0.5 m. til rekkverk
(åpne grøfter 1.5 m.)

Vassum - Årungsbukta: 14.0 m. m/krabbespor for sørgående
trafikk.

Maksimal stigning: 55 o/oo

Minste kurveradius: 150 m. (forutsatt v/Bekk)

" " i høgbrekk: 2.000 m.

KOSTNADER

Anleggskostnadene er ca. 12.500.000,- pr. 1. januar 1965.

Alt eiendomsinngrep er ordnet og betalt av kommunene Ås og
Frogn, mot 50 % refusjon av fylket.

BRUER

Disse er omlagt:

BEKK BRU. Armert betongplate. Lysvidde 2.7 m.
Utvidet til kjørebanebredde (føringsavstand)
= 10.5 m.

VASSUM BRU. Utvidet med armert betongplate på armert
betongbjelke til kjørebanebredde (førings-
avstand) = 10.0 m. Lysvidde varierende
8.74 - 5.50 m. Skjev og med knekk i løp.

HORGEN BRU. Utvidet med korrugerte, galvanisert stålrør,
diameter 2.32 m. Bredder som vegen.

VASSENG BRU. Den tidligere anvente betongplate er fjernet
og erstattet med stålrør. Diameter 2.32 m.
Bredder som vegen.

REGISTRERING

Partier av den gamle vegen som ikke inngår i planeringen av
den nye vegen som er blitt liggende som sparerte sløyfer er
følgende:

- 1) Ved den øvre del av Tohellinga (Sjøslogen) ligger en
sløyfe av den gamle vegen på 250 m.
- 2) Ved nedre del av Tohellinga er det 2 sløyfer av den
gamle vegen tilsammen 270 m. De mellomliggende
arealer er ervervet.
- 3) Ved Bekkevoll ble vegen lagt ut i elveleiet etter
at elven var flyttet vestover. Det gamle vegområde
er 150 m.
- 4) Ved Årungen fra Vassum vegkryss til Årungsbukta går
den nye veg vesten for den gamle. Lengden av den
gamle veg er 1.240 m.

Innkorting av veglengden mellom Vinterbru og Fagernes ca. 210 m.

Parsellene av den gamle veg blir ikke lengere holdt vedlike av riksvegvedlikeholdet som veg. Inntil anderledes blir bestemt betraktes de å tilhøre riksvegens område som oppslagsplass, parkeringsplass eller holdeplass.

GJENSTÅENDE ARBEIDER

På grunn av meget vanskelige bunnforhold i sjøen gjenstår opparbeidelsen av et parti ved Bekk på ca. 200 l.m. Det skal fjernes en avkjøring ved Thomasstua, nær Bekkevoll.

Sikring av vannstanden i Årungen mot å synke under en bestemt kotehøyde som nevnt foran ved bygging av dam ved utløpet er ennå ikke utført.

Det er utarbeidet avkjørselsplan for strekningen Bekkevoll - Fagernes. De to kommuner har vedtatt planen, men departementets fastsettelse i henhold til veglovens § 39 ennå ikke er i orden.

Sten Gystad
fylkesordf.

Knut Skarv
kamm. ing. i Trondheim

B. Skarv
ing.

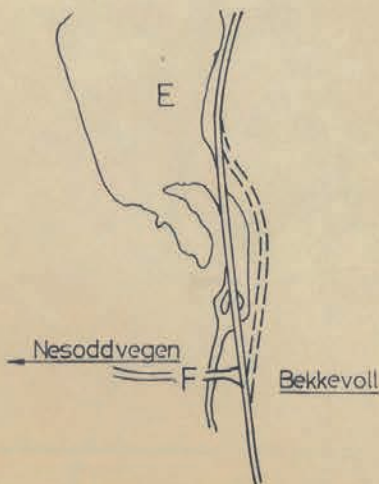
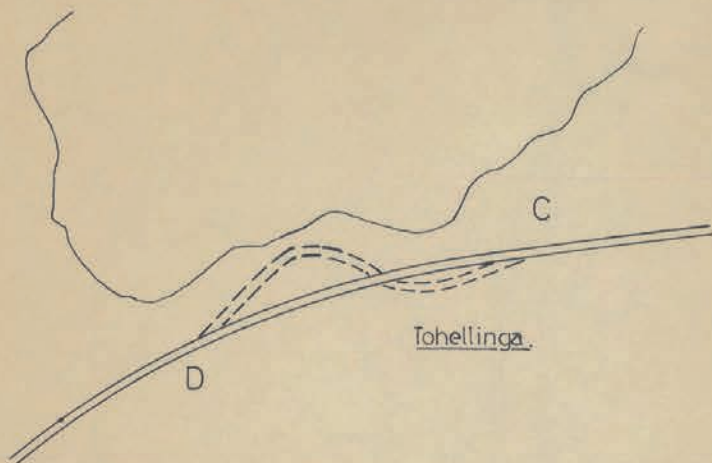
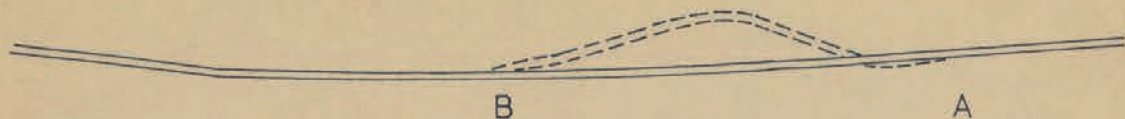
Gege Flågetad
kst. fylkesmann

Anders
o.ing.

Knut Skarv
ing. i Trondheim
ordf. i f. s.

Anders
kamm. i f. s.

Sjöslogen.



Lengder :

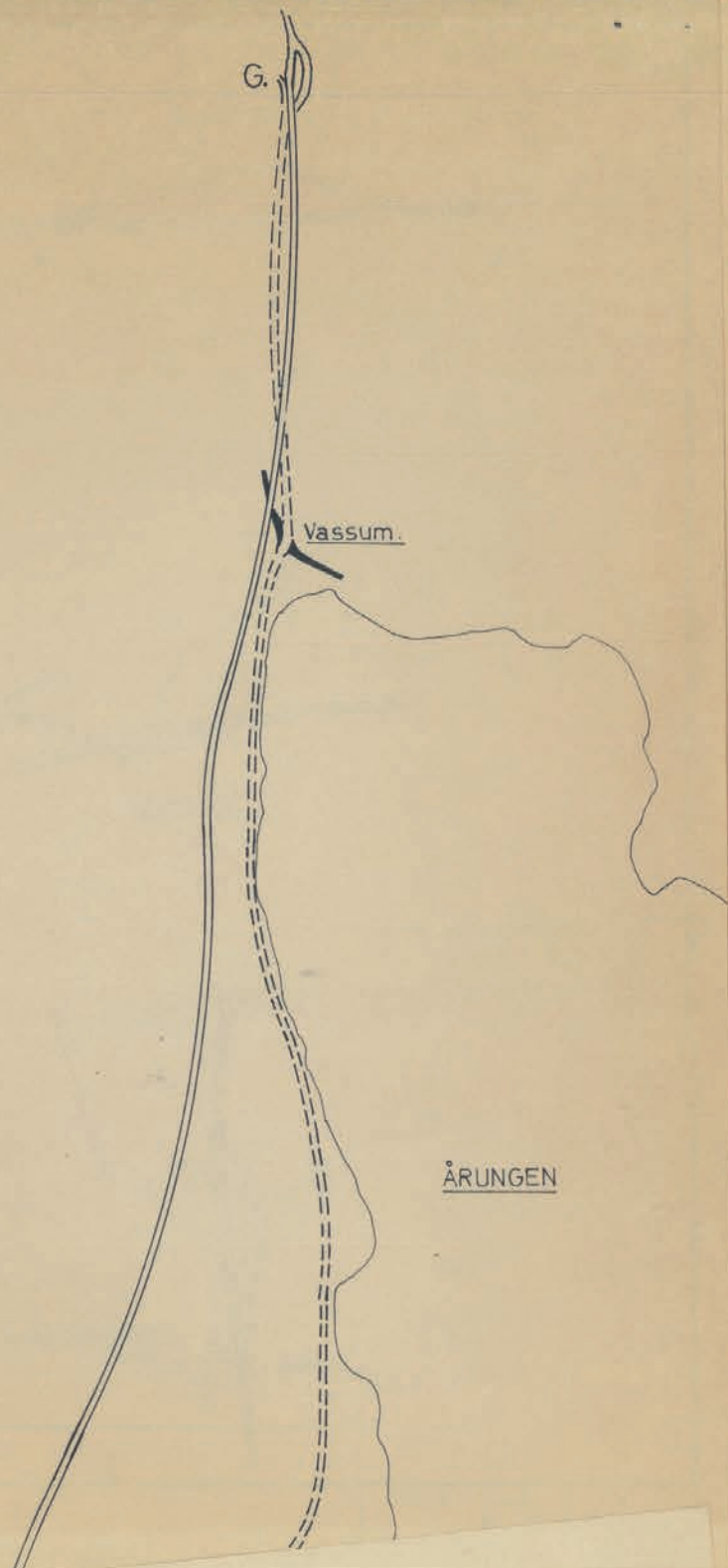
- A-B gml veg : 250 m
- C-D " " : 270 "
- E-F " " : 150 "
- G-H " " : 1240 "
- A-H ny veg : 10000 "

Oml. av Rv.1, Mossevegen.	Målestokk	Tegn. №	29-4-65
	1:5000	Trac.	
Vegkontoret i Akerhus,	Erstattet for:		
	april, 1965.		
			Erstattet av:

G.

Vassum.

ÅRUNGEN



Vedlegg 4.6

Protokoll

ved overtakelsesforretning for
parsell Oslo gr. - Vinterbru
av riksveg E 6, Mossevegen,
innen Oppegård og Ås.

Overensstemmende med gjeldende instruks - godkjent av Samferdselsdepartementet og meddelt i Vegdirektoratets rundskriv nr. 67/63 - har fylkesmannen i Oslo og Akershus berammet overtakelsesforretning for ovennevnte parsell til avholdelse den .9. november 1970.

Underretning om forretningen er sendt til de som er nevnt i instruksens § 2.

Undertegnede møtte.

HISTORIKK

Mossevegen langs Gjersjøen ble bygd i 1860-årene og breddetviddet fra nåværende Oslo gr. og sørover i Oppegård i 1930-årene. Middell årstrafikk i 1965 var ca. 10.000 vogner pr. døgn, som var vesentlig over kapasiteten for vegen og skapte trafikkproblemer av anseelig størrelse, bl. a. det største antall trafikkulykker på riksvegstrækninger i Akershus.

Det ble i 1961 utarbeidet en utredningsplan for motorveg Oslo - Østfold, og som ble angitt lagt lengre øst enn nåværende E-6.

Å få bygd denne ble dog antatt å ligge noe inn i framtiden, og fordi lokal trafikk mellom Oslo og Vinterbruområdet var vesentlig, ble det vedtatt å bygge ny veg fra Herregårdsvegen i Oslo, gjennom Oppegård og til Vinterbru i Ås.

PLANLEGGING

Hoved- og detaljplanleggingen er utført av vegkontorets planavdeling under ledelse av overingeniør Per Øgaard og med avdelingsingeniør Ingolf Thorud som leder for detaljprosjekteringen. Geotekniske undersøkelser, stabilitetsberegninger og dretekniske anvisninger er foretatt av Veglaboratoriet. Planene ble godkjent av Vegdirektoratet ved brev av 28. september 1966 og 13. november 1969.

Plan for bruer er utarbeidet av sivilingeniør John Holt, Oslo. Planen omfatter toplankryss ved Mastemyr i Oppegård, ved Ringnes og Vinterbru i Ås. Vinterbrukrysset er dog ikke planfritt i forbindelsen E-6 mot syd og E-18. Planen omfatter motor-A-veg i vegklasse I a gjennom Mastemyrkrysset, motor-B-veg, vegklasse II a, fram til Ringneskrysset. Derfra I a med planeringsbredde 22 m fram til Vinterbrukrysset, men inntil parallellveg er bygd blir strekningen vegtype B.

EIENDOMSINNGREP

Dette er ordnet og betalt av vegvesenet, med unntak av grunn til rampesystem og tilknytningsveg ved Mastemyr toplankryss, hvor Oppegård kommune er pålagt å ordne og betale eiendomsinngrepet. Hjemmelsdokumenter for ervervelsen beror i vegkontorets arkiv, med unntak av sistnevnte som er i kommunens arkiv.

Erstatningene er fastsatt ved skjønn, og høyesterettsadvokat Oddvar S. Kvam var vegvesenets prosessfullmektig.

Det er vedtatt byggegrenser på 30 m på hver side av motorvegen. Fra Seiersten bru til Ringnes bru er byggegrensen 50 m på vestsiden.

UTFØRELSE

Arbeidet er forestått av avdelingen for innfartsveger til Oslo ved vegkontoret i Akershus under ledelse av overingeniør Per Indrelid. Arbeidet er utført av entreprenør Ingeniør Thor Furuholmen A/S, Oslo.

Byggeleder for vegvesenet var sivilingeniør Sofus Gedde-Dahl, og den daglige kontroll var ledet av ovennevnte og sivilingeniør Kjell Ottar Berge.

Arbeidet er utført i tiden 1968 - 1970.

Strekningens tekniske data er følgende:

Veger:	MOTORVEGEN		TILKNYTNINGSVEGER	
			Sted	Spesifikasjoner
Lengde	: 10400 m	:	Ramper ved	:
Bredde	: Profil 0 - 650:	:	Mastemyr,	: Lengde: 5000 m
	: 2 a 7,5 m:	:	Ringnes og	: Bredde: 5,0 - 7,5 m
	: Profil 650 -	:	Vinterbru	: Planerings-
	: Ringnes: 7,5 m:	:	toplankryss	: bredde: 7,0 - 8,0 m
	: Ringnes -	:	Mastemyrvegen:	:
	: Vinterbru:	:		: Lengde: 200 m
	: 2 a 7,5 m:	:		: Bredde: 7 m
	:	:		: Planering: 10 m
Planerings-	: Profil 0 - 650:	:	Roald Amund-	: Lengde: 630 m
bredde	: 28 m:	:	sens veg	: Bredde: 7 m
	: Profil 650 -	:		: Planering: 10 m
	: Ringnes: 13,5 m:	:		:
	: Ringnes -	:	Grimsrudvegen:	: Lengde: 1000 m
	: Vinterbru:	:		: Bredde: 3,5 m
	: 22 m:	:		: Planering: 5 m
	:	:		:
Byggegrense:	:	:		:
øst:	30 m	:		:
- " - vest:	30 m og 50 m	:		:

Motorvegen		Tilknytningsveger	
		Sted	Spesifikasjoner
Største stigning	: 30 ‰		
Minste kurveradius	: 500 m horisontal : 9000 m høybrekk : 5000 m lavbrekk		
Avløp	: Åpne grøfter		
Bærelag	: Penetrert pukk		
Vegdekke	: 18 cm betong : i 4 km lengde : 9 cm asfalt : i 6,4 km lengde		
<u>Bruer:</u>			
Navn:		Navn:	
Mastemyr bru	: Betong : Lt = 33 m : F = 13 m	Lerskallen bru	: System: : Betongplatebru : Lt = 55 m : F = 9,5 m
Nydammen bru	: System: : Betongbjelkebru : Lt = 120 m : F = 13,0 m	Kastet bru	: System: : Betongplatebru : Lt = 36 m : F = 3,5 m
Hvitbjørn undergang	: System: : Støpt undergang : Lt = 15 m : F = 7,5 m		
Bjørnsrud undergang	: System: : Støpt undergang : Lt = 16,5 m : F = 8,0 m		
Lovise bru	: System: : Betongbjelkebru : Lt = 80 m : F = 13,0 m		
Seiersten bru	: System: : Betongbjelkebru : Lt = 70 m : F = 13,0 m		
Ringnes bru	: System: : Betongbjelkebru : Lt = 159 m : F = 13,0 m		
Nøstvedt bru	: System: : Betongplatebru : Lt = 25,0 m : F = 7,5 m		
Vinterbru bru	: System: : Betongplatebru : Lt = 71 m : F = 10 m		

ØKONOMI

Bevilgning til anlegget er gitt over statsvegbudsjettet. Distriktsstilskottet er 18 %.

Kostnadene ventes å bli:

Anleggskostnader	kr. 49.000.000,-
Eiendomsinngrep	" 3.000.000,-
	<hr/>
Sum	kr. 52.000.000,-

Dette fordeler seg på:

Staten	kr. 42.600.000,-
Fylket	" 9.400.000,-

I tillegg kommer Oppegård kommunes utgifter til eiendomsinngrep ved Mastemyr.

AVKJØRSLER M. M.

Det er ingen avkjørsler. Det er bygd fotgjengerunderganger ved Sagflisbakken, Bråte, Dal og Kurud.

GJENSTÅENDE ARBEIDER

VEDLIKEHOLD

Den gamle vegen mellom Ringnes og Vinterbru omgjøres til kommunal veg, men strekningen Ringnes - Oslo gr. beholdes som riksveg inntil en får mer oversikt over avvikling av trafikken i rushtidene. Tilknytningsveger ved toplankryssene og byggverk for andre veger (også gangveg) vedlikeholdes som riksveg i den utstrekning de er innen motorvegens område. Det alminnelige vedlikehold av vegbanen for kryssende veg innen motorvegens område tilligger vegholderne for kryssende veg. Vedlikehold av tilknytningsveg utenfor motorvegens område og bygd av anlegget tilligger vegholderen av den veg som er tilknyttet. Den omlagte strekning av Roald Amundsens veg - 630 m - anbefales nedlagt som offentlig veg. Lengde av gammel riksveg mellom Oslo gr. og Ringnes er 8040 m og videre til Vinterbru (det gamle kryss) 1730 m. Omlagt syd for krysset 450 . (C1 - C). Den omlagte strekning av Roald Amundsens veg ble åpnet for alminnelig trafikk den 1. oktober 1969, sydgående felt i toplankrysset ved Vinterbru 15. oktober 1969 og resten av vegen den 30. september 1970.

Til foranstående framkom under befaringen ingen/følgende bemerkninger.

Petter Holm
fullstmann.

Lars Tøstevik
f. v. i. s. g.

Arvid R.

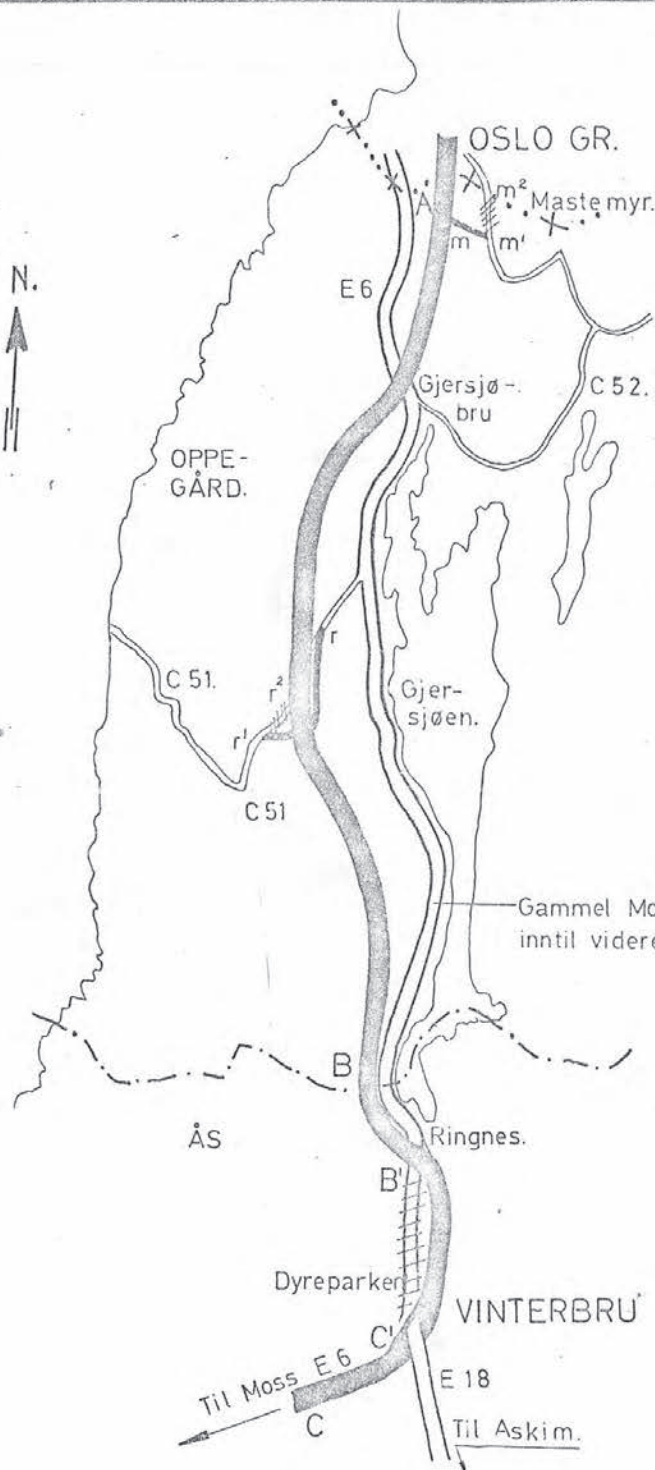
K. Beers
vegi.

B. Skari
Distrikts-
utvalget

Odd Møller
blirisk rådgiver

Lif Vollbrek
Brymmerveien

Einar Tveit



A-B-C = 10400 m
 B¹-C¹ = 1200 m
 m-m¹ = 200 m (+100 m ramper)
 m¹-m² = 370 m
 r-r¹ = 630 m
 r¹-r² = 630 m

Omlegging av E 6 Oslo grense - Vinterbru	Målestokk	Tegn. 4	19/3-70
	Skisse	Trac.	
		Kfr. 4	25/7
	Erstatning for: 1/2/70		
Riksveg Ny Nedt. Fylkesveg	Vegkontoret i Akershus Oslo, den 19. mars 1970 Erstattet av:		

Utskrift

av

herredsstyres forhandlingsprotokoll.

Ar 1930 den 30 august holdt herredsstyre møte
 etter lovlig innkallelse.

Av herredsstyrets medlemmer møtte

Behandlet blev:

Sak nr. 76 Bevilgning til veianlegget

Vedtak enstemmig — med mot st. (stryk det som ikke passer.):

1. herred påtar sig å utrede de nødvendige utgifter til anleggets utførelse.
2. Anlegget bygges for herreds regning efter fylkets veivesens plan og anordning og under dets tilsyn.
3. herred utreder erstatning for gjerdehold og grunn, derunder innbefattet erstatning for grustak, holdeplasser, oplagstomter, stenbrudd m. v. og for all annen jord-skade og ulempe som foranlediges ved anlegget.
4. Når anlegget er ferdigbygget og godtatt, overtas det av herred til vedlikehold som for offentlige bygdeveier bestemt Hvis fylkets veivesen finner det nødvendig, overtas vedlikeholdet stykkevis efter som anlegget fullføres.
5. Ovenstående vedtak er fattet under forutsetning av at fylket yter som tilskudd av anleggsutgiftene, heri dog ikke medregnet de av herredet garanterte utgifter efter post 3, og at det blir gitt statstilskudd. (Stryk det som ikke passer.)

Rett utskrift:

Bilag. Skematijf vedtagelse.

1. Til bygdeveisanlægget Ringebu kirke—Sletten—Ødlo-
rønningen bevilges av arbeidsomkostningerne, anslaat
til kr. 20,200.00, $\frac{3}{4}$, utgjørende kr. 15,150.00, mot at
der av amtets veikasse utredes $\frac{1}{4}$ med kr. 5,050.00.
Mulige overskridelser blir amtskommunen uved-
kommende.
2. Arbeidet blir at utføre efter den herredsstyret fore-
lagte plan med de modifikationer i jamme, som av
amtmanden eller amtsingeniøren findes hensigts-
mæssige.
3. Herredet vedtar at utrede erstatning for gjerdehold
og grund, deri indbefattet erstatning for grustak og
anden jordstade utenfor veilinjen, som ved arbeidet
foranlediges.
4. Herredet garanterer veiens planmæssige oparbeidelse,
samt at den i sin helhet blir færdigbygget inden ut-
gangen av aaret 1915.
5. Grunder anbringes ikke over veien.
6. Naar veien av amtsingeniøren er erklært færdigbyg-
get, og der derefter er git herredsstyrets vedkommende
anledning til at gjøre sine bemerkninger ved anlæg-
get, overtas dette til vedlikehold av herredet fra saa-
dant tidspunkt, som av amtmanden bestemmes.

Behandlet i Ringebu herredsstyre den 24de januar
1913.

At beslutningen er fattet med tilstrækkelig stemmetal
attesteres.

Jon Nordrum,
ordfører.

som tillades, er Aarstal for Veies Bygning samt Navn og Aarstal for Broers Vedkommende.

1891 Febr. 11te. Ved Udarbeidelse af Veiforslag skal nøie overveies i hvert enkelt Tilfælde; hvorvidt og i Tilfælde hvor der bør forudsættes anbragt Materialpladse.

1891 Mai 20de. For Veianlæg, der er færdige, men ikke regnskabsmessig endelig afsluttede, og for Anlæg, der er midlertidig indstillede, behøves ikke at indsendes Regnskab og Rapport for andre Terminer end Budgetterminens Slutning.

1891 Juni 18de. Regler og Anvisninger med en Plan-tegning for Opmaaling af Grund ved Veianlæg.

Til Brug ved Beregning af Jordskaden m. V. er trykt Schema Nr. 61, der erholdes ved Rekvisition til Veidirektørkontoret.

I en længere Aarrække har Spørgsmaalet om at tilveiebringe Midler til at bevisliggjøre Veivæsenets Eiendomsret til den til samme exproprierede eller afstaaede Grund været behandlet af flere Ingeniører, uden at man hidtil har fundet nogen fuldt tilfredsstillende Løsning af dette Spørgsmaal.

De Flestes Mening synes at være, at den eneste Maade, hvorpaa man kan opnaa til enhver Tid at paavise nøiagtig og retsgyldig Grændsen for den til Veivæsenet exproprierede eller afstaaede Grund, er at optage et Kart over Veianlægget i større Maalestok, baseret paa i passende Afstande nedgravede Mærkestene.*

Da imidlertid denne Fremgangsmaade vilde medføre Omkostninger, der ikke staar i noget rimeligt Forhold til det tilsigtede Øiemed, kan den ikke for Tiden gennemføres. Men da det dog kan være til Nytte for Amtets Veibestyrelse at have Opgaver, hvorefter man med en i

de fleste Tilfælde tilstrækkelig Nøiagtighed kan paavise Grændsen for Veivæsenets Grund, selv om disse i Detaljen ikke er fuldt nøiagtige, bliver under Henviſning til Bemærkningerne i Veidirektørens Fremstilling til Veibudget, Sth. Prp. Nr. 10 1883, Pag. 12, og Instruksens A § 2, herefter samtidig med Opmaaling af Grund at optage en Plantegning efter nedenstaaende Regler.

Denne Plantegning optages dog indtil Videre kun naar vedkommende Amts Veibestyrelse forlanger samme, hvorom Anlæggets Bestyrer maa indhente nærmere Underretning for hvert enkelt Tilfælde.

Regler og Anvisning for Opmaaling og Plantegning af den til et Veianlæg exproprierede eller afstaaede Grund og de til samme hørende Gjærder m. V.

§ 1. Betimelig før Maalingens Paabegyndelse varsles vedkommende Eier og Kommunebestyrelse, der gives Anledning til at deltage i Opmaalingen.

§ 2. Alle Maalinger udføres, naar Marken er fri for Sne, og efterat Veien er færdig.

§ 3. Da ifølge § 19 i Veiloven af 15de September 1851 intet Gjærde maa opføres nærmere Veien end 63 Centimeter fra yderste Grøftkant, bliver Grænsen for det til Veien exproprierede eller afstaaede Areal at lægge 63 Centimeter fra yderste Skjærings- eller Fyldningskant. Hvor der ved Maalingen findes et allerede opført og af Amtets Veibestyrelse godkjendt Grænsegjærde langs Veien, regnes Arealet til dette.

§ 4. En Plantegning paa Rudepapir af Veiens Territorium udføres paa den Maade, at Midtlinien indtegnes som ret Linie og Yderlinierne efter Tværmaalene fra samme. Disse Tværmaal i Meter fra Veiens Midtlinie

til Grænselinien paaskrives Tegningen. Plantegningen udføres i Overensstemmelse med vedlagte Normaltegning i Maalestokken 1 : 500.

§ 5. Paa Plantegningen aflægges Veiens Midtlinie, Veikanter, exproprieret eller afstaaet Areal, Gjærder, Huldiger, Broer, Biveie og alle Fastpunkter samt de til Veien stødende Grustag, Fyldtag, og iøvrigt Alt, der kan tjene til Orientering efter Aars Forløb.


§ 6. Beregningen af den endelige Erstatningssum udføres efter vedlagte Schema, hvori indføres en Afskrift af de paa Plantegningen opførte Tværmaal med Pæle-nummere.


Dette Schema, underskrevet af Bestyreren, oversendes derpaa vedkommende Ordfører.

En Afskrift af Schemaet tilligemed Plantegningen, underskrevet af Bestyreren, indsendes af denne til Veidirektøren.



§ 7. Hvor det Offentlige betaler Grund og Gjærde, affattes vedkommende Regnskabsbilag i Overensstemmelse med dette Schema.

§ 8. Udgifterne ved Opmaaling og Plantegning udredes af det til vedkommende Veianlæg bevilgede Beløb.



I **Længdenivellementet** angives enkelte Høidetal, Stikrønder med Størrelse, Broer m. v. samt vigtigere Stigninger og Kurver. Fastmærker anbringes mindst 1 for hvert Pagina. De indhugges eller markeres ved Borhul i Fjeldvæg, Brolandkar, i Overkant af Dækhelle ved Indløb til Stikrønder, eller lign. Fastmærkerne angives i Nivellementet saaledes  i m. fra Udgangspunktet.

I **Plantegningen** indtegnes Kjørebreddens Begrænsning, samt Staberum og Eiendomsgrænser. Afstanden fra Veiens Midtlinie til denne Eiendomsgrænse skal maales ved alle Brydningspunkter og angives i cm. Afstanden noteres paa begge Sider af selve Grundplanen, idet man paa Midtlinjen markerer med korte Streger til høire eller venstre, hvor vedkommende Maal er taget, altsaa saaledes:  Herunder maa endvidere indtegnes Afkjørsler, Grænser mellem de enkelte Gaarde samt de nærmestliggende Huse. Herunder maa erindres, at Maalestocken er fortrukket.

Følgende **Betegnelser** benyttes:

Eiendomsgrænser for Veien  i Fyldning  I de anførte maale for eiendomsgrænser er medtalt 0,2 m. bredde udenfor skraaningskant.

Do. mellem Naboieendomme 

Gjærder af Træ  af Sten 

Stikrønder == ==

Stab 

Pæler i skraaningen  Avkjørsler 

Vældæksprofiler, helst i Maalestok 1:50, indtegnes paa første Blad med Angivelse af de Strækninger, for hvilke de enkelte Profiler gjælder.

NB. Ved ældre Veie og nye Veie i Høifjeldstrakter kan plantegningen forenkles, cfr. Exempl. II og Veidirektørens Cirkulærskr. af 10 Juni 1904.

Til **Optrækning** benyttes kun **sort Tusch**.

GRUPPAAKTAKKREDIT — BRUGTANIA



Illustrasjonen på motstående side viser et profilark fra 1890. Med innføringen av profilarket ble vegbyggingen en godt planlagt anleggsvirksomhet. Dette profilarket omhandler et vegstykke i Baastad Herred. Traséen er stukket ut av Blom, og han har også foretatt beregning av massene som må fjernes eller tilføres. Nivelleringen ble utført av Holum den 23. juli 1891.

- Helt til venstre på profilarket er en rubrikk «Bygningsmaade». Her er angitt hellingen på vegskråningen, fyllingen («Jetée») og hellingen for vegskjæring. Likeledes er grøftedybden angitt.
- De neste to rubrikker gjelder planeringsbredde og kjørebanebredde som her er bestemt til å være 4 meter.
- Rubrikken med tall, vekselvis skrevet med tusj og blyant, er henholdsvis høydettall for terreng, og høydettall for vegens planum. Høydettallene for vegens planum ble gjerne skrevet med blyant slik at de kunne endres hvis planumet måtte justeres. Når så planen var endelig ble planumstallene skrevet med rød tusj.
- Så følger tre rubrikker for massene: «Gr» (gravningsmasser), «Fy» (fyllingsmasser) og «Sp» (sprengningsmasser). Beregning av massene ble foretatt ved at en med stikkpasser telte rutene på tverrprofilen og så regnet ut massene etter en bestemt formel. Dette gav en god oversikt over behovet for masser.
- Lengdeprofilen: For å få fram terrengvariasjoner tydelig brukte en forrykket målestokk. Målestokken for lengde var 1:1000 (1 rute tilsvarer 2 meter), mens målestokken for høyde var 1:250 (1 rute tilsvarer 0,5 meter). På lengdeprofilen var også avmerket hvor det var behov for stikkrenner («HD») og størrelsen på disse.
- Tverrprofilen: Dette hadde målestokk 1:250 (1 rute tilsvarer 0,5 meter) både for høyde og bredde.
- Ute til høyre er rubrikker for stigningsforhold, markens beskaffenhet, eiendomsbesittere og til slutt anleggskostnader per løpemeter.

Helt til venstre på dette profilarket, utenfor rutenettet, er det ført opp nivellement for en alternativ linje. Det er også foretatt beregning av to akkorder hvor formennene er angitt.

Veiledningen over er hentet fra baksiden av et profilark fra tidlig 1900-tall.

Informasjonen til venstre og profilarket på motstående side er fra s. 24-25 i Tor Schmedelings Glimt fra Veghistorien i Østfold, utgitt av Statens vegvesen Østfold i 1997.

VEGANLEGG _____

PARSELL _____



HJEMMELSDOKUMENT

UNDERTEGNEDE Halfdan Jørgensen
 EIER AV EIENDOMMEN Kerstein
 GNR. / BNR. 37/7 i Tromsø KOMMUNE

HAR OVERDRATT TIL STATEN v/ SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
 v/ VEGSJEFEN I Troms FYLKE
 BRUKS-EIENDOMSRETTE TIL 2640, 45 m² dyrket mark

JFR. SKJØNN AVSAGT DEN 23.6.1970
 JFR. KJØPEKONTRAKT AV _____ VEDLEGG NR. _____

GRENSEANGIVELSE OG AREALOPPGAVER FRAMGÅR AV KART/SKISSE. MRK. W 78-5 VEDLEGG NR. 1
 ØVRIGE VEDLEGG Grenseangivelse/arealoppgave VEDLEGG NR. 2
 _____ VEDLEGG NR. _____

DE NYE GRENSER FOR VEGENS EIENDOM ER ENDELIG AVMERKET I MÅRKEN
 MED VARIGE GRENSEMERKER OG PÅVIST

AV VEGVESENET v/ avd.ing. Grensen DEN 3.8.1971
 HVOR EIER/BRUKER Halfdan Jørgensen VAR TIL STEDE

MED HENSYN TIL FJERNING, FLYTTING ELLER ØDELEGGELSE AV VEGVESENETS
 GRENSEMERKER VISES TIL STRAFFELOVENS §188.

Kerstein DEN 15.12.1971 Tromsø DEN 1.12.1971

GRUNNEIER

VEGSJEF

VEGREG. NR

Kap. 8.21

VEGANLEGG

E 78 1-02 LAKSVATNBUKT - FAGERNES

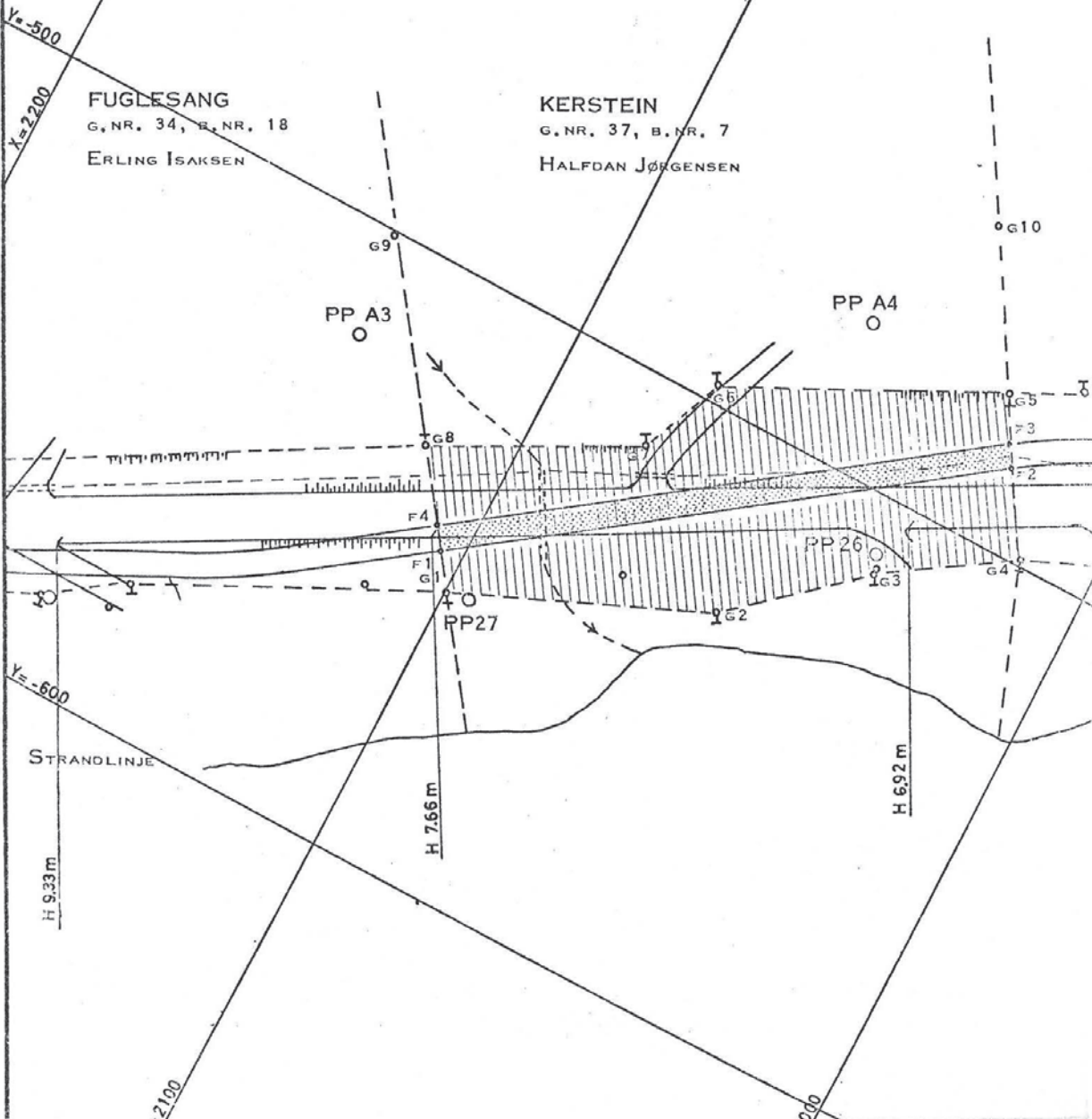
- 247 -

PARSELL

SØRBOTN - FAGERNES

1 VEDLEGG

FERDIGVEGSKART		TEGN. NR.
G. NR. 37 B. NR. 7 KERSTEIN		W 78 - 5
TROMSØ KOMMUNE		
VEGKONTORET I TROMS FYLKE		M 1: 1000
E 78 1-02 LAKSVATNBUKT - FAGERNES		DATO.
SØRBOTN - FAGERNES		SIGN.
FIG. 1	3230,45 M ²	
FIG. 2 GJ.L. VEGI	589,60 M ²	
NETTOAREAL	2640,45 M ²	



Vegreg.nr.
Veganlegg
Parsell

E. 78 1-02 Laksvatnbotn - Fagernes

Sørbotn - Fagernes

2 vedlegg

Eiendom 2 Gnr. 37
 Bnr. 7

Punkt	Y	X	Avstand	Retning
Fig. 1 G 1	- 550,95	2 099,48	47,82	174,745
G 2	- 531,52	2 055,79	28,40	153,745
G 3	- 512,73	3 034,64	25,91	162,918
G 4	- 498,66	2 013,05	29,07	65,950
G 5	- 474,11	2 027,72	51,36	370,321
G 6	- 496,80	2 073,85	16,75	320,465
G 7	- 512,05	2 080,44	38,82	369,005
G 8	- 530,13	2 114,50	20,60	260,012
Areal: 3	240,45		Omkrets: 258,73	

Fig. 2 F 1	- 543,02	2 104,00	102,00	159,469
F 2	- 482,04	2 010,43	4,36	165,453
F 3	- 478,43	2 014,01	103,20	359,890
F 4	- 539,25	2 106,40	4,85	260,053
Areal:	589,60		Omkrets: 215,14	

Lov 21. juni 1912 nr. 1 om veivæsenet

Tabellarisk oversikt over endringer i lovperioden

Endringer i perioden 1940-45 er ikke tatt med. Relevante bestemmelser fra denne perioden ble videreført ved lov 22. november 1946.

§	Endret/opphevet ved ...	Merknad
Første del. Om offentlige veier paa landet.		
Kapitel I. Om offentlige veiers inndeling, anlæg og nedlæggelse		
§ 1	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (nytt annet ledd pkt 1 litr. b)	
§ 2		
§ 3		
§ 4		
§ 5	Lov 15. desember 1950 nr. 8 (opphevet)	
§ 6	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (siste ledd endret)	
§ 7		
§ 8	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (fjerde ledd opph.)	
§ 9		
§ 10		
§ 11		
Kapitel II. Om veivæsenets styre		
§ 12	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (første ledd litr. a endret) Lov 31. mars 1949 (annet ledd endret)	
§ 13	Lov 13. mars 1935 nr. 1 (første ledd endret)	
§ 14	Lov 13. mars 1935 nr. 1 (endret)	
§ 15		
§ 16		
§ 17		
§ 18		
§ 19		
Kapitel III. Om offentlige veiers og broers utstyr og om avstaaelse av grund m. v.		
§ 20		
§ 21		
§ 22	Lov 24. juni 1938 nr. 24 (første ledd endret, nytt fjerde og femte ledd) Lov 22 nov. 1946 (tredje til sjette ledd endret) Lov 23. oktober 1959 nr. 3 (annet, tredje og fjerde ledd opph.)	
§ 23		
§ 24		
§ 25		
§ 26		
§ 27	Lov 24. juni 1938 nr. 24 (endret)	
§ 28		
§ 29		
§ 30	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret) Lov 19. mai 1933 (første ledd endret)	
§ 31	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret)	
Kapitel IV. Om grunder, gjærder, hus m. v. ved offentlige veier.		
§ 32	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (tredje ledd endret, nytt femte ledd)	

§ 33	Lov 24. juni 1938 nr. 24 (annet og siste ledd endret)	
§ 34	Lov 24. juni 1938 nr. 24 (endret)	
§ 35		
§ 36	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret) Lov 24. juni 1938 nr. 24 (endret)	
§ 37	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (første ledd, nytt 2. punktum) Lov 22 nov. 1946 (endret)	
§ 38		
§ 39	Lov 24. juni 1938 nr. 24 (annet ledd endret)	
§ 40	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret) Lov 24. juni 1938 nr. 24 (første ledd endret)	
§ 41	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret)	
Kapitel V. Om fergeindretninger m. v.		
§ 42	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (nytt siste ledd)	
§ 43		
§ 44		
Kapitel VI. Om vedlikehold av offentlige veier.		
§ 45	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (annet ledd endret) Lov 31. mars 1949 (endret)	
§ 46	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret) Lov 19. mai 1933 (annet ledd endret, nytt siste ledd) Lov 22 nov. 1946 (siste ledd opphevet) Lov 15. desember 1950 nr. 8 (fjerde ledd opphevet)	
§ 47	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (annet ledd endret) Lov 31. mars 1949 (endret)	
§ 48	Lov 15. desember 1950 nr. 8 (opphevet)	
§ 49		
§ 50		
§ 51		
§ 52		
§ 53		
§ 54		
§ 55		
§ 56	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret)	
§ 57	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret) Lov 19. mai 1933 (nytt annet ledd)	
§ 58	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret)	
§ 59	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (første ledd endret)	
§ 60	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (første og annet ledd endret)	
Kapitel VII. Om skjøn.		
§ 61	Lov 14. august 1918 nr. 4 (reduisert til ett ledd) Lov 22 nov. 1946 (nytt annet ledd) Lov 23. oktober 1959 nr. 3 (første ledd annet punktum og annet ledd opph.)	
§ 62	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (opph. i sin helhet)	
§ 63		
§ 64	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (opph. i sin helhet)	
§ 65	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (annet og tredje ledd opph.) Lov 23. oktober 1959 nr. 3 (opph.)	
Kapitel VIII. Om offentlige veiers bruk.		

§ 66	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (første ledd endret)	
§ 67	Lov 19. mai 1933 (nytt annet ledd)	
§ 68	Lov 20. februar 1926 nr. 1 (endret) Lov 16. november 1956 (annet ledd endret)	
§ 69	Lov 20. februar 1926 nr. 1 (endret)	
§ 70		
Kapitel IX. Straffebestemmelser.		
§ 71		
§ 72		
§ 73		
§ 74		
Kapitel X. Prosesmaaten.		
§ 75	Lov 20. februar 1926 nr. 1 (endret) Lov 31. mars 1949 (opphevet)	
§ 76	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (endret) Lov 31. mars 1949 (opphevet)	
§ 77		
Kapitel XI. Forskjellige bestemmelser.		
§ 78	Lov 20. februar 1926 nr. 1 (endret) Lov 22 nov. 1946 (nytt tredje ledd)	
§ 79		
Anden del. Om private veier m. v. paa landet.		
Kapitel XII. Om almindelige private veier, broer og brygger (kaier) paa landet.		
§ 80	Lov 24. juni 1931 nr. 21 (endret) Lov 19. mai 1933 (nytt siste ledd) Lov 22 nov. 1946 (tredje og fjerde ledd endret)	
§ 81	Lov 19. mai 1933 (endret) Lov 24. juni 1938 nr. 24 (første ledd endret) Lov 22 nov. 1946 (endret)	
§ 82	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (fjerde ledd opph.) Lov 19. mai 1933 (nytt siste ledd)	
§ 82 a	Lov 22 nov. 1946 (tilføydd) Lov 23. oktober 1959 nr. 3 (opph.)	
§ 83		
§ 84	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (opph. i sin helhet)	
§ 85		
§ 86	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (opph. i sin helhet)	
§ 87		
§ 88	Lov 24. juni 1938 nr. 24 (første ledd endret)	
§ 89	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (annet ledd opph.)	
§ 90	Lov 24. juni 1938 nr. 24 (annet ledd endret)	
§ 91		
§ 92	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (fjerde ledd opph.) Lov 19. mai 1933 (endret)	
§ 93	Lov 24. juni 1938 nr. 24 (endret)	
Kapitel XIII. Om vinterveier.		
§ 94		
§ 95		
§ 96	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (siste ledd opph.)	
Kapitel XIV. Om drifteveier.		

§ 97		
§ 98		
§ 99		
§ 100		
§ 101		
§ 102		
§ 103		
§ 104		
§ 105		
§ 106		
Kapitel XV. Forskjellige bestemmelser.		
§ 107	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (annet ledd opph.)	
§ 108	Lov 14. aug. 1918 nr. 4 (opph. i sin helhet)	
Tredje del. Om lovens ikrafttræden m. v.		
§ 109		

Endringslovene

Lov 14. august 1918 nr. 4 om rettergangsordningens ikrafttræden

Lov 20. februar 1926 nr. 1 om forandring i lov om veivesenet av 21. juni 1912

Lov 24. juni 1931 nr. 21 om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912

Lov 19. mai 1933 om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912

Lov 13. mars 1935 nr. 1 om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912

Lov 24. juni 1938 nr. 24 om forandringer i lov om veivesenet av 21. juni 1912

Lov 22. november 1946 om endringer i lov om vegvesenet av 21. juni 1912

Lov 31. mars 1949 om endringer i lov om vegvesenet av 21. juni 1912

Lov 15. desember 1950 nr. 8 om opphevelse av soknekommuner m. m. og om midlertidig adgang til soknevis valg av herredsstyremedlemmer

Lov 16. november 1956 om endring i lov om vegvesenet av 21. juni 1912

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

Vedlegg 9.2

Lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar - Tabellarisk oversikt over endringer i lovperioden

§	Endret/opphevet ved ...
Kap. I. Inndeling og nedlegging av vegar.	
§ 1	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring) Lov 20. juni 2003 nr. 45 (endret)
§ 1 a	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (ny)
§ 2	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (nytt annet ledd, tidl. annet ledd blir nytt tredje ledd) Lov 19. juni 2009 nr. 109 (annet ledd oppheves)
§ 3	Lov 5. juni 1970 nr. 36 (annet ledd endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (annet ledd endret)
§ 4	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i annet ledd)
§ 5	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (annet ledd endret)
§ 6	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring) Lov 20. juni 2003 nr. 45 (endret)
§ 7	Lov 5. juni 1970 nr. 36 (første ledd endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første ledd endret, nytt fjerde ledd og språklig endring)
§ 8	Lov 30. juni 1978 nr. 71 (annet ledd endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første ledd, nytt annet punktum)
Kap. II. Vegstyremaktene.	
§ 9	Lov 5. juni 1964 nr. 1 (endret) Lov 28. januar 1977 nr. 3 (annet ledd annet punktum endret) Lov 30. juni 1978 nr. 71 (endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første og annet ledd endret, tredje og fjerde ledd opphevet, nytt tredje ledd) Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i første og annet ledd) Lov 16. desember 2016 nr. 100 (første ledd nytt tredje punktum, tidl. tredje punktum blir fjerde) Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)
§ 10	Lov 5. juni 1970 nr. 36 (første og annet ledd endret) Lov 31. august 1990 nr. 55 (endret) Lov 21. juni 2002 nr. 39 (endret) Lov 19. juni 2009 nr. 109 (nytt tredje ledd, tidl. tredje ledd blir fjerde ledd) Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)
§ 11	Lov 19. juni 1969 nr. 54 (endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (endret) Lov 7. april 2000 nr. 21 (annet ledd endret) Lov 16. desember 2016 nr. 100 (nytt annet ledd, tidl. annet ledd blir tredje ledd) Lov 7. mai 2021 nr. 34 (språklig endring i tredje ledd)
Kap. II A. Tilsyn med riksveg (Lov 16. desember 2016 nr. 99, nytt kap.)	
§ 11 a	Lov 16. desember 2016 nr. 99 (ny)
§ 11 b	Lov 16. desember 2016 nr. 99 (ny)
§ 11 c	Lov 16. desember 2016 nr. 99 (ny)
§ 11 d	Lov 16. desember 2016 nr. 99 (ny)
§ 11 e	Lov 16. desember 2016 nr. 99 (ny)
Kapittel II B. Personopplysningar. (Lov 15. juni 2018 nr. 38, nytt kap.)	
§ 11 f	Lov 15. juni 2018 nr. 38 (ny)

Kap. III. Planlegging, anlegg og vedlikehold av veg.	
§ 12	Lov 14. juni 1985 nr. 77 (endret) Lov 20. juni 1986 nr. 37 (annet ledd rettet) Lov 21. april 1989 nr. 17 (endret) Lov 7. april 2000 nr. 21 (annet ledd opph.)
§ 13	
§ 14	Lov 30. juni 1978 nr. 71 (endret)
§ 15	Lov 30. juni 1978 nr. 71 (endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring)
§ 16	Lov 19. juni 2009 nr. 109 (første punktum endret)
§ 17	
§ 18	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring)
Kap. IV. Vegutgifter.	
§ 19	Lov 21. juni 2019 nr. 68 (opph.)
§ 20	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (endret) Lov 16. desember 2016 nr. 100 (første ledd nytt annet punktum, tidl. annet punktum blir tredje)
§ 21	Lov 5. juni 1970 nr. 36 (tredje og fjerde ledd endret) Lov 20. desember 1974 nr. 75 (tredje ledd endret) Lov 30. juni 1978 nr. 71 (annet ledd endret, tredje og fjerde ledd opphevet, nytt tredje ledd, tidl. femte ledd nytt fjerde ledd) Lov 31. mai 1985 nr. 41 (annet ledd opph., tidl. tredje og fjerde ledd nytt annet og tredje ledd) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (opph.) Lov 15. desember 2006 nr. 92 («ny» bestemmelse, dvs. gjenbruk av §-nr. til nytt formål)
§ 22	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (opph.) Lov 16. desember 2016 nr. 100 («ny» bestemmelse, dvs. gjenbruk av §-nr. til nytt formål)
§ 23	Lov 31. mai 1985 nr. 41 (annet ledd endret, tredje ledd opph., tidl. fjerde ledd blir nytt tredje ledd) Lov 11. juni 1993 nr. 26 (andre ledd endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (opph.)
§ 24	Lov 31. mai 1985 nr. 41 (endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (opph.)
§ 25	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (opph.)
§ 26	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i første ledd)
§ 27	Lov 10. juni 1988 nr. 47 (nytt annet ledd) Lov 17. desember 1993 nr. 129 (første ledd endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (nytt annet ledd, tidl. annet ledd blir tredje ledd) Lov 4. april 2008 nr. 8 (første ledd endret) Lov 22. juni 2012 nr. 59 (nytt annet ledd, tidl. annet og tredje ledd blir tredje og fjerde) Lov 16. juni 2017 nr. 75 (endret) Lov 15. juni 2018 nr. 38 (nytt femte og sjetten ledd, tidl. femte ledd blir sjuende)
§ 27 a	Lov 18. mai 1990 nr. 13 (ny)
§ 28	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (endret)
Kap. V. Byggverk m. m., avkjørsle, gjerde og grind.	
§ 29	Lov 14. juni 1985 nr. 77 (første ledd endret) Lov 20. juni 1986 nr. 37 (første ledd rettet) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første til fjerde ledd endret, språklig endring i femte ledd) Lov 7. april 2000 nr. 21 (fjerde ledd første punktum endret) Lov 27. juni 2008 nr. 71 (første ledd første punktum endret)

	<p>Lov 19. juni 2009 nr. 109 (annet ledd første og tredje punktum endret, nytt fjerde ledd, tidl. fjerde til sjette ledd blir femte til sjuende ledd, femte ledd første punktum og sjette ledd første punktum endret)</p>
§ 30	<p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (nytt annet ledd, tidl. annet og tredje ledd blir tredje og fjerde ledd, og språklig endring)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i tredje ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)</p>
§ 30 a	<p>Lov 27. mai 1967 nr. 4 (ny)</p>
§ 31	<p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i tredje og femte ledd)</p> <p>Lov 7. april 2000 nr. 21 (tredje ledd endret)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i femte ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2019 nr. 68 (første ledd endret, femte ledd opphevet)</p>
§ 32	<p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (andre og tredje ledd endret, i tillegg språklig endring i annet ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i annet ledd)</p> <p>Lov 17. mars 2017 nr. 9 (første ledd første punktum endret)</p> <p>Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)</p> <p>Lov 7. mai 2020 nr. 40 (andre ledd endret, nytt tredje ledd)</p>
§ 33	<p>Lov 17. desember 1993 nr. 129 (endret)</p> <p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i siste ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i femte ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2019 nr. 68 (femte ledd endret)</p>
§ 34	<p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i annet ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i annet ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)</p>
§ 35	<p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (endret)</p>
§ 36	<p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første ledd endret, språklig endring i annet ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i annet ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)</p>
§ 37	<p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første ledd første punktum endret, språklig endring i annet ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i annet ledd)</p> <p>Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)</p>
§ 38	<p>Lov 29. mai 1981 nr. 39 (endret)</p> <p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (endret)</p>
§ 39	<p>Lov 29. mai 1981 nr. 39 (opph.)</p>
§ 40	<p>Lov 29. mai 1981 nr. 39 (endret)</p> <p>Lov 20. juni 1986 nr. 37 (første ledd endret)</p> <p>Lov 31. august 1990 nr. 55 (endret)</p> <p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første og annet ledd endret, nytt fjerde ledd, språklig endring i tredje ledd)</p> <p>Lov 7. april 2000 nr. 21 (tredje ledd første punktum endret)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i tredje ledd)</p> <p>Lov 20. juni 2003 nr. 45 (annet ledd endret)</p> <p>Lov 27. juni 2008 nr. 71 (første ledd endret)</p> <p>Lov 19. juni 2009 nr. 109 (annet ledd siste punktum opph.)</p> <p>Lov 21. juni 2019 nr. 68 (andre og tredje ledd endret)</p>
§ 41	<p>Lov 29. mai 1981 nr. 39 (tredje ledd endret)</p> <p>Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i første og annet ledd)</p> <p>Lov 19. juni 1997 nr. 81 (tredje ledd endret)</p> <p>Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i første ledd)</p>

	Lov 21. juni 2019 nr. 68 (første ledd endret, annet ledd opphevet, tidl. tredje ledd blir annet ledd)
§ 42	Lov 14. juni 1985 nr. 77 (første ledd endret) Lov 20. juni 1986 nr. 37 (første ledd rettet) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i annet ledd) Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i annet ledd) Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)
§ 43	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første ledd nytt tredje, fjerde og femte punktum, fjerde ledd endret, språklig endring i siste ledd) Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i fjerde ledd) Lov 21. juni 2019 nr. 68 (fjerde ledd endret)
§ 44	Lov 5. juni 1964 nr. 1 (endret)
§ 45	
§ 46	Lov 20. juni 1986 nr. 37 (endret)
§ 47	
§ 48	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i siste ledd) Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i sjette ledd) Lov 21. juni 2019 nr. 68 (sjette ledd endret)
Kap. VI. Egedomsinngrep m. m.	
§ 49	
§ 50	Lov 29. mai 1981 nr. 39 (endret) Lov 21. juni 2019 nr. 68 (fjerde ledd endret)
§ 51	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (språklig endring i siste ledd) Lov 21. juni 2002 nr. 39 (språklig endring i annet ledd) Lov 21. juni 2019 nr. 68 (endret)
§ 52	Lov 19. juni 2009 nr. 109 (nytt annet ledd)
Kap. VII. Private vegar.	
§ 53	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (første ledd endret, nytt andre ledd, tidl. andre ledd ble tredje ledd og endret, tidl. tredje ledd ble fjerde ledd) Lov 21. juni 2013 nr. 100 (første ledd første og andre punktum; tredje ledd første, andre og tredje punktum og fjerde ledd første og andre punktum endret)
§ 54	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (nytt fjerde og femte ledd) Lov 21. juni 2013 nr. 100 (tredje til femte ledd endret)
§ 55	Lov 15. desember 1967 nr. 2 (første ledd fjerde punktum endret) Lov 1. mars 1996 nr. 11 (endret) Lov 7. april 2000 nr. 21 (femte ledd fjerde strekpunkt opph.) Lov 29. juni 2007 nr. 81 (nytt(?) sjette ledd) Lov 21. juni 2013 nr. 100 (andre ledd tredje punktum og tredje ledd fjerde punktum endret)
§ 56	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (endret)
Kap. VIII. Ymse føresegner.	
§ 57	Lov 1. mars 1996 nr. 11 (annet ledd nr. 2 endret)
§ 58	Lov 21. juni 2019 nr. 68 (andre ledd endret)
§ 59	Lov 18. mai 1990 nr. 13 (nytt nr. 3) Lov 26. juni 1992 nr. 86 (innledningen endret)
§ 60	Lov 5. juni 1964 nr. 1 (nytt annet ledd) Lov 18 juni 1965 nr. 5 (første ledd endret) Lov 21. desember 1979 nr. 77 (andre ledd opphevet) Lov 18. desember 1998 nr. 84 (nytt annet ledd) Lov 15. juni 2001 nr. 78 (annet ledd første punktum endret)

	Lov 25. juni 2004 nr. 53 (første ledd annet punktum endret) [- men dette var antakelig en glipp] Lov 17. juni 2005 nr. 84 (første ledd annet punktum endret) [- men også dette var antakelig en glipp] Lov 27. juni 2008 nr. 71 (andre ledd første punktum endret) Lov 21. juni 2013 nr. 100 (første ledd endret, annet ledd opph., nytt annet ledd) Lov 11. mai 2017 nr. 26 (første ledd endret)
§ 61	Lov 18. mai 1990 nr. 13 (første ledd endret) Lov 19. juni 2009 nr. 74 (annet ledd opph., loven ikke satt i kraft før 2015) Lov 19. juni 2015 nr. 65 (ikraftsetting av lov 19. juni 2009 nr. 74)
§ 62	Lov 19. juni 2009 nr. 109 (nytt tredje og fjerde ledd) Lov 21. juni 2019 nr. 68 (første ledd endret)
§ 63	
§ 64	
§ 65	
Kap. IX. Sluttføresegner.	
§ 66	
§ 67	

Endringslovene

Lov 5. juni 1964 nr. 1 om endring i veglova frå 21. juni 1963

Lov 18 juni 1965 nr. 5 om endring i rettergangslovgivningen m. m.

Lov 27. mai 1967 nr. 4 om endring i veglova av 21. juni 1963

Lov 15. desember 1967 nr. 2 om endringer i en rekke lover som har ulike bestemmelser for bykommuner og herredskommuner

Lov 19. juni 1969 nr. 54 om ikraftsettelse av forvaltningsloven og om endringer av saksbehandlingsregler i forvaltningsloven og andre lover

Lov 5. juni 1970 nr. 36 om endringer i kommunallovgivningen m. m.

Lov 20. desember 1974 nr. 75 om endring i veglov av 21. juni 1963 nr. 23

Lov 28. januar 1977 nr. 3 om endring i vegloven av 21. juni 1963 nr. 23 og visse andre lover i tilknytning til reformene i fylkesforvaltningen

Lov 30. juni 1978 nr. 71 om endring i veglova av 21. juni 1963

Lov 21. desember 1979 nr. 77 om jordskifte o. a.

Lov 29. mai 1981 nr. 39 om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23

Lov 31. mai 1985 nr. 41 om endringer i lover vedrørende inntektssystemet for kommunene og fylkeskommunene

Lov 14. juni 1985 nr. 77 om plan- og bygningslov

Lov 20. juni 1986 nr. 37 om endringer i plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77

Lov 10. juni 1988 nr. 47 om endring i vegloven av 21. juni 1963 nr. 23

Lov 21. april 1989 nr. 17 om endringer i plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77 og i visse andre lover om arealdisponering

Lov 18. mai 1990 nr. 13 om endringer i vegloven av 21. juni 1963 nr. 23

Lov 31. august 1990 nr. 55 om endringer i veglov av 21. juni 1963 nr. 23

Lov 26. juni 1992 nr. 86 om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdelsesloven)

Lov 11. juni 1993 nr. 26 om endringer i lover som gjeld inntektssystemet for kommunane og fylkeskommunane

Lov 17. desember 1993 nr. 129 om endringar i veglov av 21. juni 1963 nr. 23

Lov 1. mars 1996 nr. 11 om endringer i veglov av 21. juni 1963 nr. 23

Lov 19. juni 1997 nr. 81 om endringer i lov om vederlag ved oreigning av fast eigedom og vegloven

Lov 18. desember 1998 nr. 84 om endringar i lov av 21. desember 1979 nr. 77 om jordskifte o.a. og endringar i einskilde andre lovar

Lov 7. april 2000 nr. 21 om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23

Lov 15. juni 2001 nr. 78 om endringar i lov 21. desember 1979 nr. 77 om jordskifte o.a. og i einskilde andre lover

Lov 21. juni 2002 nr. 39 om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23, vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4, lov 23. februar 1973 nr. 11 om godkjenning av køyretøyverkstader, lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel og plan- og bygningslov 14. juni 1985 nr. 77 (omorganisering av Statens vegvesen)

Lov 20. juni 2003 nr. 45 om retting av feil m.m. i lovverket

Lov 25. juni 2004 nr. 53 om endringer i rettergangslovgivningen m.m. (organiseringen av den sivile rettspleie på grunnplanet)

Lov 17. juni 2005 nr. 84 om endringer i lov 25. juni 2004 nr. 53 om endringer i rettergangslovgivningen m.m. (organiseringen av den sivile rettspleie på grunnplanet)

Lov 15. desember 2006 nr. 92 om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23

Lov 29. juni 2007 nr. 81 om samvirkeforetak (samvirkelova)

Lov 4. april 2008 nr. 8 om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23

Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen)

Lov 19. juni 2009 nr. 74 om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 mv. (siste delproposisjon - slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning)

Lov 19. juni 2009 nr. 109 om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen

Lov 22. juni 2012 nr. 59 om endringar i veglova og vegtrafikkloven

Lov 21. juni 2013 nr. 100 om fastsetjing og endring av eigedoms- og rettshøve på fast eigedom m.m. (jordskiftelova)

Lov 19. juni 2015 nr. 65 om ikraftsetting av straffeloven 2005 (straffelovens ikraftsettingslov)

Lov 16. desember 2016 nr. 99 om endringer i veglova (Vegtilsynet)

Lov 16. desember 2016 nr. 100 om endringer i veglova og plan- og bygningsloven (tildeling av begrenset myndighet til et statlig utbyggingsselskap for veg)

Lov 17. mars 2017 nr. 9 om endringer i ekomloven

Lov 11. mai 2017 nr. 26 om endringer i rettergangslovgivningen mv. (organiseringen av den sivile rettspleien på grunnplanet)

Lov 16. juni 2017 nr. 75 om endringer i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane)

Lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven)

Lov 21. juni 2019 nr. 68 om endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)

Lov 7. mai 2020 nr. 40 om tilrettelegging for utbygging av høyhastighetsnett for elektronisk kommunikasjon (bredbåndsutbyggingloven)

Lov 7. mai 2021 nr. 34 om endringer i lovgjevinga som følgje av innføring av kjønnsnøytral tittel på fylkesmannen

ISBN: 978-82-575-2107-3

ISSN: 1894-6402



Statens vegvesen



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no