

Problemstillinger ved grunnerverv til privat strømkabel i offentlig gategrunn:

Med utgangspunkt i overskjønn Hafslund Nett as mot Oslo kommune

Håvard Steinsholt

Håvard Steinsholt: Private expropriation for cable under public road.

KART OG PLAN, Vol. 74, pp. 233–240, POB 5003, NO-1432 Ås, ISSN 0047-3278

The author was appointed lay judge in an expropriation case in May 2013. A private company, holding a monopoly on the regional electricity supply net, established a new main electric power cable under the public streets of eastern Oslo. Agreement could not be reached between the city of Oslo as land owner and road authority. The city's claim on yearly rent, and other conditions, were not accepted. An expropriation permit was granted by the Norwegian Water Resources and Energy Directorate. The expropriation and compensation standards of Norway are based on situations involving public purchase of private land. The author identifies and discusses issues that arise when these standards are applied in the reverse situation: problems of separating public ownership from public sector authority, problems of identifying economic loss and applying compensation standards for the public owner, etc. The author concludes that expropriation standards have not been adjusted to recent changes in the organization of Norwegian infrastructures: less dominating but still fragmented and legally strong public sectors, new public organization models, and more private- and even profit-based actors.

Key words: Private expropriation, privatization, cable, pipeline

Håvard Steinsholt: Associate Professor, NMBU, NO-1432 Ås. E-mail: havard.steinsholt@nmbu.no

I denne artikkelen problematiseres en del utfordringer knyttet til roller, rettigheter og erstatninger som kan oppstå når private eksproprierer seg rett over areal omfattet av offentlig eierskap og/eller forvaltning. Utgangspunktet er erfaringer fra overskjønn ved Borgarting lagmannsrett avsagt 16. 05.2013 (RG-2013-645), der Hafslund Nett as eksproprieterte rett til kabel i Oslo kommunes gategrunn. Forfatteren var meddommer i denne saka. Framstillingen er gjort som en diskusjon av hvilken rett som etableres i en slik situasjon, og deretter en problematisering av eksproprietat-begrepet.

I årtier har det vært påpekt kaotiske forhold med hensyn på ledningsnett under bakken i Norge. Dette gjelder særlig under offentlig gategrunn i by. For det meste har man hatt en teknisk og forvaltningsmessig tilnærming til problemene, som eksemplifisert i Ræstad (2008): «*I veien for hverandre*». Mangelen på en overordnet koordinering har vært påpekt. Risiko og mangler ved kartfesting, påvisning og graving har stått sentralt, men også systemer for konfliktløsning og kostnadsfordeling

ved fellesinvesteringer (trekkør, omforente profiler osv.) har vært framme.

Problemet kan også ses som et teknisk utslag av sektorsamfunnets koordineringsutfordringer, når forskjellige funksjoner med forskjellige særlovverk og sektortradisjoner med betydelig forskjell i makt og midler må møtes nede i bakken. Statens og kommunens mange og ikke stundom motstridende roller er en del av dette. Ytterligere komplikasjoner må påregnes når aktørene på- og i grunnen strekker seg fra «gammeldagse» non-profit offentlige eller samvirkebaserte infrastrukturaktører, via offentlige virksomhetsmodeller og offentlige inntjeningskrav – til profittbaserte private firmaer. Til dels er dette bildet også dynamisk i den forstand at endringer kan skje ved privatisering, tilbakeføring til offentlig drift og endringer i virksomhetsstrukturer. Nye teknologiske muligheter kommer inn og dermed nye, mer eller mindre «nødvendige» eller «samfunnsnyttige» behov. Selv om det slett ikke var problemfritt tidligere, så kan de problemene jeg drøfter i det følgende delvis ses som et ek-

sempel på et etterslep i utvikling av institusjonelle rammer ved en reorganisering (f.eks. privatisering) av fast infrastruktur.

Selv om de involverte myndigheter og bransje-organisasjoner synes å ha en samlet problemforståelse og uttrykt vilje til handling, savnes i stor grad fortsatt systemutvikling og at systemer settes i funksjon. Dette dreier seg om alt fra tekniske proffiløsninger til koordinert planlegging, gjennomføring og drift. Spørsmål om samfunnsikkerhet og hemmelighold rundt vitale ledningsnett diskuteres ikke her.

1. Kort om «Hafslund-saka»

Tiltaket gjaldt Hafslund Netts nye jordkabel fra Akersberget til Tøyen og videre til Jordal og Abildsø i Oslo (til sammen ca 6,4 km). Tidligere kabel ble utkoblet. I stor grad ble kablet anlagt under offentlig gategrunn, og for øvrig i annen offentlig grunn.

Oslo kommune som grunneier (EBY), ga midlertidig tillatelse til å fremføre kablet i 2007. Oslo kommune som veimyndighet (Samferdselsetaten) ga nødvendige tillatelser jf. vegloven § 32 til arbeidene, som ble utført. Forhandlinger om varig avtale strandet dels på kommunens krav om Hafslunds forpliktelser til å flytte anlegget ved senere behov fra Oslo kommunes side, og dels på krav om «årlig vederlag» til kommunen. Ekspropriasjonstillatelse ble gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) 23. desember 2008. Oslo tingrett avhjemlet skjønn 27. august 2012 (TOSLO-2009-107468).

Det oppsto konflikt ved overskjønnet angående formulering av skjønnsforutsetninger og framtidig flytteplikt. Hafslunds formulering var å akseptere flytteplikt «så langt kostnadsansvaret er hjemlet i vegloven med tilhørende rettspraksis». Oslo kommune hevdet fåfengt generell flytteplikt for «arbeider Oslo kommune måtte ønske å utføre». Overskjønnet la til slutt vekt på at det normalt er eksproprianten som formulerer skjønnsforutsetninger, vel vitende om at det her kan oppstå uklarheter seinere.

Når det gjaldt erstatninger, kretset diskusjonen seg kun om ledningsetableringen kunne ses i et salgsverdiperspektiv ut fra at det finnes et potensiale for utleie for kabler i grunnen (det ble ikke fremmet påstander om

bruksverditap eller andre typer grunnlag for «grunnerstatning»). Overskjønnet kom til at det ikke var markert for den type leie, og uansett at potensialet i gategrunnen (her og i parallelle gateløp) ikke var uttømt. Følgelig gikk det ikke noen mulighet tapt ved inngrepet.

Overskjønnet ga noe erstatning for ulemper knyttet til økte framtidige gravearbeider ved kryssing av- og langs kabeltraseen.

Oslo kommunes senere anke av overskjønnet til Høyesterett ble avvist (HR-2013-1908-U):

«Høyesteretts ankeutvalg finner enstemmig at verken avgjørelsens betydning utenfor den foreliggende sak eller andre forhold tilsier at saken blir fremmet for Høyesterett, jf. tvisteloven § 30-4. Anken tillates derfor ikke fremmet.»

Saka var for så vidt ganske unik ved at det her var kabelselskapet som var ekspropriant over offentlig veigrunn. Rettsavgjørelser som for eksempel i Rt-2008-1110 og LG-2009-33154 dreide seg om det omvendte forholdet, og hadde liten overføringsverdi. Saka innbød til mer enn nok av diskusjoner over prinsipielle spørsmål, men slik det ble prosedert ble knapt noe av dette tilbake.

2. Hva slags rett etableres?

Normalt anlegges ledning i veigrunn etter avtale med- eller søknad til veimyndigheten jf. Veglovas § 32. Ledningseieren forpliktet da normalt for egen regning å flytte anlegget dersom veiens behov tilsier dette. Dette omtales ofte etter dansk terminologi som «gjesteprinsippet», jf. Rt 2008 s 1110, avsnitt 17. Et spørsmål er om det da er «grunneier til veiarealet», «veimyndigheten» eller begge som aksepterer kabeleier inn som gjest. Det synes tilsvarende noe uklart i hvor stor grad et slikt (tidligere) løyve har preg av en tinglig rett (servitutt eller anleggseiendom), og dermed hvilken rettsbeskyttelse kabeleier får. Vegmyndighetene ønsker ikke at det etableres nye slike særretter, jf. f.eks. Statens vegvesen region sør (2013) kap. 4)

«Noen ganger kan ledningseieren vise til at han har en særrett. En slik særrett kan være et unntak fra hovedregelen om flytte-

og kostnadsansvar og må dokumenteres. Nye avtaler om særrett skal ikke gis.»

NVE identifiserer Oslo kommunes organisatoriske deling mellom Samferdselsetaten (veimyndighet) og Eiendoms- og byfornyelsesetaten (grunneier), men skjærer gjennom problemstillingen (om den avtalebaserte byggetillatelsen) med:

«... at vegmyndigheten gjennom vilkår i sin tillatelse også ivaretar grunneierinteresser.»

(Norges vassdrags- og energidirektorat 2008b, s 3)

Og videre:

«NVE vurderer saken dit hen at vilkår om betaling for bruksrett er utslag av privatrettslig rådighet og ikke offentlig myndighetsutøvelse, og at vilkåret blir av privatrettslig art selv om det tas inn i offentligrettslig tillatelse.»

(Ibid.)

Det er mulig dette kan ha noe (i det minste praktisk) for seg når begge etater er Oslo kommune. I andre tilfeller vil formell grunneier kunne være en helt annen enn veimyndigheten og ikke ha veidrift som sin interesse. Veikroppen eller veifunksjonen (rett til å bruke og plikt til å vedlikeholde) som selvstendig eiendomsobjekt framstår også som en ikke matrikulert og uklar kategori (se kap. 3.2.) – for uklar til å kunne være tjenende eiendom for en servitutt.

Ekspropriasjon definert som «tvangsmessig overføring eller etablering av rett» hører inn under det tingsrettslige området. Det er kun eiendoms- eller bruksrett som kan erverves, og det er eiendomsrett eller bruksrett det kan gjøres inngrep i. Man kan i utgangspunktet ikke ved ekspropriasjon erverve seg et løyve eller på annen måte gripe inn i forvaltningsmyndighet.

Selv om NVE's formulering i ekspropriasjonstillatelsen begynner med «... tillatelse til å kreve avstått i Oslo kommune nødvendig grunn og rettigheter for bygging og drift ...» (Norges vassdrags- og energidirektorat 2008a, s 1), indikerer skjønnsforutsetningenes punkt 2.1.: «Grunnen forblir grunneierens eiendom» (Borgarting lagmannsrett,

2013, dommen s 6), at det her er snakk om erverv av en eller flere retter av servitutt-type. En servitutt nyter ekspropriasjonsrettslig vern, i alle fall når bruksretten er strengt stedstilknyttet og ikke kan tilpasses inngrepet ved flytting. Annerledes kan det være med mer mobile funksjoner (vei, beite osv.), som ofte ganske enkelt kan flyttes eller tilpasses. En 132 kV strømkabel er i prinsippet flyttbar, men til (for) høy kostnad.

Når ledningen ligger på grunnlag av en (ekspropriert) servitutt, kan man se for seg at seinere inngrep (også veimyndighetens) i verste fall må gjennomføres ved ekspropriasjon overfor servitutthaver. Parallelt med fortolkning av eldre servitutter om avkjøring til offentlig vei (og til plankryssing av jernbane), er det mulig at en slik ledningsservitutt likevel med tiden vil bli håndtert som om den var et løyve. På den annen side kan en slik praksis utfordre sikkerheten rundt avtalebaserte kabel-servitutter også i privat grunn (kabeleier ses som ubeskyttet «gjest» også her).

Ekspropriasjonstillatelsen i Hafslund-saka var så vel kartmessig som tekstlig lite presis. Dokumentet er rettet (tilsynelatende standardisert) bare mot «grunneierne/rettighetshaverne» (Norges vassdrags- og energidirektorat 2008a, s 1), mens avståelse av «...nødvendige grunn og rettigheter» (Ibid.) her forutsatte en rekke tilpasninger og tillatelser fra forvaltningsmyndigheter (veimyndighet, byggemyndighet mfl.).

«Det er en forutsetning at det ved etablering av anlegget tas tilbørlige hensyn til trafikk, offentlig ferdsel, og grunneiers interesser – i den utstrekning det anses teknisk og økonomisk forsvarlig.»

(Norges vassdrags- og energidirektorat 2008a, s 1)

I denne saka var anlegget med de nødvendige tilhørende byggmessige vedtak (og på grunnlag av midlertidige avtaler og vilkår) avsluttet før ekspropriasjonsvedtaket ble fattet. Den forutsatte åpning for en slags overstyring av annen myndighetsutøvelse (hensynet til trafikk og ferdsel er veimyndighetens domene) fra formuleringen over, ble følgelig ikke tema.

Dersom ekspropriasjonen hadde kommet før gjennomføringen, kunne problemet kom-

met på spissen. Det er så langt en normal forutsetning i norsk erstatningsrett at eieomsrett til grunnen under lovlig eksisterende offentlig veiareal er en økonomisk nullitet. Selv om grunneier formelt må gi aksept, er det veimyndigheten og planmyndigheten som er de alt dominerende aktører ved etablering av ledningsnett over og under offentlige veier. Grunneiers eventuelle aksept av kabelservitutt er nesten meningsløs uten vei- og bygningsmyndighetenes aksept. Dersom ekspropriasjonen bare hadde gitt en positiv kabelservitutt isolert på eiendommen, kunne prosjektet like fullt vært blokkert ved saklig nekting av gravetillatelse osv.

I alle fall på egen grunn kan forvaltningsregimene være dynamiske. Nye standarder og krav til offentlig veidrift kan innføres med romslig tålegrense i forhold til berørte grunneiere, naboer, «gjester» og andre interessenter med løyver i tilknytning til veien. Rett nok vurderes eiendoms- og bruksrett også stundom ut fra «tid og tilhøve». Like fullt må en kunne spørre: Vil Hafslund med sin eksproprierede servitutt stå sterkere i forhold til framtidige endringer av veianlegg og veidrift (og tilsvarende på andre areal) enn ordinære «gjester» i grunnen?

Rett nok var NVE tilsynelatende entydig «tingsrettslig» ved vedtaket om ekspropriasjon i denne saka. På den annen side forutsetter vedtaket implisitt og Hafslund skjønnsforutsetninger helt konkret, bestemte former for løsninger av forvaltningsmessig art. NVE og Hafslund greide etter min mening ikke å holde «tingsrettsporet» helt reint – hvilket trolig heller ikke er mulig. Det materielle koordineringsbehovet og konfliktpotensialet ligger generelt i liten grad mellom kabelselskap og formell grunneier, men mellom kabelselskap, veimyndighet, eventuelt andre myndigheter samt andre «gjester»/bruksrettshavere/naboer i grunnen. Et renskåret tingsrettslig servitutterverv vil være bortimot meningsløst i teknisk og forvaltningsmessige kompliserte situasjoner. I denne saka ble ekspropriasjonsinstituttet strukket langt.

Lovligheten av NVEs ekspropriasjonsvedtak ble ikke utfordret i Lagmannsretten. Lagmannsrettens anmodning om en skarpere avgrensing av ekspropriasjonen i forhold til det som her er nevnt, ble ikke fulgt opp. Det ble

ikke opplyst noe for lagmannsretten om seinere matrikulering av kabelservitutt.

3. Hvem eksproprieres det fra?

Utfordringene, som Hafslundsaka er et eksempel på, kan drøftes på mange måter. I det følgende har jeg søkt å problematisere via spørsmålet om hvem som kan ses som grunneier (ekspropriet) i en slik sak.

3.1. Grunneier (hjemmelshaver) til arealet dvs. grunnen under veilegemet?

«Alle ledningseiere som ønsker å legge ledninger på riks- og fylkesveggers eiendomsområde må søke Statens vegvesen om tillatelse.»

(Statens vegvesen, region sør, 2013, s 1)

Veimyndigheten er slett ikke alltid formell eier av arealet/undergrunnen. Partene ble bedt av lagmannsretten om å klargjøre eierskapet til berørte areal; om kommunen formelt, ut fra historikken, var grunneier fullt ut på alle strekningene. Det ble enighet om å legge kommunalt eierskap til grunn for ekspropriasjonssaka.

Dersom eksproprietatstatus strengt avgrenses til grunneierrollen, skulle kommunen hatt samme erstatning som en privat eier, dersom grunnen under veien fortsatt var på private hender. Ut fra at eierretten under vanlig lovlig trafikkareal er blitt sett som bruksmessig og økonomisk tom, burde da erstatning også her bli null. Dersom bruk av undergrunnen blir mer aktuell, kan vi riktignok i framtida kanskje bli nødt til å se dette på nye måter. Av framlagte eldre avtaler om tillatelse til ledningsføring i Oslos gater var det uklart om det var grunneieren Oslo kommune eller kommunen som veimyndighet eller også annen myndighet som var part i avtalen.

Der vei- eller planmyndigheten også er grunneier blir den ekspropriasjonsrettslige øvelsen med å objektivisere eierskapet og tilpasningsplikten til «en vanlig forstandig grunneier» spesiell. Tapsvurderingen blir tilsvarende krevende. Subjektivt har Oslo kommune i kraft av sine mange roller ikke bare stor evne til selv å tilpasse seg inngrep, men også delvis å framtvinge tiltak og tilpasninger fra andre. Inkludert vei også utenfor by har «en vanlig forstandig offentlig vei-eier» betydelig tilsvarende makt og mulighet.

3.2. Eier av «veilegemet»?

Muligens bortsett fra ved veier oppført ved offentlig-privat samarbeid og andre spesialtilfeller, vil veimyndigheten betraktes som eier av «veilegemet» til offentlig vei.

Blant annet i beslutning fra Borgarting lagmannsrett LB-2012-173385 opereres mellom «bruksrett til vei» og «eierandel i veilegemet» for private felles veier. Grunneier vil oftest (men ikke nødvendigvis) være blant eierne til legemet. Begrepene synes i ferd med å bli innarbeidet, sjøl om man kan være kritisk til termen «veilegeme»; Normalt vil ikke «veilegeme» være noe eiendomsobjekt i matrikulær forstand – bare indirekte som veiservitutt (funksjon). Jeg kjenner ikke eksempler på at «veilegemet» er etablert som selvstendig og innmålt eiendomsobjekt, hverken som flate eller volum/anleggseiendom. Dette kan være fornuftig, da en adkomst- eller transportfunksjon bør være beskyttet, men ikke nødvendigvis i samme trase for all tid. Så lenge veiloven i prinsippet begrenser utvikling av monopolpriser på innpåslipp og bompenger, burde hele veistrekninger knapt være profitable og dermed lite interessante som salgs- eller utleieobjekt. Unntak kan gjelde der veieierposisjonen gir monopol på å tilby snømåking og tilsvarende tjenester til oppsitterne langs veien. Sett bort fra hypotetisk gjenbruk av pukk og grus, er «legemet» som sådan økonomisk uinteressant. Alt etter veistandard, grunn- og terrengforhold kan veilegemet sett som objekt variere sterkt i dybde og utstrekning. Det kan også innbefatte undergrunnsmasser som i liten grad er anleggsmessig rørt. Trolig vil en inndeling av veirettigheter av forskjellig styrke være de samme også om veien ligger på uberørte grusrygger, flåfjell, strand eller for så vidt også på isen over sjøer og elver.

«Veilegeme» betegner vel snarere et prinsipielt sikret volum så bredt og så langt ned i grunnen som nødvendig for veifunksjonen, altså en slags fysisk forutsetning for utøvelsen av en bruksrett av spesiell type. «Eierskap til veilegemet» framstår på mange måter som en metafor eller gjendiktning i tingsrettslige termer av veglovens system for vei- bruk og -myndighet; Det vil si adgang til å bruke, plikt til å skjøtte og rett til å beslutte om veien. «Bruksrett til vei» kan være av-

grenset til en sikret adgang til å bruke, eventuelt mot betaling eller annet bidrag.

Dersom Oslo kommune som «eier til veilegeme» må ses som bruksrettshaver eller eier av et slikt nødvendig volum for veifunksjonen, og at kabelføringen etter anleggsperioden blir liggende uproblematisk under dette volumet, vil kommunen i denne posisjonen vel ikke være ekspropriert, men noe nærmere «nabo» (i høyden). Dette vil igjen kunne ha betydning for erstatninger – som i så fall må forholde seg til naboloven (kun erstatning ut over en tålegrense). Kabler i bygater kan neppe sies å være upåregnelige. I Hafslund-saka var kablelen på noen strekninger lagt helt inn mot naboen til gategrunnen – eiere av naboarealer og for så vidt eiere av «legemer» for innkjørsler o.l.. En del naboer vil på sikt trolig også oppleve komplikasjoner og ekstrakostnader ved framtidige gravearbeider. Dette «nabosporet» ble ikke på beropt for lagmannsretten.

3.3. Ansvarlig myndighet for veifunksjonen; plikt etter veglova til å drifte og forvalte offentlig trafikkanlegg?

«Innenfor 3 meter fra vegkant, har Statens vegvesen en særstilling som myndighetsutøver. Dette betyr at Statens vegvesen opptrer som forvaltningsmyndighet, og gir tillatelse eller avslår søknaden selv om det er en annen som faktisk eier grunnen som ledningen søkes lagt på. Eier av veggrunnen må også gi sitt samtykke.»

(Statens vegvesen, region sør, 2013, s 1)

Selv om det prinsipielt må være «eier» (3.1. og/eller 3.2. over) som er ekspropriert, vil det nesten være fåfengt å formulere noe om påregnelig bruk og deretter økonomisk tap, som ikke direkte eller indirekte berører veimyndighetens virkeområde. Ekspropriasjonen gir Hafslund en servitutt parallelt med hva som ellers forlanges av veimyndigheten når de gir et løyve til- eller inngår avtale om ledningsframføring på gjestevilkår.

At skjønnsforutsetningene og servitutten binder Oslo kommune som grunneier er ganske sikkert – om den (seinere) binder Oslo kommune som veimyndighet eller annen myndighet står mer åpent. Helt prinsipielt kan en spørre om Oslo kommune som veimyn-

dighet fortsatt kunne/kan nekte ledningen sjøl om Oslo kommunes grunneiendom er belastet med servitutten. Mens andre ledningseiere med tillatelse må finne seg i nedlegging eller flytting på egen kostnad når veimyndigheten finner saklig behov for det; Står servitutthavere i en bedre stilling? Må man i verste fall ekspropriere vekk servitutten?

Umiddelbart kan det synes som om skjønnsforutsetningene i overskjønnet holder veimyndighetens forvaltning utenfor ekspropriasjonen ved formuleringen om at Hafslund må akseptere flytting ved behov «hjemlet i vegloven» (se kap. 1over). Servituttkonstruksjonen i seg selv og øvrige skjønnsforutsetninger (av «standard grunnervervstype») gir trolig ledningseier rettigheter og ekspropriaten forpliktelser, som likevel berører veiforvaltningens virkeområde og i alle fall andre forvaltningsområder Oslo kommune har.

3.4. Eier av utleie- eller salgspotensial for infrastrukturer i undergrunnen?

Oslo kommune fremmet dette grunneierprivilegiet som eneste utgangspunkt for krav om erstatning. Vei-infrastrukturen skaper en mulighet og dermed en betalingsvillighet for aktuelle kabel-funksjoner. Man kunne prinsipielt krevd betalt for slike tillatelser.

Lagmannsretten viste til at ledningspotensialet så langt ikke var en begrenset ressurs, at det her ikke kunne være snakk om noe marked og at ikke noe tap dermed oppsto. Tilpasningsplikt ved bruk av parallelle gateløp for andre ledninger ble nevnt. «Underskriftsvederlag» alene ikke ble betraktet som et salgsverditap.

Det ble ikke forsøkt gjort analogier med eller ført bevis for den diskutabile praksis som synes å ha utviklet seg i enkelte domstoler i praktiseringen av veglovens § 53, om innpåkjøp i eksisterende privat vei (se kap 3.7. under); På tross av at paragrafen bare beskriver «inngangsbilletterstatning» (andel av historisk etableringskostnad og løpende drift og vedlikehold) som grunnlag, viser eksempler som Salmine Gumpen-saken (RG 2000 s. 920) og Bærø-saken (LA-2005-2903) at man ser påslipps-potensialet for veiløse eiendommer til eksisterende vei, som en slags salgsverdi (evt. normalisert betalingsvillighet) og gir erstatning deretter.

Det ble via prosedyrene heller ikke åpnet for en diskusjon rundt Oslo kommunes tilnærmede monopoliststilling når det gjelder aktuelle arealer for slik infrastruktur. Blant mange typer tilnærminger til- eller forklaringer på selve fenomenet ekspropriasjon, defineres instituttet som en lovregulering av utpressings-sjansen for grunneiere med monopol eller annen urimelig forhandlingsstilling i forhold til eiendomskjøp til kvalifiserte samfunnsmessige behov.

3.5. Ansvarlig («eier», «bruksrettshaver» eller forvalter) for infrastrukturer i undergrunnen som ikke har med veifunksjonen å gjøre?

Ut over påstander om endret veikvalitet og endrede vedlikeholdskostnader på fortau og vei etter gravingen (som ble møtt med tilsvarende påstander om forbedringer fra Hafslunds side), var Oslo kommunes hovedkrav angående ulemper å få dekket ekstra kostnader ved vedlikehold og fornyelser innen vann- og avløp (VA) ved framtidig kryssing av- og nærføring langsmed kabelen. Lagmannsretten ga en viss erstatning for dette ut fra bevisførselen.

Retten ble ikke utfordret til å diskutere om kommunens rolle som VA-ansvarlig var en del av grunneierrollen, eller om påberopt senere ekstra kostnader var et grunneiertap eller et naboforhold mellom ledningseiere. Det finnes kommuner som har egne selskapsdannelser på VA. Ja noen vurderte seriøst privatisering av VA-nettverkene for noen år tilbake. Forutsatt «nok plass» er for så vidt ikke den geografiske innplasseringen av inngrepet (i 3D) som skaper problemet, men en farlig føring av elektrisitet. Problemet vil åpenbart også kunne ramme både andre ledningseiere under veien og nabogrunneiere der kabelen går nær grensa. Etter Stordrange og Lyngholts definisjon (s 235 flg.) kunne da en vesentlig del av kabelproblemet ses som en «tiltaksulempe». Dersom forholdet må ses som et nabo-forhold, kommer tålegrenseproblematikken etter grannelova inn i bildet; Andre ledningseiere kan neppe hevde at strømkanaler i bystrøk er lite påregnelige.

For lagmannsretten ble det ført en inngående bevisførsel med hensyn på ekstrakostnader ved framtidige reparasjoner og utskifting av VA-anlegg. Gjennom den sentrale

byen er kabelen lagt øst-vest og dermed for det meste på tvers av fallet. Særlig ble problemer ved kryssing med vannrør framhevet. Tidligere strømkabel på strekningene ble nedlagt, og representerte for framtidens gravearbeider neppe annet problem enn en slags forurensning i grunnen. Det ble ikke ført bevis for hvilke kostnader som etter dette ville bli spart ved kryssing av den nedlagte traseen. Retten hadde dermed ikke grunnlag for å gjøre en konkret netto-vurdering.

Det ble aldri problematisert for Lagmannsretten at kostnader i VA-sektoren avregnes utenom kommunekassa og legges direkte på forbruker etter selvkost. En økt kostnad ved fornyelse er et ikke noe tap for kommunen hverken som grunneier, organisasjon eller VA-leverandør, men for alle forbrukerne. Jeg har ikke funnet fram eksempler på andre ekspropriasjoner som rammer eiere som uten videre kan velte tap over på tredjeperson. Hafslundsaka var ekstra interessant i så måte ved at så vel Hafslund Nett as som Oslo kommunes VA-etat er monopolvirksomheter som belaster forbruker med sine kostnader direkte. Mer eller mindre tap og mer eller mindre erstatning påvirker ikke bunnlinja for noen av dem. Forbrukerne (stort sett de samme) betaler uansett – også sakskostnadene for ekspropriasjonssaka.

3.6. Eier som også er overgripende offentlig myndighet (plan og byggesak, samfunnssikkerhet, helse osv.)?

Overskjønnet dro dette i en viss grad inn i erstatningsdiskusjonen når det gjaldt ulemper og tilpasningsplikt. Man ga ikke erstatning for påståtte ulemper på strekninger med en uheldig og unødvendig linjeføring ettersom kommunen hadde hatt stor makt til å få ledningen gunstigere lokalisert – både som grunneier, veimyndighet, planmyndighet, byggemyndighet osv. I tillegg hadde kommunen i framkant mottatt gebyr for kontinuerlig kontroll av byggingen, og kunne neppe påberope seg feil ved plassering og utførelse under skjønnet.

3.7. Rettighetshaver i en felles infrastruktursone?

Normalsituasjonen ved et ønske om en ledningsføring i veigrunn er at veimyndigheten aksepterer dette på såkalte «gjeste-vilkår»,

som innebærer at gjesten må foreta flytting på egen kostnad når veimyndigheten ser behov for dette. Selv om dette innebærer en noe røff gjestfrihet («på nåde» hadde kanskje vært mer dekkende), fungerer dette greit når etablering av nett i veigrunn er mer sporadiske og endring av veibehovet ikke er hyppige. Slik jeg oppfatter det er det veimyndighetens sterke lovposisjon som hjemler en slik dominant verts-rolle – ikke grunneierretten; Uten å ha undersøkt forholdet, tviler jeg på at en eier av jord- eller skogbruksmark får med så vidtgående flytte-plikt for ledningseiere – hverken i avtaler eller ved ekspropriasjon. Forholdet er vel snarere det omvendte; at grunneier må ta hensyn i den daglige drift og kostnader ved endringsbehov.

I Hafslundsaka tok rett nok en annen aktør med sterkt lovverk i ryggen (NVE) opp kampen om en del av vilkårene, men et «gjeste-perspektivet» ble fortsatt lagt til grunn. Lagmannsretten var ut fra påstander og argumentasjon avskåret fra å drøfte helt andre perspektiver. Her framføres likevel et slikt:

I bybebyggelse er tettheten av ledninger stor og økende. En stadig større del av dette bør være i grunnen. En byggate vil normalt være en trase for et mangfoldig system av infrastrukturer – og det er ikke nødvendigvis opplagt eller fornuftig at veifunksjonen for biltrafikk (sykkel og gange er visst ikke så viktig; Hafslunds kabel ble for det meste gravd i fortau, sykkelvei og park) bør ha forrang forvaltnings- og rettighetsmessig. For byen og byborgerne er det både nyttig og nødvendig med så vel transport, rekreasjon, estetikk, strøm, vann, avløp, telefon, TV og internett. For de samme innbyggerne er brukskvalitet, stabilitet, sikkerhet og pris sett samlet det viktige. Rangering av funksjoner og styringsregimer er uinteressant.

Dersom man la en forståelse av en byggate som en felles sone der de forskjellige infrastruktur-eierne (også veimyndigheten) hadde funksjonelle rettigheter og koordinerte forvaltningsregimer, kunne alternative og kanskje mer logiske (om enn verdsettingsmessig krevende) erstatnings- eller fordelingsystemer kommet. En variant kunne vært en analogi fra veglovens §53, 3. ledd om (felles) private veier og innpåslipt av ny bruker («...*Skjønnet kan fastsette at vederlag for*

bruksrett til veg som alt ligg der, skal omfatte ein forholdsmessig part av utgiftene til anlegg og vedlikehald av vegen»).

Tilsvarende prinsipp (inngangsbilletterstatning) er brukt ved jordskifte ved innplassing i også andre typer fellesanlegg. Andeler av etableringskostnadene kunne vært basert på volum, bruk eller nytte av fellesinvesteringen. I denne sammenheng ville det nok ikke vært naturlig å belaste sonefellesskapet for investeringer kun for vei-funksjonen, men derimot for plankostnader, grunnervervskostnader og grunninvesteringer for felles nytte i sonen som sådan.

4. Oppsummering

Det er tre prinsipielle hovedutgangspunkter for at Hafslundsaka framstår som interessant: For det første som inngrep i det (fortsatt i 2014) mangfoldige/kaotiske tekniske og forvaltningsmessige lednings-samliv som foregår under føttene på oss i byen. For det andre som et tidlig eksempel på privat ekspropriasjon over offentlig eid og forvaltet grunn. For det tredje aner man et tidlig eksempel på et mulig behov for tvangsmidler av ekspropriativ type overfor sterke sektors forvaltningsmyndighet. I alle fall vil det ofte være vanskelig å skille nr 2 og 3. Et fjerde moment, som aldri ble diskutert, var at man valgte hva som må forstås som en servitutt som form for ervervet rett. Dette kan ha betydning eller få betydning ved seinere håndtering av rettigheten (særlov osv.).

Prosessfullmektingene i Hafslundsaka slapp i begrenset grad bredere og kanskje nyskapende prinsipielle diskusjoner inn i denne saka. Sjøl har jeg i denne artikkelen tatt opp noen slike for videre debatt. Sett med grunnervervsfaglige briller kunne jeg gått videre i å diskutere bredt hvordan etablerte ekspropriasjonsstandarder om påregnelig bruk, økonomisk tap, tilpasning, grunnerstatning, ulemperstatning, verdimål osv kan se ut i med de nevnte utgangspunkt.

Så langt vil jeg nøye meg med å konkludere med at det synes å eksistere et betydelig institusjonelt etterslep til nyere politisk-organisatoriske endringer i Norge – i alle fall under

bakken. Helt grunnleggende kategorier og standarder innenfor ekspropriasjonsfeltet synes svakt tilpasset en mer tilbaketrukket men stadig lovmessig sterk og sterkt fragmentert offentlighet og ikke minst stadig flere private og også kommersielle aktører.

En del ekspropriasjonsfaglige utfordringer vil også eksistere ved nyere typer ekspropriasjoner overfor private. Muligens erfarte Oslo kommune i overskjønnet mye av det samme som private grunneiere opplever når det offentlige (også Oslo kommune) erverver deres grunn.

Kilder:

- Hafslund nett AS, 2008, *Søknad om ekspropriasjonstillatelse for fremføring av høyspent Kabelanlegg i Oslo*, Advokat Frode Støle, Datert 14.05.2008.
- HR refererer til dommer i Høyesterett
- LA refererer til dommer i Agder lagmannsrett
- LB refererer til dommer i Borgarting lagmannsrett.
- Norges vassdrags- og energidirektorat, 2008a, *Hafslund nett AS – Ekspropriasjonstillatelse for bygging av ny 132kV kabel mellom Akersberget og Tøyen samt Jordal og Abildsø transformatorstasjoner i Oslo kommune*. Datert 23.12.2008.
- Norges vassdrags- og energidirektorat, 2008b, *Hafslund nett AS – Søknad om ekspropriasjon for 132kV jordkabler mellom Akersberget og Tøyen transformatorstasjoner og mellom Jordal og Abildsø transformatorstasjoner – oversendelse av tillatelse*. Datert 23.12.2008.
- Reiten, M, 2014, *Ekspropriasjon og erverv av rett til privat veg*, Forelesningsnotat, Frostating og Hålogaland jordskifteoverrett, Molde.
- RG refererer til Rettens Gang
- Rt refererer til Norsk Retstidende
- Ræstad, C., 2008, *I veien for hverandre – Samordning av rør og kabler i veigrunnen*. [Rapport utarbeidet i et samarbeid mellom Energibedriftenes landsforening, Norsk Vann, Telenor, Abelia, Norsk Fjernvarme og Norsk Naturgassforening]
- Statens vegvesen Region sør, 2013: *Ledninger langs offentlig veg; Retningslinjer for administrering av egne og andres ledninger langs vegen i Region sør*, Intern retningslinje.
- Stordrange, O. C., Lyngholt, B., 2000, *Ekpropriasjonsstatningsloven. Kommentaarutgave*, Universitetsforlaget, Oslo
- TOSLO refererer til dommer i Oslo tingrett