



NORGES HØYESTERETT

D O M

avsagt 9. mai 2025 av Høyesterett i avdeling med

dommer Henrik Bull
dommer Borgar Høgetveit Berg
dommer Kine Steinsvik
dommer Knut Erik Sæther
dommer Christian Lund

HR-2025-844-A, (sak nr. 24-182418SIV-HRET)
Anke over Gulating lagmannsretts jordskifteavgjørelse 4. oktober 2024

A (advokat Kitty Moss Sørensen – til prøve)

mot

B
C (advokat Christian Schadenberg Mathiassen)

S T E M M E G I V N I N G

(1) Dommer **Sæther:****Sakens spørsmål og bakgrunn**

- (2) Saken gjelder ekspropriasjon av vegrett etter vegloven § 53 for å skaffe privatbolig atkomst til en planlagt ny parkeringsplass på egen eiendom. Saken reiser særlig spørsmål om det er et vilkår at samfunnsinteresser taler for ekspropriasjon av vegretten.
- (3) A eier gnr. 10 bnr. 5 i Småvika i Strusshamn på sørsida av Askøy kommune i Midthordland. Eiendommen var opprinnelig et småbruk. Fra bruket er det fraskilt tomter, slik at bnr. 5 i dag er på om lag 14 mål. Eiendommen er i kommuneplanen avsatt til boligformål.
- (4) Ekteparet B og C eier gnr. 10 bnr. 317, som ble fradelt bnr. 5 i 1965. Av stiftelsesdokumentet går det fram at parsellen har rett til veg over hovedbruket etter tilvising. Eiendommen ble bebygd i 1968–1969. B og C kjøpte den i 2008.
- (5) Atkomsten til begge eiendommene går langs den private vegen Småvika, som tar av fra den kommunale vegen Lyngneset. Småvika er en smal og bratt atkomstveg for flere enn partene i saken her.
- (6) Eiendommen til B og C har i dag parkeringsplass i enden av en kort stikkveg, som ligger på As eiendom. Bilen må rygges inn fra eller ut i Småvika, da det ikke er mulig å snu bilen på stikkvegen eller parkeringsplassen.
- (7) Som følge av konflikt om atkomst og parkering reiste B og C sak for jordskifteretten i april 2021.
- (8) Den 23. mars 2022 avsa Hordaland jordskifterett dom om vegrett og parkering. Det ble blant annet slått fast at bnr. 317 har vegrett og rett til parkering der de tidligere eierne av bnr. 317 hadde parkert på bnr. 5. Dommen er rettskraftig.
- (9) B og C ønsket videre å forlenge vegretten over bnr. 5 med avkjørsel til sin eiendom slik at det kan etableres en ny og større parkeringsplass på deres egen eiendom, enten ved jordskifte eller ved ekspropriasjon etter vegloven § 53. Den forlengede vegen vil legge beslag på noe over 100 kvadratmeter av As eiendom. Jordskifteretten kom i jordskifteavgjørelse 30. august 2022 til at ny veg for bnr. 317 over bnr. 5 ikke kunne etableres ved jordskifte.
- (10) Jordskifteretten tok deretter opp spørsmålet om ekspropriasjon etter vegloven § 53, jf. jordskifteloven § 5-3. I jordskifteavgjørelse 5. mai 2023 fastsatte jordskifteretten skjønnsforutsetninger, bestemte at skjønnet skulle fremmes og ga bnr. 317 vegrett i henhold til skjønnsforutsetningene mot å betale en erstatning på 25 000 kroner til A, som også skulle ha rett til å benytte vegen som skulle etableres.
- (11) Det følger av skjønnsforutsetningene at dersom det ved fremtidig utbygging av bnr. 5 skal anlegges ny veg, som gir bnr. 317 like god atkomst som den vegen det nå er aktuelt å avstå

areal til, skal eierne av bnr. 317 ha rett til å koble seg til den nye vegen. Den delen av den nå eksproprierte vegen som det i så fall ikke lenger blir nødvendig å bruke, skal da vederlagsfritt gå tilbake til bnr. 5.

- (12) A anket avgjørelsen til Gulating lagmannsrett, som 4. oktober 2024 avsa jordskifteavgjørelse, der anken ble forkastet og hver av partene måtte dekke egne sakskostnader. Lagmannsretten så det slik at vilkåret for ekspropriasjon til rett til veg etter vegloven § 53 var oppfylt. Den la særlig vekt på B og Cs behov for en mer tjenlig og trygg atkomst til egen bolig, og at dette var i tråd med allmennhetens interesser.
- (13) A har anket til Høyesterett over lagmannsrettens anvendelse av vegloven § 53. Anken er tillatt fremmet så langt den gjelder rettsanvendelsen.

Partenes syn på saken

- (14) Den ankende part – *A* – har i korte trekk anført:
- (15) Vilkåret i vegloven § 53 er ikke oppfylt. For at ekspropriasjon skal kunne besluttes, må det foreligge samfunnsinteresser som veier tyngre enn grunneierens interesse i å beholde sin eiendom, jf. også Grunnloven § 105 og Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) første tilleggsprotokoll artikkel 1 (P1-1). I saken her er det ikke påvist samfunnsinteresser. B og C har allerede vegrett og rett til parkering. At de ved en forlengelse av vegen slipper å rygge ut av eller inn i egen innkjørsel, er ingen samfunnsinteresse. Det er også feil rettsanvendelse når lagmannsretten legger vekt på at ekspropriasjon vil kunne dempe konfliktnivået i naboforholdet.
- (16) A har lagt ned slik påstand:
- «1. Lagmannsrettens jordskifteavgjørelse av 4. oktober 2024 oppheves.
 2. A tilkjennes sakskostnader for Høyesterett.»
- (17) Ankemotpartene – *B og C* – har i korte trekk anført:
- (18) Lagmannsrettens rettsanvendelse er riktig. Det tas korrekt utgangspunkt i at samfunnsinteresser må tilsi ekspropriasjon, og slike interesser foreligger i saken her. Det er tillatt å legge vekt på hensynet til trygg og hensiktsmessig atkomst og parkering, og på at private vegløsninger ikke bør skape unødige nabokonflikter.
- (19) B og C har lagt ned slik påstand:
- «1. Anken forkastes.
 2. Ankemotparten tilkjennes sakens omkostninger.»

Mitt syn på saken

Problemstillingen og rettslige utgangspunkter

- (20) Å forbedre atkomsten til egen bolig ved å bygge privat veg på en annens grunn og så bruke vegen, krever tillatelse av den som eier grunnen. Dersom grunneieren ikke samtykker, kan ekspropriasjonen på nærmere vilkår be om at domstolene ved skjønn tvinger eieren til å avstå vegrett mot vederlag. I tillegg kreves det normalt tillatelse fra offentlige myndigheter for å kunne bygge vegen.
- (21) Det følger av Grunnloven § 105 og EMK P1-1 at inngrep i eiendomsretten må ha hjemmel i lov. Hjemmelen for ekspropriasjon til privat veg finnes i vegloven § 53. Første ledd lyder slik:
- «Jordskifteretten kan gjøre vedtak om eiedomsinngrep til bygging, utbetring, vedlikehold og drift av privat veg, her òg gangstig, kløvvveg og liknande, mot vederlag til den det råkar, dersom det må reknast for klårt at inngrepet vil vere meir til gagn enn skade. På same måte og vilkår kan jordskifteretten òg gi rett til å bruke veg som alt ligg der. Kvar av partane i slik sak kan krevje avgjort om vegretten alt er til, at han vert nærare fastlagt, eller å få bruken flytt.»
- (22) Vegloven § 53 gir altså jordskifteretten kompetanse til ved skjønn å beslutte ekspropriasjon når vilkårene for dette er oppfylt og samtidig utmåle erstatning for inngrepet. Dette skiller seg fra alminnelig ekspropriasjon, der forvaltningen først fatter vedtak om ekspropriasjon, og det deretter avholdes skjønn for å fastsette erstatningen.
- (23) Særordningen i § 53 var et bevisst lovgivervalg. I veglovkomiteens forslag var det overlatt til Kongen å beslutte ekspropriasjon til privat veg. I høringen ble det innvendt at en slik tottrinns-prosess ville bli tungvinn. Departementet var enig i at det «vil være langt mer praktisk at skjønnet treffer avgjørelse om ekspropriasjon i slike saker», jf. Ot.prp. nr. 53 (1961–1962) kapittel 6 c. Det ville da ikke være mulig å legge oreigningslovens vanlige ordning til grunn, og departementet foreslo en egen hjemmel i vegloven § 53.
- (24) Det er ikke tilstrekkelig at ekspropriasjon har hjemmel i lov. Grunnloven § 105 og EMK P1-1 krever også at inngrepet i den enkelte sak må være begrunnet i interesser som veier tyngre enn grunneierens interesse i å få beholde sin eiendom. Saken reiser særlig spørsmål om hvilke interesser som må tale for ekspropriasjon, for at vilkåret i vegloven § 53 skal kunne oppfylles.

Nærmere om vegloven § 53

- (25) Etter vegloven § 53 er det et vilkår at fordelene ved inngrepet veier tyngre enn ulempene. Det er tilstrekkelig med interesseovervekt, uttrykket «klårt» gjelder bevisvurderingen og krever ikke kvalifisert interesseovervekt, jf. Rt-2009-1142 *Hakloa* om det tilsvarende uttrykket i oreigningsloven § 2.
- (26) Det ligger i «at inngrepet vil vere meir til gagn enn skade», at det er fordelene og ulempene ved *vegtiltaket* som skal veies mot hverandre. Det er med andre ord krav til sammenheng

mellom inngrepet og de fordeler og ulemper som inngår i interesseavveiningen. Ut over dette åpner ordlyden for en bred avveining av ulike interesser.

- (27) Formålsbestemmelsen til vegloven, § 1 a, er utformet slik:

«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.»

- (28) Bygging av private veger er omfattet av første punktum. Det er også for private veger et overordnet formål å innrette vegtiltak slik at vegen leder til en trafikkavvikling som trafikantene og samfunnet er tjent med. Andre punktum er mer konkret og nevner hensynet til trafikksikkerhet og trafikkavvikling, ved siden av hensynet til vegens naboer og miljøhensyn.
- (29) Paragraf 1 a andre punktum retter seg direkte mot «vegstyremaktene». Ifølge forarbeidene er § 1 a, som ble vedtatt lenge etter vegloven § 53, først og fremst ment som et signal til saksbehandlere i vegmyndighetene om ikke utelukkende å ta hensyn til vegmyndighetenes sektorinteresser, jf. særmerknadene i Ot.prp. nr. 60 (1994–1995) kapittel 3.
- (30) Dette kan tilsi varsomhet med å legge stor vekt på § 1 a – især andre punktum – ved anvendelsen av § 53. Men når lovgiveren har lagt avgjørelsen om ekspropriasjon direkte til domstolene, er det ikke unaturlig å se hen til § 1 a. I saken her er det hensynet til trafikksikkerhet, trafikkavvikling og ikke minst tjenlig atkomst til egen bolig som gjør seg gjeldende. Private veger utgjør en stor del av vegnettet i Norge, og de nevnte hensynene må anses som samfunnsinteresser også ved slike veger. Jeg merker meg også at § 1 a første punktum fremhever hva som er hensiktsmessig «til ei kvar tid», altså hensynet til at vegtiltak er tidsmessige.
- (31) Det går fram av *forarbeidene* til vegloven § 53 at «det er skjønnet som her må avveie partenes interesser og avgjøre om inngrepet må betraktes som nødvendig», jf. særmerknaden til § 53 i Ot.prp. nr. 53 (1961–1962). Partenes interesser er altså relevante, både for og mot ekspropriasjon. At inngrepet må være nødvendig, betyr at den som ønsker ekspropriasjon, må påvise behov for veg.
- (32) Det følger videre av *forarbeidene* til vegloven § 53 at den bygger på oreigningsloven § 2. I *forarbeidene* til § 2 er det, under henvisning til Grunnloven § 105, blant annet uttalt at ekspropriantens interesse i at inngrepet finner sted, må være større enn eierens interesse i at det ikke finner sted, og at inngrepet må ha samfunnsmessig betydning, jf. Ot.prp. nr. 43 (1957) Kapittel X side 28. Jeg forstår uttalelsen slik at samfunnsinteresser er relevante i interesseavveiningen, og at de må tale for inngrepet for at vilkåret i oreigningsloven § 2 skal være oppfylt.
- (33) Ut fra sammenhengen sikter *forarbeidene* til § 2 her til samfunnsinteresser som knytter seg til det aktuelle ekspropriasjonsformålet. Ekspropriasjonsformålet som lovgiveren har anerkjent ved vedtakelsen av inngrepshjemmelen, danner en ramme for hvilke samfunnsinteresser som kan, og eventuelt må, trekkes inn i interesseavveiningen i favør av ekspropriasjon. Overført til vegloven § 53 betyr det at samfunnsinteressene er ivaretatt når behovet for veg taler for ekspropriasjon.

- (34) I merknadene til § 53 om vilkåret «til meir gagn enn skade» viser departementet til at tilsvarende vilkår gikk fram av § 80 i veiloven av 1912, jf. Ot.prp. nr. 53 (1961–1962). Paragraf 80 første til tredje ledd lød slik:

«Grunn så vel til anlegg av ny som til omlegning eller utvidelse av eldre privat gangvei, kreaturvei til havnegang (fegutu), kløv- eller kjørevei – med broer – kan fordres avstått når det ved skjønn godtgjøres, at veien for vedkommende gårdsbruk eller bosted danner nødvendig adkomst til offentlig vei, jernbanestasjon eller ferdselsvei tilvanns, eller at veien danner en for jordbrukets utvikling nødvendig adkomst mellom et eller flere gårdsbruks enkelte deler, og det derhos godtgjøres at nytten for den eller dem som bruker veien, er overveiende i forhold til den skade eller ulempe som vil voldes grunneieren.

Likeledes kan grunn så vel til anlegg av ny som til omlegning eller utvidelse av privat setervei (stolsvei) fordres avstått når det ved skjønn godtgjøres, at veien for et eller flere gårdsbruk danner nødvendig adkomst til seteren, og at nytten for den eller dem som bruker veien, er overveiende i forhold til den skade eller ulempe som vil voldes grunneieren.

Grunn så vel til anlegg av ny som til omlegging eller utvidelse av eksisterende privat veg – med bruer – over annen manns eiendom fra hoteller, brygger, opplag, industrielle anlegg, steinbrudd eller skog til offentlig veg, jernbanestasjon, tømmeropplagsplass, fløtningsvassdrag eller ferdselsveg til vanns, samt fra skog til industrielle anlegg til foredling av tre virke eller opplagstomt, kan kreves avstått når det ved skjønn godtgjøres at vegen er av betydelig interesse for driften, og at fordelene ved vegen er overveiende i forhold til den skade eller ulempe som vil voldes.»

- (35) Denne kasuistiske tilnærmingen ble i vegloven § 53 forlatt til fordel for en enklere lovteknisk løsning uten krav til spesifikke ekspropriasjonsformål, men vilkåret om interesseovervekt er videreført. Det er derfor av interesse at § 80 var orientert mot formål der ekspropriantens individuelle interesser typisk korresponderer med samfunnsinteresser knyttet til behov for veg. Terskelen for hva som kunne tas i betraktning fremstår ikke som særlig høy, det var tilstrekkelig at vegen gjorde det lettere å utnytte eiendommen på en typisk, rasjonell og tidsmessig måte – herunder som bosted, jf. § 80 første ledd. Det ligger nær å forstå § 53 på samme vis.
- (36) Høyesterett gir i to eldre avgjørelser noe veiledning om hvilke interesser som kan begrunne inngrep etter vegloven § 53.
- (37) I Rt-1969-268 *skogsbilveg* hadde en skogsvegforening anlagt en skogsbilveg. Spørsmålet var om to av medlemmene kunne ekspropriere bruksrett til et nytt hyttefelt, selv om dette medførte ulemper for de øvrige deltakerne i foreningen. Lovens vurderingstema «meir til gagn enn til skade» har etter Høyesteretts syn «i første rekke ... referanse til interesser som knytter seg til vegen og dens bruk innenfor rammen av det vedtektsbestemte formål». De andre grunneiernes reduserte mulighet for hyttebebyggelse lå etter sin art utenfor det som kom i betraktning. Dommen bekrefter at det er krav til sammenheng mellom inngrepet og de fordeler og ulemper som kan inngå i interesseavveiningen.
- (38) I Rt-1969-285 *Askøy* var det spørsmål om det ved interesseavveiningen etter § 53 for ekspropriantens del bare skal tas hensyn til fordelene ved selve veganlegget, eller også til

omkostninger som veganlegget vil medføre. I sistnevnte fall skal det mer til for at vilkåret om interesseovervekt er oppfylt.

- (39) Flertallet kom til at det ikke var utelukket å ta hensyn til utgiftene ved veganlegget, «når oppofrelsene ved anlegget står i et åpenbart misforhold til de fordeler som veien vil medføre for eiendommen». Jeg leser dommen slik at det er objektive eller typiske vegbehov knyttet til eiendommen som står sentralt ved fordelsvurderingen etter § 53.
- (40) Min konklusjon så langt er at interesseavveiningen etter vegloven § 53 tar opp i seg interesser som står i sammenheng med inngrepet, i saken her bygging av privat veg. For at ekspropriasjon skal kunne besluttet, må ekspropriasjonsformålet som lovgiveren har anerkjent ved vedtakelsen av vegloven § 53 – vegbehov – tale for ekspropriasjon i den enkelte sak. Vegbehov kan blant annet begrunnes med at det også på privat veg kan finne sted en hensiktsmessig trafikkavvikling og sikker ferdsel, og at vegen i nødvendig utstrekning gir tjenlig atkomst til egen eiendom. Ekspropriantens subjektive interesser i inngrep etter § 53 som ikke kan forankres i at eiendommen har et reelt behov for veg, kan ikke begrunne ekspropriasjon.
- (41) På ulempeiden åpner loven for et friere tilfang av interesser, men også her setter kravet til sammenheng med inngrepet visse grenser for hva som kan trekkes inn, slik skogsbilveg-dommen illustrerer. Dette er ikke et tema i saken her, og jeg utdyper ikke denne siden av interesseavveiningen.
- (42) Med dette som bakteppe går jeg over til å vurdere betydningen av skrankene i Grunnloven § 105 og EMK P1-1, som begge partene har vist til.

Grunnloven § 105

- (43) Det er på det rene at Grunnloven § 105 får anvendelse ved inngrepet i saken her. På bokmål lyder bestemmelsen slik:
- «Fordrer statens tarv at noen må avgi sin rørlige eller urørlige eiendom til offentlig bruk, så bør han eller hun ha full erstatning av statskassen.»
- (44) På nynorsk er ordlyden denne:
- «Krev omsyn til samfunnet at nokon må gje frå seg sin faste eller rørlege eigedom til offentleg bruk, skal ho eller han få fullt vederlag av statskassa.»
- (45) Grunnloven § 105 forutsetter altså at ekspropriasjon kun kan skje når samfunnshensyn – «statens tarv», «omsyn til samfunnet» – krever det. Dette står i motsetning til ekspropriantens individuelle – subjektive – interesser i den grad de ikke korresponderer med en samfunnsinteresse, se Jens Edvin A. Skoghøy, *Norsk ekspropriasjonsrett*, 2024, side 66 og Erik Keiserud og Kristin Bjella, *Oreigningslova*, lovkommentar, Juridika ajourført 1. februar 2024, side 136. Hva som i denne sammenheng utgjør samfunnsinteresser, har imidlertid vært overlatt til lovgivningen å bestemme. I Johs. Andenæs og Arne Fliflet, *Statsforfatningen i Norge*, 11. utgave, 2017 side 548 er dette uttrykt slik:

«Men oppfatningen hos oss har alltid vært at det er lovgivningens, ikke domstolenes sak, å bedømme hva samfunnsmessige hensyn eller statens tarv krever. Domstolene kan ikke sette til side en ekspropriasjonslov fordi de mener loven var unødvendig eller uheldig. Et forholdsmessighetsprinsipp er imidlertid angitt i oreigningsloven § 2 annet ledd og et tilsvarende forholdsmessighetsprinsipp gjelder etter EMKs Tilleggsprotokoll art. 1. Oreigningsloven sier i § 2 annet ledd at Kongen ikke skal treffe vedtak om eller gi samtykke til ekspropriasjon ‘utan det må reknast med at inngrepet tvillaust er til meir gagn enn skade’. Blir en ekspropriasjonstillatelse gitt i strid med dette vilkår, kan den underkjennes av domstolene etter de vanlige regler om prøvelse av lovligheten av forvaltningsvedtak.»

- (46) Dette må gjelde tilsvarende for interesseavveiningen etter vegloven § 53. Det er videre sikker rett at Grunnloven § 105 ikke er til hinder for å gi ekspropriasjonsrett til fordel for private, jf. Andenæs og Fliflet samme sted. Ekspropriasjonslovutvalget bygde på dette i arbeidet med en felles ekspropriasjonserstatningslov, jf. NUT 1954:1 kapittel IV punkt 1:

«Bestemmelsen angir at ‘Statens Tarv’ skal begrunne ekspropriasjon, men det lar seg vanskelig tenke at en domstol vil si at et formål som ved lov er tilkjent ekspropriasjonsrett, ikke gjelder en offentlig interesse, slik at domstolene av den grunn vil kjenne ekspropriasjon til formålet grunnlovsstridig. § 105 setter som vilkår at eiendommen avgis til ‘offentlig Brug’, men bestemmelsen har ikke vært forstått slik at den forbyr ekspropriasjon til privat bruk. Når først den offentlige interesse (Statens Tarv) er til stede, kan, foruten stat og kommune, også private personer og institusjoner ved lov gis ekspropriasjonsrett.»

- (47) Lovgiveren har med andre ord etter Grunnloven § 105 stor frihet til å definere hva som ivaretar statens tarv og dermed hvilke interesser som kan hjemle ekspropriasjon etter lovgivningen, herunder til veg til fordel for private etter vegloven. Vernet for grunneieren ligger – foruten i kravet på full erstatning – primært i vilkåret om interesseovervekt. For at dette vernet skal være effektivt, må det kreves at lovens ekspropriasjonsformål, vegbehovet, er så stort at det oppfyller vilkåret om interesseovervekt i den enkelte sak. Dette er forenlig med den tolkningen av vegloven § 53 som jeg har gjort rede for.

Vernet etter EMK P1-1

- (48) I den autentiske engelske traktatteksten har EMK P1-1 overskriften «Protection of property» og lyder slik:

«Every natural or legal person is entitled to the peaceful enjoyment of his possessions. No one shall be deprived of his possessions except in the public interest and subject to the conditions provided for by law and by the general principles of international law.

The preceding provisions shall not, however, in any way impair the right of a State to enforce such laws as it deems necessary to control the use of property in accordance with the general interest or to secure the payment of taxes or other contributions or penalties.»

- (49) Jeg viser til den grundige redegjørelsen for P1-1 i HR-2016-304-S *Guldborg* avsnitt 39 til 51, med gjennomgang av praksis fra Den europeiske menneskerettsdomstol (EMD).
- (50) Det følger av EMDs praksis at P1-1 inneholder tre spesifikke regler. *Prinsippregelen* i første ledd første punktum slår fast at enhver har rett til å nyte sin eiendom i fred.

Avståelsesregelen i første ledd andre punktum setter rammer for pålegg om tvungen eiendomsavståelse, mens *kontrollregelen* i andre ledd anerkjenner det offentliges behov for og rett til å fastsette regulerende tiltak for å ivareta samfunnsinteresser.

- (51) Avståelsesregelen og kontrollregelen må tolkes og anvendes i lys av prinsippregelen. For at inngrep i eierens rettighetsutnyttelse ikke skal komme i strid med P1-1, må inngrepet være i samsvar med loven, forfølge et legitimt formål og være forholdsmessig.
- (52) Ved vurderingen av om det er avståelsesregelen eller kontrollregelen som får anvendelse, er det realiteten i inngrepet som er avgjørende, jf. EMDs plenumsdom 23. september 1982 *Sporrong og Lönnroth mot Sverige* avsnitt 63.
- (53) Inngrepet i saken her har enkelte regulatoriske trekk. Jeg sikter da til at også den avstående eiendom har bruksrett til vegen som bygges, at A står fritt til å selge grunnen som vegen går over, og at det er bestemt at motpartens bruksrett opphører og arealet tilbakeføres A vederlagsfritt dersom fremtidig utbygging av hans eiendom på annen måte ivaretar B og Cs vegbehov. Det dominerende ved inngrepet er likevel at det i praksis dreier seg om avståelse av grunn, ved at det utelukker grunneieren fra å utnytte arealet til annet enn veg. Forholdet til P1-1 må derfor vurderes ut fra avståelsesregelen.
- (54) A har fått erstatning for inngrepet, og beløpet er ikke påanket. Det er heller ikke anført at vegloven § 53 som sådan er i strid med P1-1. Anførselen er at lagmannsrettens anvendelse av § 53 ikke oppfyller kravet i avståelsesregelen om at eiendomsinngrepet må være i det offentliges interesse – «the public interest».
- (55) Det følger av EMDs praksis at inngrepet «can only be justified if it serves a legitimate public (or general) interest», jf. storkammerdommen 13. desember 2016 i saken *Béláné Nagy mot Ungarn* avsnitt 113. Hva som kan anses for å være i det offentliges interesse favner nødvendigvis vidt – «is necessarily extensive», og statene er innrømmet en vid skjønnsmargin.
- (56) Også inngrep i eiendomsrett til fordel for private kan være i samfunnets interesse etter P1-1. Det går imidlertid en grense – overføring av verdier mellom private «for no reason other than to confer a private benefit on a private party cannot be ‘in the public interest’», jf. EMDs plenumsdom 21. februar 1986 i saken *James mfl. mot Storbritannia* avsnitt 40. Inngrep i eiendomsretten som tilgodeser privatpersoner, må med andre ord være begrunnet i det offentliges interesse, for eksempel mer rettferdig fordeling av goder. I James-saken fikk leietakere i langvarige husleieforhold rett til å kjøpe leieobjektet på fordelaktige vilkår som ledd i en sosialt begrunnet reform. Dette inngrepet kunne oppfylle kravet til «public interest», selv om samfunnet i stort ikke dro nytte av den enkelte eiendomsoverføringen, jf. avsnitt 45.
- (57) Jeg finner det ikke tvilsomt at samfunnsinteressene som begrunner inngrepshjemmelen i vegloven § 53, generelt sett oppfyller kravet til «public interest» etter P1-1. «Public interest»-testen i P1-1 retter seg imidlertid ikke kun mot lovgiveren. Vegbehovet som lovgiveren har anerkjent som et formål med ekspropriasjon etter vegloven § 53, må også kunne begrunne inngrepet i den enkelte sak, ved å veie tyngre enn ulempene som grunneieren påføres. Først da kan inngrepet være forholdsmessig, jf. for eksempel EMDs storkammerdom 19. juni 2006 i saken *Hutten-Czapska mot Polen* avsnitt 167 følgende.

Disse skrankene korresponderer etter mitt syn med det som her følger av Grunnloven § 105.

Tolkningen av vegloven § 53 – oppsummering

- (58) Det er et vilkår for ekspropriasjon etter vegloven § 53 at ekspropriasjonsformålet – vegbehov – veier tyngre enn interessene som taler imot inngrepet. Vegbehov kan blant annet begrunnes i hensynet til en hensiktsmessig trafikkavvikling og trygg ferdsel, og at eiendommer i nødvendig utstrekning har tjenlig, tidsmessig atkomst.

Den konkrete rettsanvendelsen

- (59) Lagmannsretten bygger på rettslige utgangspunkter som er i samsvar med dem jeg har gjort rede for. Det går fram av jordskifteavgjørelsen at det er et vilkår om interesseovervekt i favør av inngrep, at det må påvises et vegbehov og at samfunnsinteresser må tilsi ekspropriasjon.
- (60) Lagmannsretten legger til grunn at B og C har behov for veg, og begrunner dette slik:
- «Dagens situasjon for bnr. 317 er at tilkomsten skjer ved at ein køyrer opp til Småvika X for så å køyra eller rygga inn ein smal sideveg inn mot eiga tomt. Biloppstillingsplass for ein bil er på eit smalt område mellom mur på oppsida og gjerde/palisade på nedsida. ... Ei slik løysing for tilkomst til ein heilårsbustad er etter lagmannsretten sitt syn utenleg når det med enkle midlar og utan nemnande ulempe kan etablerast ein tilkomst som vil vera langt meir tenleg og meir framtidsretta. Å måtta rygga inn eller ut av ein slik smal passasje som denne sidevegen, representerer ein unødvendig usikker tilkomstløyising slik lagmannsretten ser det. Det eksisterer såleis eit vegbehov for eigedomen.»
- (61) A anfører at dette er feil rettsanvendelse, ettersom B og C allerede i dag har rett til veg og parkering. At vegløsningen vil bli mer bekvem med ny veg, er ikke tilstrekkelig.
- (62) Jeg er enig i at ikke enhver forbedring av atkomst til egen bolig kan begrunne inngrep etter vegloven § 53. Inngrepet må, som jeg har gjort rede for, være nødvendig. Det betyr at den som ønsker ekspropriasjon må påvise et behov for veg. Men en eksisterende atkomst utelukker ikke i seg selv at kravet om vegbehov kan være oppfylt. Om eksproprianten har behov for veg, må vurderes konkret ut fra hvor tjenlig dagens atkomst er, slik lagmannsretten gjør, og jeg har ikke innvendinger til måten det er gjort på. Hvor stort vegbehovet er, inngår i interesseavveiningen.
- (63) A har også anført at bedre atkomst kan oppnås på mindre inngripende måte enn ved å bygge ny veg, for eksempel ved at det avstås areal til en snuplass. Jeg er enig i at dette er en del av nødvendighetsvurderingen. Ut fra lagmannsrettens bevisvurdering kan jeg imidlertid ikke bygge på at en slik mindre inngripende løsning er tilgjengelig.
- (64) Det avgjørende er dermed om kravet til interesseovervekt er oppfylt. Lagmannsretten tar her følgende utgangspunkt:

«Lagmannsretten er av den oppfatning at det er i samfunnet si interesse at bustadeigedomar har tilkomst som er trygg, og samstundes ikkje skapar unødvendige konflikhtar i nabolag.»

- (65) Interessen i at atkomstvegen er *trygg*, sikter til at B og C i dag må rygge bilen inn fra eller ut i den private vegen Småvika. Som jeg har gjort rede for, kan hensynet til trafikksikkerhet begrunne ekspropriasjon etter vegloven § 53. Småvika er av lagmannsretten beskrevet som «ein smal og svært bratt tilkomstveg», og den brukes av flere enn partene i saken her. Jeg kan derfor ikke se at det er feil av lagmannsretten å legge vekt på dette.
- (66) Hensynet til å unngå unødig *konflikt i naboforhold* utdyper lagmannsretten slik:
- «Det har sidan 2017 vore eit forholdsvis høgt konfliktnivå mellom partane. Etter lagmannsretten sitt syn er dette også eit moment som må gjevast ei viss vekt i interesseavveginga. Ved å forlenga tilkomstvegen til bnr. 317, slik at dei kan parkera og snu på eigen eigedom, vil partane ha mindre behov for samhandling noko som vil vera positivt for begge sider.»
- (67) Så lenge hensynet til å unngå unødig nabokonflikt på denne måten knyttes til vegløsningen, er jeg enig i at det kan trekkes inn i avveiningen. Atkomsten og parkeringsplassen er svært trang, og den som skal gå forbi en parkert bil, må gå tett på den, med de farer for irritasjon og konflikt som det fører med seg. Men som lagmannsretten selv peker på, har momentet begrenset vekt.
- (68) Jeg har etter dette kommet til at lagmannsretten legger vekt på interesser som ligger innenfor rammen av ekspropriasjonsformålet i vegloven § 53, og det er heller ikke feil ved den konkrete rettsanvendelsen.
- (69) A har frafalt en anførsel om at vilkåret om interesseovervekt uansett ikke er oppfylt fordi lagmannsretten ikke har lagt tilstrekkelig vekt på ulempene for A. Jeg legger likevel til at når hensynet til en tjenlig og trygg atkomst til egen bolig ligger innenfor ekspropriasjonsformålet i vegloven § 53 og gjør seg gjeldende med en viss styrke, og ulempene for grunneieren ut fra lagmannsrettens bevisvurdering fremstår som meget beskjedne, kan jeg ikke se annet enn at vilkåret om interesseovervekt – og kravet om forholdsmessighet etter EMK P1-1 – er oppfylt.

Konklusjon og sakskostnader

- (70) Min konklusjon er at anken må forkastes. Henvisningen i jordskifteloven § 7-1 andre ledd til skjønnsprosessloven § 54 b tredje punktum leder i saken her til at spørsmålet om sakskostnader skal avgjøres etter tvisteloven kapittel 20. B og C har vunnet saken og har derfor krav på å få erstattet sine sakskostnader etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 andre ledd. Begge partene er gitt betinget fri sakførsel for Høyesterett.
- (71) B og C krever 698 040 kroner i sakskostnader for Høyesterett, som med tillegg for utgifter på 9 905 kroner og merverdiavgift på 176 986 kroner til sammen utgjør 884 931 kroner. Grunnlaget for salærkravet er til sammen 252 timer til 2 640 kroner per time og 19,5 timer til 1 680 kroner per time. Saken er behandlet over to rettsdager, og prosessfullmektigen er ny for Høyesterett. Sakskostnadene legges til grunn som nødvendige, jf. tvisteloven § 20-5.

(72) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler A til B og C i fellesskap 884 931 – åttehundreogåttifiretusennihundreogtrettien – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

(73) Dommar **Høgetveit Berg:** Eg er i hovudsak og i resultatet samd med fyrstvoterande.

(74) Dommer **Steinsvik:** Likeså.

(75) Dommer **Lund:** Likeså.

(76) Dommer **Bull:** Likeså.

(77) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler A til B og C i fellesskap 884 931 – åttehundreogåttifiretusennihundreogtrettien – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.