

Tålegrensevurderingene i flystøydømmene -særlig om ventelighetsmomentet



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 548
Leveringsfrist: 26.04.10

Til sammen 15 267 ord

26.04.2010

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Tema	1
1.2	Materiale og metode	5
1.3	Opplegg for den videre fremstillingen	6
<u>2</u>	<u>KORT OM ERSTATNING VED OVERTREDELSE AV TÅLEGRENSEN</u>	<u>7</u>
2.1	Ansvarsgrunnlag	7
2.1.1	Grannelova	7
2.1.2	Forurensningsloven	8
2.2	Økonomisk tap	9
2.2.1	Grannelova	9
2.2.2	Ekspropriasjonserstatningslova	10
<u>3</u>	<u>OVERSIKT OVER VILKÅRENE I GRANNELOVA §2</u>	<u>11</u>
3.1	Generelt om §2 og tålegrensen	11
3.2	”Urimeleg eller uturvande”	14
3.2.1	”uturvande”	14
3.2.2	”urimeleg”	15
3.3	Begrepet ulempe	16
3.4	Støy som ulempe	18
3.4.1	Hva er støy?	18
3.4.2	Generelt om flystøy i Norge	19
3.4.3	Nasjonale mål for støy/ offentlige tiltak	20

<u>4</u>	<u>TEKNISK OG ØKONOMISK MULIG Å GJØRE FOR Å HINDRE ELLER AVGRENSE SKADEN ELLER ULEMPEN</u>	<u>22</u>
<u>5</u>	<u>VENTELIGHETSVURDERINGEN</u>	<u>24</u>
5.1	Begrepet ”venteleg”	24
5.2	Utgangspunkter	26
5.3	Betydningen av etableringstidspunktet- tidsprioritet	27
5.3.1	Generelt	27
5.3.2	Om etableringstidspunktet i flystøy- dommene	28
5.4	Tidsprioritet for arvinger	31
<u>6</u>	<u>NÆRMERE OM VENTELIGHETSMOMENTET SLIK DET BLE BEHANDLET I GARDERMOEN-DOMMEN</u>	<u>36</u>
<u>7</u>	<u>INNEBÆRER GARDERMOEN-DOMMEN EN ENDRING I RETTSPRAKSIS?</u>	<u>40</u>
7.1	Generell sammenligning	40
7.2	Spesiell sammenligning	43
7.2.1	Innledning	43
7.2.2	Militær og sivil flyplass	44
7.2.3	Innføring av ny flytype	45
7.2.4	Betydelig økning i antall flygninger	46
7.2.5	Fysisk utvidelse	46
7.3	Flystøy- dommene	47
7.3.1	Bardu- dommen	47
7.3.2	Bodø- dommen	48
7.3.3	Fornebu- dommen	49
7.3.4	Flesland- dommen	50
7.3.5	Kjevik- dommen	50

<u>8</u>	<u>RYGGE-SAKEN</u>	<u>51</u>
<u>9</u>	<u>SEDVANLIGHETSMOMENTET</u>	<u>54</u>
<u>10</u>	<u>”MONALEG FORVERRING AV BRUKSTILHØVA”</u>	<u>55</u>
<u>11</u>	<u>AVSLUTNING</u>	<u>58</u>
<u>12</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>60</u>
<u>13</u>	<u>DOMSREGISTER</u>	<u>61</u>
<u>14</u>	<u>LOVREGISTER</u>	<u>62</u>

1 Innledning

1.1 Tema

Temaet for avhandlingen er naborett, nærmere bestemt grannelovas tålegrense ved flystøy.

Naboretten inneholder normer og rettsregler som tar sikte på å regulere forholdet mellom naboer.

Utgangspunktet er at enhver har rett, uten erstatningsansvar, til å gjøre hva som helst på egen eiendom med mindre det er begrenset ved avtale eller lov (legalitetsprinsippet).

Naboretten gir vern for eier og/eller bruker av eiendom mot forstyrrende aktiviteter på naboeiendommer, og den inneholder begrensninger for rådigheten over egen grunn.¹

Spørsmålet er hvor grensen (tålegrensen) for naboen går.

Flere lover regulerer naborettslige forhold. Disse vil i større eller mindre grad ha betydning ved etablering og bruk av flyplasser.

Grannelova av 16.juni 1961 nr. 15 er den sentrale loven. Den har regler om tålegrense overfor naboer i § 2, nabovarsel og forhåndsavgjørelse i §§ 6-8, skadeserstatning i §§ 9 og 16 og retting i §§ 10-12.

Grannegjerdelova av 5. mai 1961 regulerer gjerdeforhold for eiendommer som grenser mot hverandre. Flyplasser vil være inngjerdet og gjerdehold reguleres av gjerdeloven.

¹ Thor Falkanger (2005) s. 288 flg.

Vannressursloven av 24. november 2000 nr. 82 regulerer også naborettslige forhold. For konsesjonspliktige tiltak gis private et indirekte vern gjennom lovens § 8. Private gis videre vern mot tiltak som ikke er konsesjonspliktige i lovens § 5. Men under enhver omstendighet kan en skadelidende nabo påberope seg § 6; selv om skaden eller ulempen er tillatt etter vannressursloven, er ikke dette til hinder for å pålegge tiltakshaver erstatningsplikt etter grannelovens regler.

Forurensningsloven av 13. mars 1981 nr. 6 har også henvisning til grannelova. Lovens §10 2.ledd har tilsvarende ordlyd som i vannressursloven. Forurensningslovens § 56 gir erstatningsrett ved lovlig forurensning dersom grannelovens tålegrense er overskredet.

Plan-og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 og plan-og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77 som fortsatt delvis gjelder, har regler om varsling av naboer ved vedtak om reguleringsplaner og byggetillatelse. Vedtak skal også hensynta naboer for om mulig å unngå skader og/eller ulemper. Loven har også regler for byggegrensen mot naboer.

Matrikkelloven av 17. juni 2005 nr. 101 (tidligere delingsloven av 23. juni 1978 nr. 70) forutsetter varsel av nabo blant annet i forbindelse med deling og oppmåling av eiendom.

Ekspropriasjonserstatningslova av 6. april 1984 nr. 17 § 8 gir nabo erstatning for ulemper som ikke er av allmenn karakter for eiendommer i distriktet dersom ulempene ikke overstiger det en eier eller rettighetshaver må finne seg i uten skadeserstatning eller vederlag etter grannelova eller forurensningsloven.

Som nevnt er grannelova den sentrale loven i naborettslige forhold, og det er en del av denne loven avhandlingen skal konsentrere seg om.

Etter grannelova § 1 gjelder bestemmelsene i loven bare dersom annet ikke følger av avtale eller andre særlige rettsforhold. Naboer kan seg imellom inngå avtaler om forhold som etter naboloven ellers ville være rettsstridig. Det kan også være passivitet, sedvane, hevd eller

alders tids bruk som gjør at grannelovas tålegrense ikke overskrides.² I avhandlingens behandling av grannelova forutsettes det at det ikke finnes slike avtaler eller særlige rettsgrunnlag.

Problemstilling

Grannelova §2 gir en generell norm om grensen for råderetten over egen eiendom i forhold til naboeiendommen³, dvs. i hvilken grad grunneier kan utnytte eiendommen.

Bestemmelsen gir veiledning for hva naboeiendommen skal tåle. Den såkalte tålegrensen er nedfelt her.

Problemstillingen som skal belyses i denne avhandlingen er tålegrensen i saker om flystøy. Tålegrensen må vurderes ut fra grannelova § 2, forarbeidene og de dommer som er avsagt i flystøysaker i Høyesterett.

Oppgaven vil særlig belyse ventelighetsvurderingen. Dette fordi den har fått stor plass i Høyesterettsdommene om flystøy.

Problemstillingen er også aktuell i dag idet Moss Lufthavn Rygge har utvidet til også å omfatte sivil lufttrafikk.

² Se Thor Falkanger "Fast eiendoms rettsforhold" s.291

³ I nabolovens forstand er ikke naboeiendommer avgrenset til de tilgrensende eiendommer, men omfatter alle eiendommer som blir berørt av tiltak fra en annen eiendom. Se Thor Falkanger "Fast eiendoms rettsforhold" s.292

Avgrensning

Grannelova § 2 gir uttrykk for hva som er tålegrensen. Det overordnede spørsmål i tålegrensen er om ulemper eller skader er ”urimeleg” eller ”uturvande”. Avhandlingen vil ikke utdype ”uturvande” ulemper eller skader. Det skal bare kort beskrives i punkt 3.2 idet flystøydømmene ikke tar stilling til det.

Siden flystøy er en ulempe i grannelovas forstand, er det kun ulempebegrepet og ikke skadebegrepet som skal behandles. Hva alternativet ”skade” innebærer, nevnes i punkt 3.3.

Flystøy i forhold til forurensningsloven eller ekspropriasjonerstatningsloven vil ikke bli behandlet.

EU vedtok sommeren 2002 et rammedirektiv for støy (direktiv 2002/49/EF). Denne er implementert i Norge gjennom forurensningsforskriftens kap. 5 om støy. Forskriften gir bestemmelser om utarbeidelse av handlingsplaner, informasjonsvirksomhet, overvåkning av støyproblemet og involvering av befolkningen. Eventuelle internasjonale retningslinjer vil imidlertid ikke bli behandlet nærmere.

Hensynet til naturmangfoldet er det ikke tatt stilling til i flystøy- dommene. Derfor vil heller ikke dette momentet bli vurdert.

Eiendommer som tåler særlig lite, jfr. grannelova § 13 vil ikke bli omtalt nærmere i avhandlingen.

Grannelova § 1 forutsetter at reglene i grannelova kan fravikes etter avtale eller andre rettshøve. Avtale, sedvane og passivitet kan dermed innebære at grannelovas tålegrense ikke blir overtrådt selv om den ellers hadde vært overtrådt.

Foreldelse var et tema i flyplass- dommen Rt.1982 s. 588 Kjevik. Jeg går ikke nærmere inn på dette i avhandlingen.

1.2 Materiale og metode

Under dette punktet vil jeg gi en kort oversikt over rettskildesituasjonen for grannelova §2 og de sentrale kildene som vil bli brukt videre i avhandlingen.

Etter den alminnelige juridiske metode skal man ta utgangspunktet i loven. Grannelova §2 er en vid og skjønsmessig bestemmelse der ordlyden ikke gir et klart bilde av innholdet i begrepene. Dette gir en dynamisk lovgivning. Samfunnsforhold og endringer i disse vil til enhver tid bestemme hva som ligger i uttrykkene uten at det kreves en lovendring.

Siden ordlyden er vag, vil andre rettskildefaktorer spille inn. Forarbeidene vil være en god hjelp når man skal vurdere innholdet. NUT-1957-3 Rådsegn 2 er sentral. I ettertid har også andre forarbeider kommet til: Ot.prp.nr.24 (1960-1961), Ot.prp.nr.33(1988-1989) og Ot.prp.nr. 52 (2008-2009). I sistnevnte lovendring i grannelova §2 gjorde den seg utslag i at når man foretar en rimelighetsvurdering om tålegrensen i naboforhold, skal hensynet til naturmangfoldet på stedet også tas i betraktning.⁴

Siden ordlyden er vag må domstolene utfylle og gjøre bestemmelsen mer dynamisk. Innen naboretten og innenfor de aktuelle bestemmelsene for denne avhandlingen, er det mange dommer. Avhandlingen vil være konsentrert rundt dommene som dreier seg om flystøy: Rt. 1968 s. 411 Bardu, Rt. 1973 s. 1193 Bodø, Rt. 1974 s. 524 Fornebu, Rt. 1977 s. 1155 Flesland, Rt. 1982 s. 588 Kjevik. Jeg vil spesielt behandle Gardermoen-dommen Rt. 2006 s. 486, som kan ha en prejudikatvirkning for saker om flystøy.

⁴ Ot.prp.nr. 52 (2008-2009) s. 457-458

Støyproblemer ved Moss Lufthavn Rygge har vært behandlet i Rt.1960 s.59 Rygge og RG.1962 s.596 Rygge. På grunn av utvidelse til sivil flyplass med økt trafikk kan ulempe spørsmålet nok en gang ende i rettssak. SINTEF har utarbeidet en rapport som jeg vil vurdere i forhold til Gardermoen-dommen.

1.3 Opplegg for den videre fremstillingen

Den videre framstillingen vil ta sikte på å belyse tålegrensen ved flystøy, vilkår og vurderinger ved hjelp av lov, forarbeider, juridisk litteratur, rettspraksis, analyser og rapporter.

I punkt 2 beskrives kort reglene om erstatning ved overtredelse av tålegrensen. Under dette beskrives ansvarsgrunnlag etter grannelova og forurensningsloven, og økonomisk tap etter grannelova og ekspropriasjonserstatningslova.

Punkt 3 gir en oversikt over vilkårene i grannelova § 2. Begrepene ”urimeleg”, ”uturvande”, ”ulempe” og ”støy” omtales. Disse begrepene har betydning for den videre drøftelsen.

Punkt 4 omhandler om det er teknisk og økonomisk mulig å hindre eller avgrense skaden eller ulempen.

Et moment i vurderingen av om en skade eller ulempe er urimelig, er om skaden eller ulempen er ventelig. Dette behandles i punkt 5. I ventelighetsvurderingen har det betydning hvilket tidspunkt naboen etablerte seg i forhold til flystøyen- det såkalte tidsprioritets prinsippet.

Etableringstidspunktet i flystøydømmene gjennomgås i punkt 5.3.

Tidsprioriteten for arvinger gjennomgås i punkt 5.4.

Ventelighetsmomentet i Gardermoen- dommen behandles i punkt 6.

Spørsmålet om Gardermoen- dommen innebærer en endring av rettspraksis drøftes i punkt 7. Det beskrives en forskjell i situasjonen for naboer i Gardermoen- dommen sammenlignet med de andre flystøy- dommene.

På Moss Lufthavn Rygge har det siden 1954 vært en militær flyplass som i 2004 også ble gitt konsesjon for sivil kommersiell luftfart. Allerede i 1960 var det en Høyesterettsdom om ekspropriasjonserstatning og en tingsrettsdom om erstatning etter naboloven av 1887. Spørsmålet er om den økte sivile luftfartsaktiviteten vil medføre overskridelse av nabolovens tålegrense. Dette er behandlet i punkt 8.

Sedvanlighetsmomentet er behandlet i punkt 9.

Det nye leddet i §2 om ”monaleg forverring av brukstilhøva” er behandlet i punkt 10.

2 Kort om erstatning ved overtredelse av tålegrensen

2.1 Ansvarsgrunnlag

2.1.1 Grannelova

Ved overtredelse av tålegrensen i § 2 har naboen som utgangspunkt krav på retting, jfr. grannelova § 10 1.ledd 1.pkt. Etter § 10 1.ledd 2.pkt vil imidlertid offentlig tillatelse til å anlegge flyplass medføre at det ikke kan kreves retting utover forebyggende tiltak som blant annet støyskjerming. Etter § 10 2.ledd kan det også gjøres unntak fra rettingsplikten

dersom naboen får vederlag og kostnadene ved retting klart står i misforhold til fordelene. Vederlaget må ikke settes mindre enn skaden eller ulempen.

I flystøy- saker vil det derfor bli tale om støyskjermingstiltak og erstatning for gjenværende ulemper. Vederlagskrav er enten ikke krevet eller ikke gitt i flystøydømmene. Det er også et spørsmål om vederlag kan kreves.

Erstatningsansvaret er objektivt uten hensyn til om det foreligger skyld. Det er tilstrekkelig for erstatningsansvar at grannelovas tålegrense (§§ 2-5) er overtrådt, jfr. § 9. Dette gjelder også ”tiltak med slik oreigningsrett som nevnt i § 10 første stykket bokstav (b) eller som er lovleg etter forurensningslova av 13.mars 1981 nr. 6.”

Det må også foreligge adekvat årsakssammenheng mellom tiltaket og det økonomiske tapet naboen får, jfr. ”tapet nokon lid av skade eller ulempe” (§ 9 1.ledd 1.pkt).

2.1.2 Forurensningsloven

Forurensningsloven §55 er tilsvarende grannelova §9. Den sier at eier eller bruker ”av fast eiendom, gjenstand, anlegg eller virksomhet for forurensningsskade, er ansvarlig etter kapitlet her uten hensyn til egen skyld”. Bestemmelsen oppstiller her, som i grannelova §9 et objektivt ansvar.

Etter forurensningsloven §56 kan erstatning for forurensning som er tillatt bare kreves i den utstrekning forurensningen er urimelig eller unødig etter grannelova §2 2. til 4.ledd.

Etter §56 2.ledd kan forurensningsskade som ikke overskrider tålegrensen tas i betraktning sammen med andre skader og ulemper etter grannelova.

2.2 Økonomisk tap

2.2.1 Grannelova

For å kunne kreve erstatning må det foreligge et økonomisk tap. Økonomisk tap kan være utbedringskostnader eller verdireduksjon på eiendom på grunn av ulemper ved flystøy. Det er bare økonomisk tap utover tålegrensen som erstattes.

I Gardermoen- dommen sier Høyesterett at erstatningen må utmåles ut fra eiendommen som den er etter at støyisolerende tiltak er bekostet av flyplasseier.⁵

Høyesterett viser til lagmannsretten som utmåler ”erstatningen ved å sammenligne eiendommens omsetningsverdi ”i førsituasjonen” med omsetningsverdien med ulempen....” Det er bare ” den del av verdireduksjonen som skyldes at tålegrensen er overskredet som er relevant. Den økning i støyen som følger av hovedflyplassen som naboene eventuelt hadde måttet tåle uten erstatning, skal man således se bort fra. Dette er en omstendighet som bidrar til en sterkt skjønsmessig karakter som fastsettelse av erstatningsbeløpene får..”⁶

Ved midlertidige ulemper tilkjennes erstatning kun i den utstrekning det fører til overskridelse av tålegrensen.⁷ I flyplasstøysaker vil dette ikke ha praktisk betydning for anleggelse eller eksisterende flyplasser. Det vil imidlertid kunne ha betydning for endring av flytyper og derved støy.⁸ Et spørsmål kan være hvor lenge en ulempe er midlertidig før den anses som varig.

⁵ Rt.2006 s. 486 Gardermoen (avsnitt 101)

⁶ Rt.2006 s.486 Gardermoen(avsnitt 102)

⁷ Se Thor Falkanger ”Fast eiendoms rettsforhold” s.294

⁸ Se Rt. 1974 s.524 Fornebu (s.532)

Det følger av § 9 2. ledd sier at ansvaret kan lempes. Bestemmelsen viser til den alminnelige lempingsregelen i skadeserstatningsloven §5-2. Lemping vil ikke være vanlig i flyplasstøysaker.

Etter § 9 3.ledd kan erstatningskravet falle bort eller nedsettes dersom skadelidte ”etter god granneskikk burde sagt frå tidlegare”. Det samme kan følge av grannelovas § 1 ”så langt anna ikkje fylgjer av avtale eller særlege rettshøve”. Dette går jeg ikke nærmere inn på.

2.2.2 Ekspropriasjonserstatningslova

§ 8 ” (Ulemper på attverande eigedom)” har følgende ordlyd: ”Eigaren skal ha vederlag for skade og ulempe på attverande eigedom, så langt dette ikkje vert dekt av vederlaget for den eigedomen som vert avstått. Det skal likevel ikkje gjevast vederlag for ulemper av allmenn karakter for eigedomar i distriktet, dersom ulempene ikkje overstig det ein eigar eller rettshavar må finna seg i utan skadebot eller vederlag etter grannelova eller forurensningslova.”

Det kan bare gis erstatning etter §8 når det blir ekspropriert grunn eller rettigheter fra naboeiendommen.⁹ Ved ekspropriasjonsskjønnet er dette vilkår for partsstatus. Naboer som bare blir påført ulemper må selv fremme eventuelle krav etter grannelova for de ordinære domstoler.

Tålegrensen i grannelova § 2 er avgjørende for om naboer kan kreve erstatning for ulemper ved flystøy.

Etter ekspropriasjonserstatningsloven § 4 skal det betales erstatning for høyeste verdi av salgsverdi og bruksverdi. Etter §7 skal det betales vederlag til gjenkjøp av bolig, fritidshus

⁹ Rt.1990 s.20 Sola (s.21-22). Dommen gjaldt opphevelse av ekspropriasjonsskjønn og avvisning av ulempererstatning.

eller egen virksomhet om gjenkjøp må anses som nødvendig for at eieren skal holdes skadesløs. Det skal gjøres fradrag for fordeler ved gjenkjøpet.

3 Oversikt over vilkårene i grannelova §2

3.1 Generelt om §2 og tålegrensen

Bestemmelsen lyder som følger:

”Ingen må ha, gjera eller setja i verk noko som urimeleg eller uturvande er til skade eller ulempe på granneeigedom. Inn under ulempe går òg at noko må reknast for farleg.

I avgjerda om noko er urimeleg eller uturvande, skal det leggjast vekt på kva som er teknisk og økonomisk mogeleg å gjera for å hindra eller avgrensa skaden eller ulempa. Det skal jamvel takast omsyn til naturmangfaldet på staden.

I avgjerda om noko er urimeleg, skal det vidare leggjast vekt på om det er venteleg etter tilhøva på staden og om det er verre enn det som plar fylgja av vanlege bruks- eller driftsmåtar på slike stader.

Jamvel om noko er venteleg eller vanleg etter tredje stykket, kan det reknast som urimeleg så langt som det fører til ei monaleg forverring av brukstilhøva som berre eller i særleg grad råkar ein avgrensa krins av personar.”

Bestemmelsen gir uttrykk for en generell tålegrense i naborettslige forhold.¹⁰

Tålegrense i naboforhold har til en viss grad vært lovfestet siden 1887. Spørsmålet i grannelova av 1887 §12 var om *”ulempa samla er usedvanleg eller upårekneleg etter*

¹⁰ Ot.prp.nr.33 (1988-1989) s.34

*stadhøva i det heile.*¹¹ Den samme tankegangen gjelder fortsatt, men tålegrensen har blitt mer detaljregulert. På den tid grannelova av 1961 ble utarbeidet, fremgikk tålegrensen mer eller mindre av sedvane og skikk og bruk¹². Behovet for å lage retningslinjer kom naturlig med den samfunnsutviklingen vi har opplevd det siste århundret. Nå er det større behov for en regulering enn det var før. Tidligere var naboene ”like”- gårder og hus ga fra seg mer eller mindre like mye støy. Der hvor det var lukt fra grisehus og lignende, var det nærliggende at naboen hadde en form for gårdsdrift også. I dagens samfunn kan man uten forvarsel bli nabo til store vindmøller, fabrikker, motorveier, jernbane eller flyplasser.

Den nåværende grannelova kom i 1961 og har gjennom lovgivning, rettspraksis og forarbeider vært gjenstand for utvikling siden den gang. Bakgrunnen for tålegrensen som nå gjelder fremgår av NUT-1957-3 Rådsegn 2 særlig side 18:

”Skal folk kunna kunna få den størst moglege nytta av eigedomane sine, må dei ikkje vera hindra frå alt som kan valda ugang på hi sida av delelina. Men til motgjeld lyt dei sjølve tola tilsvarande til beste for grannane. Det ugagnet som den eine grannen såleis lyt tola av utnyttinga på granneeigedomane, er så å seia prisen for at han sjølv kan ha best mogleg nytte av sin eigen eigedom. Ein kan difor ikkje gå ut ifrå at grensa for toleskyldnaden er den same utanfor grannehøve eller når det gjeld ugagn som ikkje er turvande for utnytting på annen manns eigedom.”

Hvor grensen for hva man skal tåle fra naboen går, er et skjønnsspørsmål og må vurderes individuelt i hvert tilfelle. Forarbeidene nevner at det rent prinsipielt kan sies at skaden for ”tåleren” aldri må være større enn fordelene for ”volderen”. Videre står det: *”Er ugagnet alt i alt større enn gagnet, er tiltaket i seg sjølv skadeleg, og ingen vitug mann vil setja det i verk om han lyt rekna med at skaden fell på han sjølv.”*

¹¹ Se NUT-1957-3 Rådsegn 2 s. 8

¹² NUT-1957-3 Rådsegn 2 s. 19

Det er et alminnelig prinsipp helt fra bibelsk tid: Du skal gjøre det mot andre som du vil andre skal gjøre mot deg.

Prinsippet om at nytten ved tiltaket må være større enn skaden eller ulempen fremgår ikke bare av grannelovas forarbeider, men er hjemlet også i ekspropriasjonsretten.

Oreigningslova av 23.oktober 1959 nr.3 §2 2.ledd sier at oreigningsgrep *”kan ikke gjerast eller gjevast utan at det må reknast med at inngrepet tvillaust er til meir gang enn skade.”*

Jordskifteloven av 21.desember 1979 nr.77 har i §3 også en forutsetning for jordskiftesaker at nytten må være større enn kostnadene og ulempene for hver enkelt eiendom.

Det er ikke krav om en netto nytte for hver enkelt eiendom etter grannelova. Bare at totalnyttens er større enn skaden eller ulempen samlet sett for eiendommene.

For flyplasser vil imidlertid ikke dette momentet ha betydning siden samfunnet ut fra en totalvurdering har vedtatt en reguleringsplan med ekspropriasjonshjemler. Da er nytten større enn skade og ulempe.

De tiltak som kan foretas på en eiendom vil enten være med tillatelse (ved for eksempel reguleringsplan og ekspropriasjon) eller uten tillatelse. I flystøy- saker vil det alltid være tale om tiltak med tillatelse.

Hvordan man kan utnytte sin egen eiendom avhenger således av hva naboen skal måtte tåle. Hva som er tålegrensen beror på en skjønnsmessig avveining av flere momenter i grannelova § 2. Vurderingen er individuell og ikke generell. I tvister kan man derfor ikke angi en felles tålegrensen som er lik for et helt nabolag. Siden forholdene kan variere fra eiendom til eiendom og fra virksomhet til virksomhet, må tålegrense vurderes for hver enkelt nabo. I det følgende vil jeg behandle disse momentene.

Allerde i Rt. 1968 s.411 Bardu sier Høyesterett ”en rekke momenter kommer her i betraktning således eiendommens karakter og beliggenhet, flyfrekvensen, støyens varighet, fordeling på jet- og propellfly, omfanget av nattflyvning, og selvsagt også resultatet av målinger etter de forskjellige systemer av støyen på det enkelte eiendommer.” (s.414).

3.2 ”Urimeleg eller uturvande”

3.2.1 ”uturvande”

Grannelova §2 1.ledd oppstiller et vern mot skader og ulemper som er urimelige eller uturvande. Ordene ”urimeleg” og ”uturvande” er avgjørende for hva som er rett og galt i naboforhold.¹³ Innledningsvis vil jeg skille mellom hva som ligger i ”uturvande” og hva som ligger i ”urimeleg”.

Hva som ligger i uturvande beror på en helhetsvurdering. ”Uturvande” betyr at noe er unødig eller unødvendig. En naturlig språklig forståelse av ordet er at noe kunne vært unngått eller at tiltaket ikke hadde et fornuftig nok formål.¹⁴ Forarbeidene gir eksempler på to situasjoner hvor det er snakk om et uturvande tiltak. Tiltaket er uturvande dersom det foreligger sjikane, dvs. at hensikten med tiltaket har vært å skade. I tillegg er det uturvande dersom tiltaket i seg selv ikke ”har noko vitug eller godkjenningsverdige føremål.”¹⁵ Det foreligger også tilfeller hvor ulempen eller skaden kommer fra en virksomhet som i seg selv er nyttig, men hvor tiltaket vil være uturvande dersom eieren ikke har gjort nok for å

¹³ NUT-1957-3 Rådsegn 2 s. 26

¹⁴ Endre Stavang ”Naborettens forurensningsansvar” s. 65

¹⁵ NUT-1957-3 Rådsegn 2 s. 26

begrense skaden eller ulempen.¹⁶ Det vil videre være et sentralt moment om tiltaket kunne bli satt i verk på et annet sted eller på en annen måte.¹⁷

Man kan imidlertid ikke kreve at eieren ofrer mye for å begrense omfanget av skaden eller ulempen. Hva som kan kreves, gis det retningslinjer for i grannelova §2 2. ledd som ble lovfestet i 1989. Dette vil bli behandlet i punkt 4.

I de dommene jeg behandler i avhandlingen, er det ikke vurdert om ulempene også er unødvendige. I Bodø- dommen nevner lagmannsretten at motparten ikke har gjort gjeldende at det dreier seg om en uturvande påføring av ulemper, bare at det foreligger urimelige ulemper.¹⁸ I Fornebu-dommen nevnes også at det er urimelige ulemper som påberopes og at unødvendige ulemper ikke direkte er gjort gjeldende¹⁹. Grunnen kan være at saksøkerne ikke har sett det nødvendig å i tillegg påberope at ulempene var unødvendige. Grunnen kan videre være at det allerede har vært vurdert og hensyntatt så godt som mulig i forbindelse med plassering av og vedtak om flyplassen. Noen ganger faller også vurderingen av hva som er urimelig og hva som er uturvande sammen.

3.2.2 "urimeleg"

Praktisk viktigst og det som videre behandles i denne avhandlingen er urimelighetskriteriet.

Hva som inngår i urimelighetskriteriet beror på en helhetsvurdering av flere faktorer. I forarbeidene heter det at *"Kva som er urimeleg, er det visseleg uråd å seia noko ålment avgjerande om. Det rettar seg etter tilhøva i kvart einskilt tilfelle og er tøyeleg til baa*

¹⁶ Thor Falkanger "Fast Eiendoms Rettsforhold" s.295, Endre Stavang "Naborettens forurensningsansvar" s.65, NUT-1957-3 Rådsegn 2 s.26

¹⁷ NUT-1957-3 Rådsegn 2 s.26

¹⁸ Rt. 1973 s.1193 Bodø (s.1205)

¹⁹ Rt. 1974 s.524 Fornebu (s.548)

sider.”²⁰ Videre fremgår det av forarbeidene at retningslinjer for hva som ligger i begrepet følger av de påfølgende leddene i bestemmelsen. Det går altså ikke an å si noe uttrykkelig eller konkret om hva som er urimelig. Det er en konkret skjønnsmessig vurdering som må foretas i for den enkelte situasjon. I dommene om flyplasstøy blir dette understreket: Hver tomt og forholdene på den skal behandles individuelt ved fastsettelsen av tålegrensen.

Ved urimelighetsvurderingen skal man, på samme måte som ved vurderingen av hva som er uturvande, ta stilling til hva som er teknisk og økonomisk mulig for å hindre eller avgrense skaden eller ulempen (§2 2. ledd). Dette vil jeg som nevnt komme nærmere tilbake til i punkt 4.

Videre skal det etter §2 3. ledd legges vekt på hva som er ventelig på stedet. Hva som ligger i dette kriteriet drøftes inngående i punkt 5 og 6. Leddet oppstiller i tillegg et vurderingskriterium om hva som er sedvanlig på stedet, jfr. ”*plar fylgja av vanlege bruks- eller driftsmåtar på slike stader*”. Dette behandles kort i punkt 8.

3.3 Begrepet ulempe

Det fremgår ikke av bestemmelsen hva som nærmere ligger i begrepene ”skade og ulempe”, men rettspraksis, teori og forarbeider gir noen holderpunkter.

Med skade siktes det til skade på eiendom og personskaade på personer som oppholder seg på eiendommen.²¹ Skade henviser til noe fysisk. Byggeaktiviteter som fører til sprekker i naboens grunnmur, jord som blir vasket bort av vann osv er å betrakte som skade i grannelovas forstand.

²⁰ NUT-1957-3 Rådsegn 2 s.26

²¹ Ernst Nordtveit: Kommentar til Grannelova: Norsk lovkommentar (online) note 6 (siteret 11.mars).

Som motsetning til de fysiske skadene, blir også ulemper rammet av bestemmelsen. Typiske ulemper kan for eksempel være skjemmende lukt fra revedfarm og avfallsdeponi, innsyn fra naboeiendom, og tap av utsikt og lys som følge av et tre eller byggverk på naboeiendommen.²² Videre kan ulempe også være et skjemmende bygg eller et anlegg i et ellers pent område. I tillegg er støy en ulempe. Støy fra vei, diskotek, byggeanlegg og flyplass er ulemper. Det er sistnevnte støykilde som skal behandles i denne oppgaven.

I tillegg er noe som kan regnes som farlig en ulempe, jfr. grannelova §2 1.ledd 2.pkt. Noe som kan regnes som farlig er for eksempel en fabrikk som innebærer en eksplosjonsfare.²³ Som et konkret eksempel fra rettspraksis på noe som ble ansett som farlig kan nevnes Rt. 1982 s. 588 Kjevik. Saken gjaldt erstatning for flystøy ved Kjevik flyplass. Høyesterett sluttet seg til byrettens syn på saken. Byretten fant at det for fire av eiendommene var klart at erstatning skulle tilkjennes. Blant annet mente byretten at det forelå ”*reelle faremuligheter for eiendommene særlig ved flyavgang, dersom denne skulle være mislykket.*”²⁴ Etter rettens mening var faremomentet utvilsomt prisreduserende ved et eventuelt salg. Selv om flyplassen tilfredsstilte alle sikkerhetsbestemmelser, var dette faremomentet en naborettslig ulempe for eiendommene.

Et spørsmål som må stilles i dette henseendet er om ulempen er vedvarende eller forbigående. Dersom det er tale om en forbigående ulempe, må det vurderes konkret om tålegrensen etter §2 er overtrådt.²⁵

²² Ernst Nordtveit: Kommentar til Grannelova: Norsk Lovkommentar (online) note 6 (sitert 11.mars).

²³ Thor Falkanger: Fast eiendomsrettsforhold (2005) s. 293

²⁴ Rt. 1982 s. 588 Kjevik (s.600)

²⁵ Se punkt 2 og Thor Falkanger ”Fast eiendoms rettsforhold” s.294

3.4 Støy som ulempe

3.4.1 Hva er støy?

Begrepet ”støy” er ikke definert noe sted i norsk lovgivning.

Derimot er støy definert i EU-direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring av miljøstøy (assessment and management of environmental noise) artikkel 3 (a): ”*environmental noise shall mean unwanted or harmful outdoor sound created by human activities, including noise emitted by means of transport, road traffic, rail traffic, and from sites of industrial activity...*”²⁶

Støy er videre definert i Veileder til Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging som en uønsket lyd.²⁷

I forurensningsloven §6 1. ledd nr. 2 omfatter begrepet ”forurensning” også støy og rystelser som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet . §6 2. ledd sier videre at forurensning også er noe som kan føre til at tidligere forurensning blir til økt skade eller ulempe som sammen med miljøpåvirkning med støy og rystelser kan bli til skade eller ulempe for miljøet.

Støy er altså uønsket lyd og måles i desibel (dB). En vanlig samtale kan ligge på 60dB, mens et rop kan måles til 80 dB. Når støy blir plagsomt varierer fra person til person, over hvor lang tid støyen varer, hvor høye og lave toner det er, hvor sterk lyden er og hvor støyen rammer.

²⁶ EU-direktiv 2002/49/EF. Se også Endre Stavang ”Erstatningsrettslig analyse med særlig vekt på eiendom og miljø” s.111.

²⁷ TA-2115/2005 s. 8

Støy blir i Norge beregnet ved hjelp av en støyplageindeks (SPI).²⁸ Støy fra noen typer støykilder kan være mer plagsom enn fra andre kilder. Støy fra veitrafikk oppleves som mer plagsom enn støy fra togtrafikk. Dette betyr at 60 dB veistøy vil være mer plagsom enn 60 dB togstøy. Desibel kan derfor ikke brukes for å måle støy på tvers av støykildene. Derimot kan SPI benyttes som en felles indikator som tar hensyn til forskjellene mellom kildene.²⁹ Denne beregnes ved å *”multiplisere antall personer som er utsatt for ulike desibelnivåer fra en kilde med gjennomsnittlig plagegrad for det aktuelle støynivået.”*³⁰

Støy eller fravær av støy har betydning for helse og trivsel.

3.4.2 Generelt om flystøy i Norge

Støy er et problem som rammer mange mennesker i Norge. Ifølge Regjeringens handlingsplan om støy 2007-2011 er det omtrent 1,7 millioner nordmenn som er utsatt for støy på over 50 dB ved sin bolig til daglig.³¹ Det fremgår videre at omkring en halv million nordmenn er sterkt plaget av støy.

De viktigste støykildene i Norge er veitrafikk, jernbane, industri og flytrafikk.

Flystøy har en del egenskaper som skiller den fra andre typer trafikkstøy. Det kan være lange opphold mellom hver støyhendelse, men varigheten av hver enkelt støyhendelse kan vært veldig lang. I tillegg kan støynivået være veldig høyt og variasjonen i støynivået fra gang til gang kan være stort.³²

²⁸ Regjeringens handlingsplan 2007-2011 s. 1 flg.

²⁹ Regjeringens handlingsplan 2007-2011 s. 23

³⁰ Regjeringens handlingsplan 2007-2011 s. 24

³¹ Regjeringens handlingsplan 2007-2011 s. 1.

³² SINTEFs støyrapport s. 5

I tråd med utbygging av flyplasser, den videre utviklingen av disse og av flytyper, har også flystøyen tiltatt i Norge. I et langstrakt land som Norge, ble flyplasser tidlig en viktig forbindelse mellom landsdelene. Mange av flyplassene ble etablert for sivile formål, mens andre flyplasser i utgangspunktet ble etablert for militæret. Samfunnsutviklingen har medført at militære flyplasser etter hvert også har blitt sivile flyplasser.

Ikke bare denne overgangen har ført til økt flystøy. Også fysisk utvidelse av flyplassen har hatt noe å si. I tillegg har flytrafikken økt som følge av et økt behov for frakt, forretnings- og feriereiser. Luftfarten er en viktig faktor i den økte internasjonaliseringen og samhandelen.

Typer fly som utnyttes har også en betydning for flystøyen.

I dommene har Høyesterett brukt decibel (dBc) og Perceived Noise Decibel (PNdB). Sistnevnte tar hensyn til høye frekvenser som føles særlig sjenerende- såkalt følt støy). I Fornebu-dommen viser Høyesterett til at en generell støygrense for konkret vurdering på 107PNdB er satt noe lavt i forhold til de 100 dBc (tilsvarende 110 PNdB) som Høyesterett ga sin tilslutning til i Bardudommen.³³

3.4.3 Nasjonale mål for støy/ offentlige tiltak

Grunnet tiltagende støy og de ulemper som dette medfører for de som bor i nærheten av støykilder, er det nødvendig for staten å regulere forhold som knytter seg til driften av flyplassen. Blant annet kan staten gi retningslinjer etter plan-og bygningsloven for hva slags arealbruk som kan tillates i de ulike flystøysonene samt hvordan flystøy skal behandles i kommuneplaner og reguleringsplaner. Videre setter staten mål for hvordan forholdene kan bedres for de som er rammet av støyen.

³³ Rt.1974 s.524 Fornebu (s.531)

Norge har implementert et EU-direktiv fra 2002 om støyrelaterte driftsbegrensninger på sivile flyplasser (Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports). Direktivet bygger på fire elementer³⁴: støyreduksjon ved støykildene, arealplanlegging i flystøysonene, operative begrensninger (for eksempel begrensning av nattflygninger), og støyreducerende prosedyrer for avgang og landing.

Regjeringen har utarbeidet forslag til nye nasjonale mål for støy: Regjeringen har som mål at støyplagen skal reduseres med 10% innen 2020 i forhold til 1999. I tillegg skal antall personer som er utsatt for over 38dB innendørs støynivå reduseres med 30% innen 2020 i forhold til 2005³⁵.

Ut fra disse elementene, har Regjeringen utarbeidet mål for tiltak ved flystøy. Regjeringen innrømmer at man ikke kan påvirke flyprodusenter til å utvikle støysvakere fly. Derimot vil Regjeringen gjennom internasjonale organisasjoner påvirke det internasjonale regelverket for støysertifisering av sivile luftfartøy.³⁶ I tillegg vil Regjeringen jobbe for utarbeiding av prosedyrer som kan redusere støyen ved inn- og utflyvning. Flystøyberegninger skal oppdateres ved alle landets flyplasser og kravene i forurensningsforskriftene skal følges opp slik at de støyutsatte ikke blir utsatt for høyere støy enn hva forskriften tillater. Eventuelle støyreducerende tiltak må settes inn dersom støyen er høyere enn det som tillates.

³⁴ Se også handlingsplan mot støy 2007-2011 s.16 hvor disse er gjengitt

³⁵ Handlingsplan mot støy 2007-2011 s.5

³⁶ Handlingsplan mot støy 2007-2011 s.17-18

4 Teknisk og økonomisk mulig å gjøre for å hindre eller avgrense skaden eller ulempen

Som det fremgår i punkt 3.2.1 kan man kreve at eieren gjør noe for å begrense skade eller ulempe fra sin egen eiendom. Etter §2 2. ledd skal det i denne anledning legges vekt på hva som er teknisk og økonomisk mulig å gjøre for å hindre eller avgrense skaden eller ulempen. Dette leddet ble innført ved lovendringen i 1989. Tidligere var dette et ulovfestet moment som ble trukket inn i vurderingen av om tålegrensen var overskredet. Ordlyden er som følger:

”I avgjerda om noko er urimeleg eller uturvande, skal det leggjast vekt på kva som er teknisk og økonomisk mogleg å gjera for å hindra eller avgrensa skaden eller ulempa.”

Spørsmålet er hvor mye man må regne med at en eier bør foreta seg for å avgrense skaden eller ulempen. Hva som er teknisk og økonomisk mulig må vurderes ut fra en objektiv norm.³⁷ Subjektive muligheter for skadevolder til å begrense skaden eller ulempen er således ikke avgjørende.

Den tekniske utviklingen har mye å si i denne sammenheng. Når det for eksempel gjelder produksjon, stilles det visse krav til miljøvennlighet, noe som innebærer en skjerpelse av tålegrensen. Dersom miljøvernkravene settes til side vil skaden eller ulempen lett kunne anses som unødvendig spesielt dersom tiltaket ikke er særlig kostbart.³⁸

³⁷ Se Ot.prp.nr.33 (1988-1989) s. 39 hvor departementet sier seg enig med Utvalget i at en objektiv norm må legges til grunn. Endre Stavang (Naborettens forurensningsansvar s.68) har også tatt stilling til dette: ”På dette punkt gir ordlyden relativt liten veiledning. Aaslandutvalget presiserer imidlertid at spørsmålet bør vurderes generelt. Hvilke tiltak som med rimelighet kan forlanges, skal med andre ord avgjøres av en objektiv norm. Hvis det av økonomiske grunner var subjektivt vanskelig å gjennomføre tiltaket for den konkrete skadevolder saken gjelder, bør dette tas i betraktning ved spørsmålet om erstatningsansvaret bør lempes.”

³⁸ Ot.prp.nr.33 (1988-1989) s.36

I forarbeidene blir det understreket at dersom man ikke har innrettet seg etter eller benyttet teknologien som foreligger til å begrense forurensningen, kan eieren blir holdt erstatningsansvarlig. Særlig dersom det ikke er kostbart å gjennomføre de tiltakene som kreves vil det være lettere å si at tålegrensen er overskredet. Jo mer kostbart tiltaket er, desto vanskeligere vil det være å konstatere at tålegrensen er overskredet.

Thor Falkanger har gitt noen eksempler på hva som kan regnes som teknisk og økonomisk mulig.³⁹ Å sette filter i fabrikkpipene er noe man må kunne regne med at bedriften gjør for å skåne naboene og miljøet. Videre kan kanskje bonden fore dyrene sine med annet fôr for å redusere luktplagen for naboen. I tillegg kunne bygninger blitt bygget lenger unna naboeiendommen.

I Gardermoen-dommen (avsnitt 48) nevner Høyesterett hva ”*teknisk og økonomisk mogleg*” kan innebære i flystøysaker. En mulighet er å anvende flest mulig støysvake fly for å dempe støyen. Videre kan støyen dempes ved å isolere naboeiendommene. Høyesterett gikk imidlertid ikke nærmere inn på Oslo Lufthavns støyisolerende tiltak ettersom disse ikke hadde stor betydning for annet enn erstatningsutmålingen.

Andre tiltak som kan tenkes når det gjelder flystøy er om flymotorene kan lages mindre støyende, om rullebane, innflygningsmåter- og tider gjøres slik at støyen blir mindre og mindre belastende.

³⁹ Thor Falkanger ”Fast eiendoms rettsforhold” s.295

5 Ventelighetsvurderingen

5.1 Begrepet "venteleg"

I grannelova §2 3. ledd er ordlyden følgende: *"I avgjerda om noko er urimeleg, skal det vidare leggjast vekt på om det er venteleg etter tilhøva på staden..."*.

Det fremgår ikke nærmere av bestemmelsen hva som skal legges i begrepet "venteleg".

Ifølge Falkanger ligger det et påregnelighetskriterium i begrepet "venteleg".⁴⁰ Men i NUT-1957-3 Rådsegn 2 s. 28 ble det sagt at påregnelig er et videre begrep enn hva som kan legges i ventelig. Dette ble også understreket i Gardermoen-dommen: "Formuleringen "venteleg" i grannelova §2 var i lovforarbeidene forutsatt å ha et noe mer begrenset innhold enn begrepet "påregnelig"..." Høyesterett viser her til Mons Nygard "Ting og Rettar" (1974) s. 192 hvor han sier at *"det som truleg, eller etter måten sannsynleg, vil koma til å skje, er venteleg. Venteleg er det som ein ventar vil skje. Pårekeleg derimot er slikt- som kan tenkjast å koma til å skje."*

Ventelighetsbegrepet er altså snevrere enn det som legges i begrepet "påregnelig".

Videre er spørsmålet hva som er ventelig på stedet, jfr. "tilhøva på staden". Det er ikke hva som er sannsynlig utvikling i området som er spørsmålet, men hva en må regne med eller være forberedt på.⁴¹

Et spørsmål som man må ta stilling til er hva som skal underlegges ventelighetsvurderingen. Er det tiltaket/virksomheten eller ulempen?

⁴⁰ Thor Falkanger "Fast eiendoms rettsforhold" s.299

⁴¹ Ernst Nordtveit: Kommentar til Grannelova: Norsk lovkommentar (online) note 8 sitert 25.april

I forarbeidene uttales: ”Ei ulempe kan vera usedvanleg eller upårekneleg av di ho er så stor at ho av den grunn ligg utanfor det folk er vane med eller reknar med, eller av di ho er av eit nytt slag- nytt i det heile eller nytt på den staden det gjeld.” Denne uttalelsen gjelder den gamle bestemmelsen i grannelova § 12 som viste til upåregnelig eller usedvanlig skade eller ulempe, men uttalelsen gjelder som en forklaring til § 2. Forarbeidene gir altså uttrykk for at det er ulempen som skal underlegges ventelighetsvurderingen.

Det samme standpunktet er inntatt av Endre Stavang som mener at ordlyden samlet skal forstås slik at det er ulempen som skal undergå ventelighetsvurderingen.⁴²

I Gardermoen-dommen bekreftes dette utgangspunktet, men Høyesterett åpner også for en mer sammensatt vurdering: ”Jeg har i det foregående fremhevet Gardermoens nye funksjon som hovedflyplass og karakterisert denne funksjonen som nærmest en ny virksomhet. Selv om man knytter ventelighetsvurderingen til ulempene og ikke til virksomheten, vil det her være en sammenheng. Når jeg i dette tilfellet har konkludert med at en hovedflyplass ikke var ventelig på Gardermoen, ligger det i dette at heller ikke de ulemper som kan knyttes til funksjonen som hovedflyplass, kunne anses som ventelig. Jeg kommer mer detaljert tilbake til støytviklingen ved vurderingen av spørsmålet om det er tale om en urimelig ulempe.”⁴³

Ventelighetsvurderingen av ulempen kunne altså ifølge Høyesterett isolert fra selve tiltaket.

⁴² Endre Stavang ”Naborettens forurensningsansvar” s. 91.

⁴³ Rt. 2006 s. 486 Gardermoen avsnitt 59.

5.2 Utgangspunkter

Ventelighetsvurderingen er et ledd i vurderingen av om det vil virke urimelig å tilkjenne naboene erstatning som følge av ulemper ved flystøy.

Utgangspunktet for vurderingen er som ved resten av tålegrensevurderingen: Naboen må tåle det som forventes kommer til å skje på en annen eiendom. Kunne naboen forvente ulempen fra naboeiendommen, vil erstatning i utgangspunktet ikke bli tilkjent.

Det følger av Rt. 1973 s. 1193 Bodø at ventelighetsvurderingen skal skje ut fra en ”*objektiv bedømmelse av situasjonen på den tid vedkommende huseier etablerte seg i området*”.⁴⁴ Det er altså ikke naboenes subjektive forestillinger om utviklingen som skal legges til grunn, men det som objektivt sett kan regnes som en ventelig utvikling.

I ventelighetsvurderingen må man som nevnt ta stilling til hva som er å forvente på vedkommende sted. Dersom man etablerer seg i nærheten av en by, må man regne med at denne ekspanderer. I utviklingens medfør er dermed mer støy påregnelig.⁴⁵ Dersom man etablerer seg i nærheten av en militær flyplass eller en sivil flyplass må man regne med at flyplassen utvides eller at flyaktiviteten blir høyere. Det er altså områdets karakter som er avgjørende.⁴⁶ Om man bor i et stille villaområde derimot, er det ikke påregnelig at en flyplass blir bygget. Dette blir understreket i flystøydømmene som skal vurderes i denne avhandlingen. Blant annet sier Høyesterett i Bodø-dommen at det ved ventelighetsvurderingen skal legges stor vekt på om utviklingen har vært ventelig i lovens forstand eller ikke. ”*Den som med åpne øyne har bygd sin bolig i nærheten av en viktig*

⁴⁴ Rt.1973 s.1193 Bodø (s.1201)

⁴⁵ Thor Falkanger ”Fast eiendoms rettsforhold” s. 299

⁴⁶ Endre Stavang ”Naborettens forurensningsansvar” s. 91. Stavang viser her til Rt.1965 s. 933 Bunker. I dommen sier Høyesterett at det i ”tilhøva på staden” ligger at det er hele strøkets karakter som skal tas med i vurderingen og ikke bare forholdene som foreligger på naboens eiendom.

*flyplass, er selv den nærmeste til å bære risikoen for de følger naboskapet kommer til å medføre.*⁴⁷

5.3 Betydningen av etableringstidspunktet- tidsprioritet

5.3.1 Generelt

I ventelighetsvurderingen må man ta stilling til fra hvilket tidspunkt en ulempe var ventelig. Spørsmålet er når naboene måtte anse det som sannsynlig at en flyplass ville bli anlagt i området. Det neste spørsmål en så må stille seg er når naboene etablerte seg i området: før eller etter tiltaket var kjent? Dette er et spørsmål om tidsprioritet: hvem kom først; naboen eller flyplassen? Dersom naboene etablerte seg der før flyplassen var påregnelig, har de rett til erstatning. Dersom naboene etablerte seg etter dette tidspunkt, vil det være spørsmål om støyutviklingen har vært påregnelig eller ikke. Dette vil jeg komme nærmere inn på senere. Et ytterligere spørsmål stilles ved arveoverganger; Kan arvingens tidsprioritet begynne å løpe fra et tidligere tidspunkt enn fra den reelle overtagelsen? Dette tar jeg stilling til i punkt 5.4.

Spørsmålet om tidsprioritet og hva som er ventelig, blir også nevnt i forarbeidene. I Rådsegn 2 s. 16 står: ”*Den som har sleget seg ned på ein stad, der dei og dei ulempene er vanlege eller ventande, har på eit vis godteke det som fylgjer.*”

⁴⁷ Rt. 1973 s. 1193 Bodø (s.1201)

5.3.2 Om etableringstidspunktet i flystøy- dommene

I Rt. 1982 s.588 Kjevik mente Høyesterett at tidsprioriteten skulle knyttes til sommeren 1936. På dette tidspunktet ga Stortinget regjeringen en fullmakt til å velge Kjevik fremfor Kongsgård som flyplass på Sørlandet. ”*Ut fra denne fullmakt, flyplass-sakens forhistorie og de kommunale myndigheters engasjement i Kjevik-alternativet i 1936 kunne det allerede sommeren 1936 ikke være tvil om at flyplassen på Sørlandet ville komme på Kjevik. Den som deretter bygde i naboskapet til flyplassen, gikk med åpne øyne inn i et område i utvikling og må akseptere den risiko for ulemper som dette kunne medføre, også en så vesentlig endring av støyforholdene som begynte i 1968 med overgang fra propellfly til jetfly i rutedriften.*”⁴⁸ Høyesterett uttalte også videre i dommen (s.600-601) at ”*Den som vitende om at flyplass vil bli anlagt kjøper eiendom eller bygger i dens naboskap, må selv bære risikoen for de ulemper aktiviteten på flyplassen i fremtiden vil påføre ham. Dette er ”ventelige” ulemper i relasjon til grannelovens §2, annet ledd.*”

Som nevnt innledningsvis, vil det også være et spørsmål om det også kan tilkjennes erstatning til eiere som etablerte seg etter det tidspunkt flyplassen var ventelig. Typisk vil det være spørsmål om støyen har blitt mer sjenerende enn det som var ventelig ved oppføring av flyplassen.

I Bodø-dommen var det avgjørende om ”*utviklingen av en flyplass og den med plassen forbundne støy har vært av en slik art at den ikke var ventelig i lovens forstand og at urimelighet er tilstede.*”⁴⁹ Huseiere som hadde etablert seg i området før flyplassen ble et faktum hadde i tidligere instanser blitt tilkjent erstatning. I Høyesterett var det spørsmål om de som hadde etablert seg etter dette tidspunkt likevel hadde rett til erstatning.

⁴⁸ Rt.1982s.588 Kjevik (s.593-594)

⁴⁹ Rt. 1973 s.1193 Bodø (s.1199 flg.)

Utbyggingen av Bodø flyplass startet i 1950 og ble bygget både for sivile og militære formål. Flyplassen ble videre bygget ut som ledd i NATO-forsvaret og den ble bygget ut ytterligere på et senere tidspunkt. Det var tidlig klart at Bodø flyplass kom til å bli hovedflyplass for det militære i Nord-Norge og at det også kom til å bli viktig for sivil lufttrafikk. Høyesterett bemerker at det på et tidlig tidspunkt var på det rene at man måtte regne med en stor utvikling i området. Høyesterett nevner også at ved utbygging av flyplassen var jetflyene allerede velkjent, og naboene måtte derfor regne med at slike kom til å bli tatt i bruk på flyplassen. Her ser man at type fly som eksisterer på etableringstidspunktet også er av betydning ved ventelighetsvurderingen.

Førstvoterende nevner at det som skjedde i årene 1954- 1960 var ventelig. I dette henseendet sier førstvoterende (s. 1201): *”Flyfrekvensen og støyen fra jetflyene steg jevnt og sikkert, men dette må karakteriseres som ventelig i lovens forstand- det var en følge av den alminnelige utviklingen. Vel er det så at utviklingen gikk fort, men dette kan ikke endre vurderingen. Dette gjelder også den omstendighet at jagerne fikk den såkalte etterbrenner i 1960.”*

Etter dette fant Høyesterett at staten var å frifinne for samtlige av ankemotpartenes erstatningskrav.

Et videre eksempel er Fornebu-dommen Rt. 1974 s. 524. Naboene til Fornebu flyplass reiste erstatningskrav mot staten for verdiforringelse av eiendommene og ulemper ved flyplassvirksomheten.

Høyesterett presiserer at tålegrensen må avgjøres for hver eiendom. Tidsprioriteten og venteligheten skal også kartlegges for den enkelte eier.⁵⁰ Flyplassen ble vedtatt lagt til Fornebu i 1934. De naboer som hadde ervervet og bebygd eiendommene før noen kunne tenke seg at en flyplass ville bli anlagt der, ble tilkjent erstatning av Høyesterett. For en

⁵⁰ Rt.1974 s.524 Fornebu (s.530-531)

større del av Fornebu forelå det en reguleringsplan for villabebyggelse. Det er klart at det derfor ikke var ventelig med en flyplass i dette området. De som ervervet hus eller bygget hus etter konsesjon var gitt, hadde ikke krav på erstatning.⁵¹ Den som kjøper hus etter konsesjon har også i noen utstrekning fått redusert kjøpesum på grunn av flyplasskonsesjonen. En erstatning ville derfor innebære en utbetaling for noe det ikke er betalt for. Dommen reiser særlige spørsmål om arvingers rett til å overta arvelaters tidsprioritet. Dette vil jeg komme nærmere inn på i punkt 5.4.

I Rt. 1977 s. 1155 Flesland dukker også spørsmål om tidsprioritet opp. Høyesteretts vurdering i forhold til denne saken dreier seg imidlertid om arvingers tidsprioritet. Dette spørsmålet tar jeg stilling til i punkt. 5.4. Høyesterett poengterer at ervervstidspunktet i noen tilfeller er til hinder for erstatning. Førstvoterende viser til Bodø-dommen og Fornebu-dommen hvor hovedregelen ble stadfestet: ”*Hovedregelen er at den som etablerer seg etter at en flyplass er anlagt, ikke kan kreve erstatning for ulemper som bruken av flyplassen fører med seg.*”⁵² Men videre i dommen viser Høyesterett at dette utgangspunktet kan modifiseres noe med hensyn til arvinger.

I Gardermoen-dommen er ventelighetsvurderingen det sentrale. Det hadde lenge vært flyplass på Gardermoen, men at det skulle bli hovedflyplass i Oslo-området var ikke påregnelig da Gardermoen først ble bygget. Derfor kom det et nytt skjæringstidspunkt da det ble vedtatt at hovedflyplassen skulle flyttes til Gardermoen. For de som hadde kjøpt eiendom ved flyplassen før vedtaket var det ikke påregnelig at flystøyen og flyaktiviteten ville bli så høy. Derfor ble disse tilkjent erstatning. Gardermoen-dommen vil bli behandlet under punkt 6.

Gardermoen åpnet for at tiltak på flyplassen som innebar en forverring av ulempen, kunne anses som en ny virksomhet. Derfor vil det ved innføring av tiltaket etableres et nytt skjæringstidspunkt.

⁵¹ Rt.1974 s.524 Fornebu (s.532)

⁵² Rt.1977 s.1155 Flesland (s.1161)

5.4 Tidsprioritet for arvinger

Grannelova regulerer ikke forhold vedrørende tidsprioritet for arvinger. En særlig rettslig problemstilling som har reist seg for domstolene ved arveoverganger er om arvtager overtar arvelaters tidsprioritet og eventuelt fra hvilket tidspunkt tidsprioriteten begynner å løpe fra. Spørsmålet er altså om når tidsprioriteten for arvtagere begynner å løpe. Høyesterett har i flere sentrale avgjørelser⁵³ åpnet for at skjæringstidspunktet kan være ved den reelle overtakelse av eiendommen eller på et gitt tidligere tidspunkt. Vurderingen beror på en helhetsvurdering hvor en rekke momenter er av betydning. I det følgende skal jeg ta for meg flystøydømmene hvor Høyesterett har trukket opp hvilke momenter som er av betydning og hvilken vekt Høyesterett har tillagt disse.

Utgangspunktene i forhold til tidsprioritet er klare: Hovedregelen er at tidsprioriteten begynner å løpe fra det tidspunkt vedkommende har ervervet eiendommen. Reglene om arvingers tidsprioritet kan sies å moderere dette utgangspunktet. Det er på det rene at erstatningskrav som har oppstått på arvelaterens hånd, kan gjøres gjeldende av arvtager. Det er også klart at arvingen kan gjøre gjeldende forhold som ikke var ventelige på arvefallstidspunktet.⁵⁴

Høyesterett tar blant annet stilling til spørsmålet om arvtagers tidsprioritet i Fornebu-dommen. Spørsmålet for Høyesterett var om en arving som overtok eiendommen på et tidspunkt da flystøy var ventelig, kunne kreve at det ved en urimelighetsvurdering skulle legges vekt på at det for arvelater ikke var ventelig med flystøy ved erverv av eiendommen. Høyesterett utelukket ikke at det etter omstendighetene kan være tale om at forhold som forelå mens arvelater eide eiendommen, kunne påberopes av arvtager.⁵⁵

⁵³ Se blant annet Rt. 1974 s. 524 Fornebu

⁵⁴ Rt.1974 s. 524 Fornebu (s.534)

⁵⁵ Rt.1974s.524 Fornebu (s.535)

For Høyesterett hevdet staten at arv måtte sidestilles med kjøp: Det er forholdene på kjøpstidspunktet eller tidspunktet for arv som er avgjørende. Ved arvefallet kunne ikke arvtager regne med en støyfri eiendom. Naboene på sin side gjorde gjeldende at alminnelige arverettslige regler tilsier at den posisjon arvelater har skal overføres på arving.⁵⁶

Høyesterett uttalte at det som hovedregel er forholdene på det tidspunkt arvtager overtar eiendommen som er av betydning. Det avgjørende er om virksomheten urimelig er til skade for arvingen.

Høyesterett tok videre stilling til hver enkelt eiendom og forholdene ved overtakelsen av eiendommen. En enke satt i uskiftet bo etter sin mann som arvet eiendommen etter sin far i 1940. Høyesterett kunne ikke se at det forelå forhold som tilsa at enken kunne påberope seg sin svigerfars tidsprioritet. Eiendommen ble ansett ervervet i 1940 og hennes tidsprioritet løp fra dette tidspunkt. Hun ble således ikke tilkjent erstatning.

I Rt. 1977 s.1155 Flesland tar også Høyesterett opp arvingers tidsprioritet. Fire arvinger hadde ervervet eiendommene etter flyplassen var anlagt. Høyesterett viser til Fornebudommen og rettens bemerkning om at det ved vurderingen av om noe er urimelig for arvingen kan legges vekt på forhold som forelå mens arvelateren fortsatt eide eiendommen. Høyesterett la til grunn at *”hovedregelen om ervervstidspunktet i relasjon til flyplassanlegget må modifiseres noe.”*⁵⁷ Spørsmålet for Høyesterett ble således hvordan vilkårene for unntaket skulle fastlegges.

I saken var det enighet mellom partene om at det ikke var tilstrekkelig at arvingen hadde jobbet og bodd på eiendommen. Høyesterett sa seg enig i dette. Høyesterett var videre enig i statens anførsler om hvilke momenter som var av betydning for vurderingen. Som et hovedvilkår mente Høyesterett at dersom arvingen skal likestilles med de som ervervet

⁵⁶ Rt.1974s.524 Fornebu (s.534)

⁵⁷ Rt.1977s.1155 Flesland (s.1161-1162)

eiendommen før flyplassen ble anlagt, må arvingen på et tidligere tidspunkt ha hatt en faktisk og økonomisk tilknytning til eiendommen som kan likestilles med en reell overtagelse. Dette vil innebære at arvingen har ”hatt det faktiske ansvaret for driften, og denne må ha vært hans vesentlige og definitive ervervsgrunnlag.”⁵⁸ Andre momenter som også skulle bli tillagt vekt var blant annet arvingens alder, utdannelse, andre sysselsettingsmuligheter, særstilling i forhold til søsken og hvor lang tid det gikk fra flyplassanlegget sto klart til den formelle overtagelse fant sted. Høyesterett fant imidlertid som grunneierne anførte- at det ikke kunne kreves at alle momenter forelå til samme tid.

For to av de fire grunneierne fant Høyesterett at tilknytningen til eiendommene var tilstrekkelig. I begge tilfellene var det snakk om to gamle slektsgårder. Den ene arvingen, Jens Flesland, overtok slektsgården formelt i 1962 mens den andre arvingen, Johan Sletten overtok slektsgården i 1958. Jens Flesland drev gården i mange år før overtagelsen sammen med sin far og bror (senere kun med faren) under forutsetning av at han en dag skulle overta gården. Flesland hadde faktisk drevet gården fra 1946. Som nevnt tidligere i avhandlingen ble Flesland flyplass påbegynt av NATO i 1952. Disse arvingene ble således tilkjent erstatning av Høyesterett.

For de to gjenværende arvingene, var det dissens i Høyesterett.

Hans Olav Flesland var også eier av en gammel slektsgård som han hadde drevet sammen med moren siden farens død i 1941. I 1950 opphørte imidlertid gårdsdriften og eiendommen har vært en boligeiendom siden den gang. Hans Olav Flesland overtok den i 1954. Flertallet syntes tidsprioritetsspørsmålet vedrørende denne eiendommen var noe tvilsomt, men kom likevel til at gårdsdrift som var opphørt innen flyplassen kom ikke burde settes i noen særstilling i forhold til ervervstidspunktet. Mindretallet var imidlertid enig med lagmannsretten og fremhevet at Hans Olav Flesland hadde vokst opp på bruket, skaffet seg jordbruksutdannelse med tanke på en fremtidig overtakelse og forestått ved

⁵⁸ Rt.1977s.1155 Flesland (s.1162) jfr. (s.1157-1158)

driften av eiendommen siden ungdommen. Han hadde fortsatt en sterk tilknytning til eiendommen selv om gårdsdriften var avviklet og hadde påtatt seg kårforpliktelser overfor moren sin. Mindretallet påpeker også at det er en mulighet for at avståelse av en ikke ubetydelig del av eiendommen i forbindelse med byggingen av flyplassen kunne være medvirkende til at driften ikke lot seg opprettholde på grunn av utviklingen. Mindretallet mente etter dette at Hans Olav Flesland skulle bli tilkjent erstatning.

Eirik Flesland drev også en slektsgård. Han hadde alltid bodd på gården og han hadde også utdannet seg med tanke om å overta driften av gården en dag. Faren hans drev imidlertid gården frem til 1954 og eiendommen ble ikke overskjøtet til Eirik Flesland før i 1963. Flertallet fant også dette tilfellet tvilsomt, men idet han ikke faktisk overtok driften før i 1963, skulle han ikke stilles i en særstilling. Også i dette tilfellet mente mindretallet at oppvekst på gården, landbruksutdannelse og drifting og arbeid på gården siden ungdommen skulle ha mer å si. Dessuten drev Eirik Flesland fortsatt gårdsbruket. Derfor burde også Eirik Flesland bli tilkjent erstatning.

I Rt.1982 s. 588 Kjevik tok Høyesterett også stilling til om fire arvinger av gårder i nærområdet kunne få erstatning til tross for at overdragelsen av eiendommene forelå på et senere tidspunkt enn flyplassen ble anlagt. Alle arvingene manglet tidsprioritet da de formelle overdragelsene av gårdene fant sted etter flyplassen var et faktum. Felles for alle arvingene var at de hadde arbeidet på eller drevet eller deltatt i driften av småbruket fra ung alder og eiendomsoverdragelsene var fra den eldre generasjon til den yngre generasjon. Høyesterett mente at disse ikke kunne stilles i samme situasjon som de som frivillig slår seg ned rundt flyplassen. I det å være arving av gård ligger det et visst pliktmoment. Det var ikke snakk om man skulle overta gården eller ikke. Tradisjon, plikt og hensyn overfor familien tilsa at arvingen pliktet å overta gården. Høyesterett bemerker til dette at *”i alle fall måtte det mangle meget på det fri valg som vanligvis kjennetegner en eiendomservervelse, og som ligger bak tidsprioritetsvilkåret.”*

Etter dette tilkjente Høyesterett alle fire arvinger erstatning.

Man kan spørre seg om Høyesterett med dette lempet litt på det strenge tilknytningskravet som Høyesterett oppstilte i Flesland- dommen. Det kan se ut som om mindretallets mening i Flesland-dommen blir tiltrådt i Kjevik-dommen. Det er imidlertid vanskelig å sammenligne slike dommer idet forholdene på eiendommen er forskjellige. Men i Flesland-dommen hadde de arvingene som ikke ble tilkjent erstatning også en sterk tilknytning til eiendommen. Jeg er enig med Høyesteretts mindretall om at disse arvingene også burde blitt tilkjent erstatning.

Når man ser alle dommene i sammenheng, kan man se at visse momenter tillegges avgjørende vekt. Dersom arvingen har hatt sterk tilknytning til eiendommen i lang tid før flyplassen var påtenkt, kan arvingens tidsprioritet starte på et tidligere tidspunkt enn ved den reelle overtagelse. Arvingen må aktivt ha deltatt i driften av eiendommen. Som et hovedvilkår mente Høyesterett i Flesland- dommen at arvingen på et tidligere tidspunkt må ha hatt en faktisk og økonomisk tilknytning til eiendommen som kunne likestilles med en reell eiendomsoverdragelse. Tradisjon og pliktfølelsen til å overta eiendommen spiller også inn som et moment ved vurderingen. Dette ble tillagt stor vekt i Kjevik-dommen, men er ikke nevnt i de andre dommene. Jeg vil nevne at ved overtagelse av gårder, står odels- og åsetesrett og pliktmomentet sterkt. Også den sterke følelsesmessige tilknytningen tilsier at arvinger ikke i så stor grad står overfor et valg om å overta eller ikke. Nye erververe velger å etablere seg i området rundt flyplassen. Jeg mener derfor det er rett og rimelig at arvingers tidsprioritet kan løpe fra et tidligere tidspunkt enn ved den reelle overdragelsen.

6 Nærmere om ventelighetsmomentet slik det ble behandlet i Gardermoen-dommen

Ventelighetsvurderingen i Gardermoen-dommen krever en særlig redegjørelse.

Høyesteretts måte å anvende § 2 på kan kanskje ses på som en nytenkning ved måten å avgjøre ansvarsspørsmålet i ventelighetsvurderingen.

Som tidligere nevnt, er det ved ventelighetsvurderingen et spørsmål om tidsprioritet hvor ansvar avhenger av om det var naboen eller flyplassen som etablerte seg først.

Bestemmelsen stiller i utgangspunktet flyplassen til ansvar dersom naboen etablerte seg først. Rettspraksis har imidlertid åpnet for at også yngre naboer kan bli tilkjent erstatning selv om støyen har vært ventelig. Dette på grunn av at støyen ble verre enn det som var ventelig på etableringstidspunktet. Den tiltagende støyen innebar vesentlige forverringer. I 1989 ble dette lovfestet i §2 4.ledd. Bestemmelsen kunne ses som en oppmykning av 3.ledd ved at den utvider muligheten for erstatning fra naboene selv om en måtte forvente at flyplassen man etablerte seg ved medførte støy på eiendommen. I Gardermoen-dommen benyttet Høyesterett en annen metode for å løse ansvarsspørsmålet ved ventelighetsvurderingen. Det er denne vurderingen som skal behandles i det følgende.

Gardermoen har vært en flyplass siden 1912, men under den andre verdenskrig ble denne vesentlig utvidet og fullstendig ombygd. Frem til 1964 var det militær lufttrafikk som var dominerende og frem til dette tidspunktet ble det også benyttet veldig støyende jet-drevne jagerfly. Fra 1965 økte den sivile lufttrafikken og ble dominerende samtidig som den militære flyaktiviteten minket. Frem til 1997 bedret støybilde seg noe til tross for en økning i antall flybevegelser i året (ca. 42.000). Grunnen var at eldre fly ble byttet ut med nye støysvakere fly.⁵⁹

⁵⁹ Rt.2006 s.486 Gardermoen (avsnitt 2-4)

I oktober 1998 ble all trafikk flyttet fra Fornebu til Gardermoen flyplass. Gardermoen fikk dermed ”en trafikkøkning som er angitt å være uten sidestykke i norsk luftfarts historie.”⁶⁰ I 1999 var antall flybevegelser per år økt til 223.000.

Alle de aktuelle eiendommene i saken, med unntak av en, var ervervet etter 1950 og dermed etter flyplassen på Gardermoen ble anlagt. De fleste av eiendommene ble etablert før det ble vedtatt å legge hovedflyplassen til Gardermoen.

Tingretten kom fram til at det allerede i 1973 var påregnelig at hovedflyplassen kunne bli på Gardermoen og tilkjente erstatning til eiendommer som var etablert før den tid. Tålegrensen ble satt til EFN 65 forutsatt at det forelå tilfredsstillende inneforhold.⁶¹ Lagmannsretten kom imidlertid til at skjæringstidspunktet var da Stortinget fattet endelig vedtak om flytting av flyaktivitet fra Fornebu til Gardermoen den 8.oktober 1992. For noen av eiendommene kom lagmannsretten til at erstatning ville bli tilkjent etter §2 1. til 3.ledd som følge av overtredelse av tålegrensen. Resten av eiendommene ble tilkjent erstatning på grunnlag av §2 4. ledd selv om lagmannsretten hadde konkludert med at de ulemper det var tale om ikke var ventelige for naboene.

Førstvoterende i Høyesterett innleder med at han har et avvikende syn på lagmannsrettens anvendelsen av grannelova §2 4. ledd.

I spørsmålet om støyen var ventelig henviser Høyesterett til Bodø- dommen og Fornebu- dommen, men førstvoterende kom fram til at ingen av dommene var dekkende for den situasjonen som var på Gardermoen. Isteden viste Høyesterett til Rt. 1964 s. 609 Hunton Bruk på Gjøvik. Saken gjaldt en trefordelingsbedrift som opprinnelig ble etablert i 1889 og som over tid hadde drevet med forskjellige produksjoner. Fra 1932 produserte bedriften wallboard. I 1950-årene gikk imidlertid bedriften over til å lage sponplater. Dette medførte en stor støvutvikling og bedriften ble saksøkt av fire villaeiere i naboområdet. De

⁶⁰ Rt.2006 s.486 Gardermoen (avsnitt 5)

⁶¹ Rt. 2006 s.486 Gardermoen (avsnitt 9)

tilstøtende eiendommer lå ved et industriområdet og således måtte tålegrensen være høy for villaeierne. Spørsmålet for Høyesterett var ”om de endrede driftsformer- påregnelige eller ikke- medførte ulemper som i relasjon til dem som rammes fremtrer som etter forholdene usedvanlige eller upåregnelige.”⁶² Videre sier Høyesterett at det var klart at produksjon av wallboard voldte en viss støvplage. Men da sponplateproduksjonen begynte, medførte det en tilstøving av villaeiendommene av et slikt omfang at denne ulempen måtte fremstå som en ny ulempe.

Dommen har blitt omtalt i NOU 1982:19 Generelle lovregler om erstatning for forurensningsskade på s.71: ”Av premissene går det fram at retten la avgjørende vekt på at sponplateproduksjonen representerte en helt ny form for virksomhet, og at det dermed også var tale om en ny form for ulempe. Man kan vel si det slik at retten fant det mer naturlig å sammenlikne med den situasjon hvor det etableres en helt ny virksomhet på stedet, i stedet for å legge vekt på at det dreide seg om en utvidelse av en eksisterende virksomhet. Og da ble det altså ikke avgjørende hvorvidt naboene hadde etablert seg før bedriften ble anlagt, men at de hadde gjort det før denne markerte omlegging av virksomheten fant sted.”

Høyesterett fant at det i Gardermoen-saken forelå en lignende situasjon: Gardermoen var fortsatt en flyplass og ulempen var fortsatt støy. Det som imidlertid hadde endret seg på Gardermoen var at den over natten ble hovedflyplass, og trafikken økte voldsomt. Tidligere hadde Gardermoen hatt tilnærmet like mange flybevegelser som andre mellomstore flyplasser i landet. Men idet den ble landets hovedflyplass, ble ”rammene for en generelt ventelig utvikling ved denne flyplassen fullstendig sprengt.”⁶³ Selv om virksomheten fortsatt var av samme art, mente altså Høyesterett, i tråd med Hunton Bruk-dommen, at det i ventelighetsvurderingen skulle legges vekt på at en ny virksomhet var etablert idet ulempen hadde blitt vesentlig forverret. Høyesterett konkluderte derfor med at hovedflyplassen og den forbundne støy ikke var ventelig. Avgjørende for om

⁶² Rt.1964 s.609 Hunton Bruk (s.614.)

⁶³ Rt.2006 s.486 Gardermoen (avsnitt 58)

naboeiendommene skulle tilkjennes erstatning eller ikke var således om de hadde etablert seg før det ble kjent at Gardermoen skulle bli hovedflyplass.

Poenget med grannelova §2 4. ledd er at nabolovens tålegrense kan være overskredet selv om ulempen er ventelig. Høyesterett kunne tilkjent erstatning etter denne bestemmelsen, dersom ulempen var ventelig.⁶⁴

Poenget for Høyesterett var at naboene hadde etablert seg ved Gardermoen etter at Gardermoen som flyplass var et faktum, men likevel før Gardermoen ble en hovedflyplass. At det kom til å bli tiltagende støy fra Gardermoen var en faktor som for naboeiendommene var påregnelig. Tålegrensen er høyere for naboer som etablerer seg på et senere tidspunkt enn flyplassen. Derfor krever grannelova §2 4. ledd at det skal foreligge en ”monaleg forverring” dersom ulempen er ventelig. Det som imidlertid var en faktor for Høyesterett i denne saken var at antall flybevegelser per døgn hadde økt såpass at støyen fra flyplassen hadde passert det som kunne regnes som ventelig for naboene. Derfor kunne ikke dette tilfellet gå inn under 4. ledd idet 4. ledd stiller et krav til at ulempen var ventelig.

Idet Høyesterett fant at hovedflyplass på Gardermoen og den medfølgende støyulempen ikke var ventelig i grannelovas forstand, måtte spørsmålet bli løst på en annen måte. Høyesterett anså derfor Gardermoen som en ny virksomhet som ikke var ventelig for naboene, og løste spørsmålet etter §2 3.ledd.

Johan Greger Aulstad har kommentert Høyesteretts bruk av §2 i en artikkel. Han fremhever at Gardermoen-dommen er et eksempel på at Høyesterett har sett første til tredje ledd i sammenheng med fjerde ledd ved urimelighetsvurderingen⁶⁵. I sin drøftelse viser Aulstad til Høyesteretts uttalelse i avsnitt 97 i dommen: ”*Det særegne i vår sak er at lagmannsretten har anvendt §2 fjerde ledd i et tilfelle hvor retten på forhånd hadde konkludert med at de ulemper det var tale om, ikke var ventelige for naboene. I et slikt*

⁶⁴ Rt. 2006 s.486 Gardermoen (avsnitt 94)

⁶⁵ Johan Greger Aulstad s.31-32

tilfelle vil spillerommet i §2 første til tredje ledd for å konkludere med at ulempen er urimelig, være vesentlig større, og man er utenfor den situasjon som fjerde ledd er ment å gi en åpning for. Slik jeg ser det, vil det i vårt tilfelle være riktig å anvende første til tredje ledd også for disse gjenstående eiendommene. Ved ikke ventelig ulempe åpner disse bestemmelsene for en bred rimelighetsvurdering, hvor de momenter som trekkes frem i fjerde ledd, må kunne tillegges vesentlig vekt.”

Aulstad mener her at siden Høyesterett i Gardermoen-dommen åpnet for at det ved urimelighetsvurderingen etter 1. til 3.ledd kunne legges vesentlig vekt på momentene i 4. ledd, burde det samme kunne gjøres motsatt vei. Vurderingstemaene i 2. og 3.ledd vil dermed etter Aulstads syn kunne tillegges vekt når man tar stilling til hva som kan betraktes som en ”monaleg forverring” etter 4.ledd.

7 Innebærer Gardermoen-dommen en endring i rettspraksis?

7.1 Generell sammenligning

Hva er likt og hva er ulikt i dommene?

Det er et stort spenn i tid mellom de andre flyplassdommene og Gardermoen-dommen.

Den første flyplassdommen i Høyesterett var Bardu-dommen fra 1968. Så var det tre dommer på 70-tallet; Bodø-dommen i 1973, Fornebu-dommen i 1974 og Flesland-dommen i 1977. Deretter Kjevik-dommen i 1982. Gardermoen-dommen er fra 2006. Den er en ”fersk” dom. I utgangspunktet skal den da ha noe mindre prejudikatsvirkning.

Det har skjedd en betydelig endring av samfunnet gjennom disse årene fra 1968 og fram til 2006- 38 år senere.

Samfunnet er endret fra å være et primærnærings- og industrisamfunn til et servicesamfunn hvor offentlige ansatte utgjør en stor andel og hvor sysselsettingen i industrien har blitt relativt sett mindre.

Flere har fått mer fritid og bedre økonomi til å nyte fritiden.

Mobiliteten innenlands og utenlands har økt meget betydelig.

Samtidig er ”den kalde krigen” over slik at forsvaret nedprioriteres med mindre aktivitet.

Økonomien og forretningsvirksomheten har blitt globalisert. Det er nødvendig å frakte varer og personer for at dagens verdenssamfunn og Norge skal fungere på en i dag god måte.

Det er svært mange som har nytte av flyplassene. Samtidig er det mange som vil ha ulemper av det alle de andre har stor nytte og glede av.

Det er i dag (og var i 2006) en helt annen holdning til forurensning enn tidligere.

Forurensningsloven §6 1.ledd nr.2 definerer støy som forurensning. Etter lovens §2 nr.5 er det også forurenseren som skal betale.

Samfunnsutviklingen taler for å beskytte ”de få” som rammes av ulemper ved en storflyplass på bekostning av hele samfunnets nytte av prosjektet. Siden flyplassene anses nødvendig, vil den eneste måten å kompensere dette på være at tålegrensen overskrides og det iverksettes forebyggende tiltak og utbetales erstatning. Samfunnet bestemmer hvor flyplassene skal ligge, bruken av disse og har økonomi til å betale erstatning framfor at de skadelidte selv må ta tapet.

Grannelova §2 4.ledd kom inn i loven i 1989. Bestemmelsen viser at samfunnet i større grad enn tidligere vil beskytte enkeltindividene rettslig og økonomisk. Selv om bestemmelsen ikke ble brukt i Gardermoen-dommen av Høyesterett er den et argument for at tålegrensen er overtrådt. Er tålegrensen overtrådt fordi tiltaket fører til en vesentlig forverring av bruksforholdene for en avgrenset krets av personer, må det i enda større grad være urimelig om det ikke var ventelig.

Dette vil også kunne gjøre at det har noe mindre betydning hvilket tidspunkt naboen ervervet eiendommen (tidsprioriteten).

Det har også vært en utvikling i kravene til redusert støy. Fra de første flyplass- dommene hvor det ikke var noen klare og offisielle krav til støy og til Gardermoen- dommen hvor det forelå støykrav etter plan-og bygningsloven, forurensningsloven og konvensjoner osv. Det synes også å fremgå av Gardermoen-dommen at kravene til støynivå er skjerpet.

Det foreligger bedre målemetoder for støyintensitet.

Gardermoen er etter norsk målestokk en kjempeflyplass med en plutselig enorm trafikkøkning.

På bakgrunn av ovennevnte synes det som om det er vesentlige forskjeller mellom Gardermoen og de øvrige flyplass- sakene. Det er derfor etter min mening vanskelig å se at Høyesterett vesentlig har endret praksis.

Jeg skal i det følgende ta for meg flystøy- dommene og sammenligne med Gardermoen-dommen.

7.2 Spesiell sammenligning

7.2.1 Innledning

Etter Gardermoen-dommen kan det være naturlig å si at det er et nytt undermoment i vurderingen av 3.ledd: har ulempen forverret seg såpass at den kan anses som en ny virksomhet og en ny ulempe og således som en ulempe som ikke var ventelig for naboene ved deres etableringstidspunkt?

Stavang reiser spørsmål i en artikkel fra ”Nytt i Privatretten” om at Høyesterett i Gardermoen-dommen ”maskerer en viss nyorientering ved denne måten å avgjøre ansvarsspørsmålet.”⁶⁶ Stavang mener at Høyesterett kommer frem til et fornuftig resultat, men bemerker at Høyesterett selv burde kommentert hvilke prejudikatsvirkninger avgjørelsen ville få. Stavang stiller en hypotetisk problemstilling om resultatet i for eksempel Fornebu-dommen ville blitt det samme etter avsigelsen i Gardermoen-dommen. Det vil si: ville innføringen av den svært mye mer støyende Caravellen bli ansett som et nytt tiltak?

Jeg mener det foreligger fire typetilfeller hvor det kan være tale om et nytt tiltak eller en ny virksomhet og dermed om en ny ulempe er etablert eller ikke: overgangen militær flyplass til også sivil flyplass, innføring av en ny flytype, økning i antall flybevegelser og fysisk utvidelse av flyplassen.

⁶⁶ Stavang i ”Nytt i privatretten” s.21

7.2.2 Militær og sivil flyplass

Hittil har alle flyplasser i flystøydommene vært militære flyplasser enten før eller samtidig med at de også ble sivile.

Det kan stilles spørsmål om det ved overgangen fra militær flyplass til også å omfatte sivil lufttrafikk kan være tale om etablering av en ny virksomhet. Dersom det i tillegg blir sivil lufttrafikk på en militær flyplass, vil det bli en økning i antall flybevegelser, noe som vil medføre mer støy for naboene. Det blir da spørsmål om naboene som etablerte seg etter den militære flyplassen kunne regne med at også sivil luftfart skulle legges til dette området.

Jeg mener at etableringstidspunktet for den sivile lufttrafikken burde fungere som skjæringstidspunktet i slike tilfeller. Når den sivile lufttrafikken allerede har blitt etablert, må naboene forvente at flytrafikken i utviklingens medfør vil tilta etter hvert. At den militære flyplassen etter hvert også skal bli en sivil flyplass er ikke i samme grad å forvente med mindre dette har blitt uttrykt ved etableringen av den militære flyplassen. Forutsetningene som forelå ved etableringen av den militære flyplassen blir således endret.

I motsatt retning kan det tale at støyen på etableringstidspunktet antageligvis vil avta fordi militære fly støyer mer enn passasjerfly. Ofte vil det ikke være tale om en umiddelbar betydelig forverring slik som det var i Gardermoen-dommen. Forverringen på sivile flyplasser vil ofte merkes på et senere tidspunkt idet den sivile lufttrafikken tiltar gradvis.

Etter min mening vil overgang til sivil lufttrafikk på en militær flyplass som regel ikke være ventelig. Dette er et moment som kan tale for at det foreligger en ny virksomhet.

7.2.3 Innføring av ny flytype

Et annet spørsmål er om innføring av nye flytyper kan anses som et nytt tiltak.⁶⁷ Det vil i alle fall være et moment ved skjønnsvurderingen av tålegrensen. Når det er tale om innføring må det legges vekt på hvor mye høyere støyen er ved bruk i forhold til det støyen var ved bruk av det eldre flyet. Videre er det også et moment hvor mange flybevegelser av de totale flybevegelsene ved en flyplass flyet har. Dersom andelen av flybevegelser er liten, kan det vanskelig sies å være et nytt tiltak og således en ny ulempe. Dersom andelen imidlertid er stor, vil dette tale for at det foreligger et nytt tiltak.

Utgangspunktet er at naboene må regne med at støyen tiltar dersom de bosetter seg ved en flyplass. Støyen tiltar typisk dersom flyplassen utvides eller nye fly utvikles. Problemet med utvikling av fly er at det vanskelig kan sies hva som blir det neste.

Et spørsmål som kan reises er om innføring av nye flytyper kan medføre at støyen anses som en forbigående ulempe. Flyene utvikles stadig og blir byttet ut, og etter naboloven er i utgangspunktet ikke forbigående ulemper erstatningsutløsende. Dette argumentet svekkes, idet fly har en lang levetid. Ifølge Regjeringens handlingsplan mot støy 2007-2011 (s.17) har sivile passasjerfly en levetid på ca 30 år i kommersiell trafikk. 30 år kan neppe sies å være en forbigående ulempe, men fly blir byttet ut fortløpende. Fram til 1997 hadde antall flybevegelser per år på Gardermoen økt, men støynivået var likevel redusert på grunn av utbytting av eldre fly til fordel for støysvakere fly.⁶⁸ Det må regnes med at flyene vil bli stadig mindre støyende. Det er vanskelig å si i hvor stor grad Høyesterett kan ta stilling til hva som kan skje i fremtiden.

⁶⁷ Se Stavangs artikkel i "Nytt i privatretten" s.21. Han bruker innføring av nye typer som eksempel på hva som kan anses som et nytt tiltak.

⁶⁸ Rt.2006s.486 Gardermoen (avsnitt 4)

7.2.4 Betydelig økning i antall flygninger

Dersom antall flybevegelser øker, kan dette være et moment for at det foreligger en ny virksomhet. Spørsmålet er hvor mye det må øke for å anses som en ny virksomhet og også over hvor lang tid. En økning over lang tid kan anses som noe naboene må forvente dersom de etablerer seg ved en flyplass. En økning over kort tid kan tale for at det er en ny virksomhet. En økning over kort tid kan virke mer belastende enn en økning over lang tid.

Flystøy- dommene kan grovt inndeles i tre grupper: Gardermoen-dommen som innebar en øyeblikkelig og betydelig økning i antall flygninger. Fornebu-dommen som innebar en gradvis betydelig økning av flygningene. De andre dommene som innebar en gradvis økning av flygningene.

7.2.5 Fysisk utvidelse

Et moment kan være fysisk utvidelse av en flyplass. Dette vil nødvendigvis henge sammen med også økning i antall flybevegelser, idet behovet for en større flyplass henger sammen med økt aktivitet.

Dersom den fysiske utvidelsen innebærer at nye rullebaner blir bygget og/eller at nye innflygningstraseer blir etablert, vil dette være et moment som kan medføre at det anses som nytt tiltak. Boforholdene til naboene vil kunne forverres på grunn av mer støy. Faremomentet vil også kunne spille inn her idet det er større fare for at et fly krasjer i den banen de flyr inn eller eventuelt i den banen de letter.

Om det foreligger et nytt tiltak eller en ny ulempe, beror på en helhetsvurdering av disse typetilfellene hvor også alminnelige rimelighetsbetraktninger bør tillegges vekt.

Gardermoen- dommen er behandlet i punkt 6. De øvrige flystøy- dommene vurderes i det følgende i forhold til overnevnte momenter og Gardermoen-dommen.

7.3 Flystøy- dommene

7.3.1 Bardu- dommen

Bardu flyplass var opprinnelig en militær flyplass fra 1935 og ble fra midten av 50-tallet i en viss grad tatt i bruk som sivil flyplass. Før saken kom opp i retten i 1968 var den begrensede sivile luftaktiviteten redusert som følge av Tromsø lufthavn. I fremtiden ville flyplassaktiviteten bli redusert ytterligere som følge av at flyplassen for Harstad-Narvik området skulle bli bygget. I denne saken var det derfor ikke tale om ny virksomhet ved overgang fra militær til sivil flyplass.

I vurderingen i Bardu-dommen ble det lagt vekt på flytype, omfanget av nattflygning og dent støyen dette medfører på de enkelte eiendommer. Høyesterett la til grunn- som lagmannsretten- at 100dBc var en rimelig tålegrense.⁶⁹ Det ble lagt vekt på at innføring av jetflyvirksomheten var et markert vendepunkt i flyets historie⁷⁰ og derfor ikke var ventelig for saksøkerne i grannelovas forstand. Erstatning ble tilkjent. I saken forelå det en forverring av støy på eiendommene som følge av flyplassen, men støyen hadde tiltatt over tid og var ikke plutselig og voldsom. I forhold til Gardermoen-dommen mener jeg derfor at det ikke kan være tale om en ny virksomhet, eller et nytt tiltak.

Den støyøkningen som skjedde på grunn av innføringen av jetfly kan anses som en ny virksomhet.

⁶⁹ Rt.1968 s.411 Bardu (s.414)

⁷⁰ Rt.1968 s.411 Bardu (s.418)

7.3.2 Bodø- dommen

Bodø flyplass ble opprinnelig utbygget for sivile og militære formål i 1950. Noen overgang fra militær flyplass og dermed etablering av ny virksomhet var det derfor ikke snakk om her.

Flyplassen var et faktum i 1950. Retten nevner at den sivile lufttrafikken i 1960-årene økte veldig. Støymessig ble utviklingen markert ved innføringen av jetflyene som ble tatt i bruk som passasjerfly. På slutten av 1960-tallet ble nattflyvningene også hyppigere.

Flyfrekvensen av de militære flyene samt støyen fra de, økte i de samme årene. Støyen økte merkbart ved overgangen i 1960 til F-86K og i 1963 ved innføringen av F-104G. Ved måling av støynivået for lagmannsretten var noen av naboeiendommene nærmest flyplassen innenfor soner hvor støynivået lå på 115 dBC (126 PNdB), mens støyen for de østligste eiendommene lå på 108 PNdB. En del av eiendommene hadde en belastning som lå et sted mellom disse tallene.⁷¹

Idet støyendringen hadde vært så dramatisk i 1960, mente lagmannsretten at den naborettslige tålegrensen var passert på dette tidspunkt og at det derfor var dette tidspunkt som måtte legges til grunn.⁷²

Høyesterett nevnte at selv om flyplassen hadde bedre tidsprioritet, kunne det åpnes for at erstatning likevel kunne tilkjennes. Høyesterett erkjente at støyen var meget sjenerende for naboene. Men jetflyene hadde eksistert lenge før Bodø flyplass ble anlagt, og derfor måtte alle regne med at jetflyene ville bruke flyplassen.⁷³ Høyesterett konkluderte etter dette med at flyfrekvensen og støyen fra jetflyene hadde steget jevnt, men at dette måtte være ventelig for partene.

⁷¹ Rt. 1973s.1193 Bodø (s.1196)

⁷² Rt.1973 s.1193 Bodø (1197)

⁷³ Rt.1973s.1193 Bodø (s.1200-1201)

7.3.3 Fornebu- dommen

Flyplassen på Fornebu ble anlagt i 1934 for sivile formål. Under krigen utvidet tyskerne flyplassen for militære formål og det skjedde en gradvis meget stor trafikkutvikling fram til dommen i 1974.

I Fornebu-dommen la Høyesterett vekt på støynivå og flytype. Høyesterett mente at lagmannsretten hadde satt en for lav tålegrensen på 107 PNdB i forhold til den tålegrensen som ble satt i Bardu-dommen.⁷⁴

I Fornebu-dommen stiller Høyesterett spørsmål om støyen er av forbigående art idet Caravellen skulle byttes ut i årene 1974-1975. De nye flyene hadde et støynivå på ca 103 PNdB mens Caravellen hadde et støynivå på ca 113 PNdB. Høyesterett og lagmannsretten bemerket at det var usikkert hva fremtiden ville bringe, men spørsmålet om det var av forbigående art eller ikke hadde betydning for erstatningsplikten.⁷⁵

I Fornebu-dommen vises det til Flyplasskomitèens innstilling del I side 31. Caravellen var, da den ble tatt i bruk, det mest støyende flyet som brukte Fornebu.⁷⁶ I 1968 sto flyet for 25,5% av alle flybevegelsene ved flyplassen. Man regnet med at bruk av Caravellen skulle være opphørt innen 1972, men i 1973 hadde Caravellen fortsatt 5196 flybevegelser (12-13%) på Fornebu.

Det er mulig at Fornebu-dommen i noen utstrekning skulle gitt enda flere av grunneierne medhold i overskridelse av tålegrensen. Imidlertid må dommen vurderes ut fra endring av flytype, gradvise forverringer, noe andre samfunnsforhold, mindre klare forskrifter om støy, ingen forurensningslov og grannelovas § 2 4.ledd eksisterte heller ikke.

⁷⁴ Rt.1974s.524 Fornebu (s.531)

⁷⁵ Rt.1974s.524 Fornebu (s.532)

⁷⁶ Rt.1974s.524 Fornebu (s.528)

7.3.4 Flesland- dommen

Flesland flyplass ble påbegynt utbygget av NATO i 1952 og ble åpnet i oktober 1955, men da saken var i retten i 1977 ble den neste bare brukt til sivile formål. Tålegrensen var overskredet for en del av grunneierne som fikk erstatning.

I Flesland-dommen sier førstvoterende ”Når det gjelder fastleggingen av en generell tålegrense, kan jeg ikke være enig i statens syn – at det i rettspraksis er fastslått at tålegrensen skal være 110 PNdB med mindre særlige grunner tilsier en lavere grense. Man har riktignok i tidligere saker tatt utgangspunkt i bestemte tall for tålegrensen, men avgjørende har i alle saker vært vurderingen av ulempen for den enkelte eiendom. Fastleggingne av en generell tålegrense er- slik jeg ser det- en praktisk fremgangsmåte, et hensiktsmessig utgangspunkt for den individuelle vurderingen av eiendommen. Sammenligningen med generelle tålegrenser anvendt ved andre flyplasser kan være av interesse.”⁷⁷ Høyesterett viste til lagmannsretten som tok i betraktning generell tålegrense for Flesland- området og tålegrensen som tidligere er lagt til grunn i andre flystøy- dommer målt i støy. Men retten tok også i betraktning mange andre momenter: tallene for landing og avgang, topografiske forhold, anvendte flytyper og nattflygning. Lagmannsretten foretok også en individuell vurdering for hver enkelt eiendom hvor ”eiendommens art og beliggenhet, flyfrekvens, varigheten av flystøyen og fordelingen på flytyper og nattflygning” samt måleresultatene for vedkommende eiendom.⁷⁸

7.3.5 Kjevik- dommen

I 1936 ble det bestemt at Kjevik skulle bli flyplassen for Sørlandet og i 1939 ble den tatt i bruk som en sivil flyplass. Under krigen ble den naturligvis tatt i bruk som militær flyplass av tyskerne. Den militære flyaktiviteten på Kjevik var ubetydelig.

⁷⁷ Rt.1977s.1155 Flesland (s. 1161)

⁷⁸ Rt. 1977s.1155 Flesland (s.1160)

De som hadde etablert seg eller hadde tilknytning til det støyutsatte området⁷⁹, fikk erstatning.

I Kjevik-dommen ble saken avgjort ut fra etableringstidspunktet til flyplassen i 1936. Høyesterett sa at: ”Den som deretter bygde i naboskapet til flyplassen, gikk med åpne øyne inn i et område i utvikling, og må akseptere den risiko for ulemper som dette kunne medføre, også en så vesentlig endring av støyforholdene som begynte i 1968 med overgangen fra propellfly til jetfly i rutedriften.”⁸⁰

8 Rygge-saken

Rygge flystasjon ble etablert i 1954 som en militær flyplass. Den ble drevet kun som militær flyplass fram til 2004 da Luftforsvaret fikk konsesjon for å anlegge en sivil flyplass på Rygge.

I Rt 1960 s 59 Rygge fikk grunneierne ikke medhold i at de hadde krav på erstatning for ulemper ved støy fra Rygge flyplass utover det som fulgte av daværende grannelov §12. Den ulempe ekspropriasjonen førte med seg var en alminnelig forandring av støyforholdene i hele området uten hensyn til om den enkelte hadde avstått grunn. Den besto ikke ”en rettslig relevant årsakssammenheng” mellom ekspropriasjonen og ulempene. I RG 1962 s 596 Rygge fikk en del grunneiere i nærheten av Rygge flyplass ulempeerstatning etter granneloven for støy fra jetflyene.

⁷⁹ Se punkt 5.4.

⁸⁰ Rt.1982 s.588 Kjevik (s.594)

Spørsmålet er om overgangen fra ren militær flyplass til også sivil flyplass er overtredelse av grannelovas tålegrense.

Rygge-saken har enda ikke vært oppe for retten, men problemstillingen har vært omtalt i media. SINTEF har utarbeidet en støyrapport for området. Det er denne rapporten som er utgangspunktet for den følgende vurderingen.⁸¹

Overgangen fra militær flyplass til også å bli en sivil flyplass være et moment i vurderingen av om det foreligger en ny virksomhet og således en ny ulempe. Rygge lufthavn har siden 1954 vært etablert som en militær lufthavn, og som en militær flyplass er dermed Rygge godt etablert som nabo. Det er anlagt hovedflyplass på Gardermoen og en flyplass for chartertrafikk og småfly på Torp ved Sandefjord. Disse har vært etablert i en del år. Det var da ikke ventelig at Rygge skulle bli sivil flyplass før det ble vedtatt i 2004.

Videre vil antall flybevegelser ha betydning for om det foreligger en ny virksomhet eller et nytt tiltak. Av SINTEFs rapport fremgår det at den militære aktiviteten og småflyaktiviteten vil ligge på omtrent samme nivå det pleier- cirka 7000 flybevegelser i året. Den sivile lufttrafikken er satt til 21 000 flybevegelser iløpet av et år.⁸² Dette tilsvarer cirka 58 flybevegelser per dag. Dette er en klar forverring av forholdene. Rygge får en stor og plutselig økning av flybevegelsene. Dette er en vesentlig mindre økning enn i Gardermoen-dommen, men taler likevel for at tålegrensen er overskredet.

Når det gjelder bruk av flytyper, vil det ved Rygge blir brukt jagerfly i den militære virksomheten. Dette innebærer i seg selv en voldsom støy som naboene har levd med siden disse flytypene ble innført. I tillegg vil det nå bli brukt sivile fly, som er mindre støyende. I forhold til dB innebærer derfor ikke innføringen av sivile fly, som type noen ny form for virksomhet. Jagerfly er langt mer støyende enn sivile fly.

⁸¹ SINTEF ”Flystøyberegninger for Moss Lufthavn Rygge”

⁸² SINTEF ”Flystøyberegninger for Moss lufthavn, Rygge” s.28

Det synes ikke pr dato å være tale om fysisk utvidelse av flyplassen. Derimot etableres nye inn-og utflygningstraseer. Forsvaret har i utgangspunktet gjort dette for å dempe støybelastningen i boligområdene. Støydempende tiltak vil antagelig også bli gjort på en del boliger. Fortsatt vil en del sivile boliger ligge innenfor den røde sonen, dvs. der hvor det er over 62 dBA (gjennomsnittlig støynivå over ett døgn) utendørs.

Forurensningsforskriftens kapittel 5 skal fremme helse og trivsel og setter minstekrav til innendørs støynivå. Tiltak skal iverksettes dersom innendørs støynivå er over 42 dBA. 42 dBA innendørs støy tilsvarer ca 65 dBA utendørs støy.⁸³

SINTEFs rapport har ikke beregnet detaljert støy for den enkelte grunneier. Dess høyere støynivå for den enkelte, dess mer vil tale for at tålegrensen er overskredet.

Rygge har vært en etablert militær flyplass i 55 år. Dessuten har grunneierne på begynnelsen av 60-tallet fått avgjort erstatningsspørsmålet vedrørende ulemper for støy for de som var etablert da flyplassen ble bestemt i 1951. Disse grunneierne og de som har kommet til siden kan ikke gis medhold i at grannelovas tålegrense er overtrådt pga militær flyplass. Det er bare økningen pga den sivile luftfarten som skal vurderes i forhold til tålegrensen. Et spørsmål er imidlertid om den økte støyen pga sivil lufttrafikk lettere vil medføre at tålegrensen er overskredet som følge av at det var støy fra militær lufttrafikk fra før.

Det er flere momenter som taler for at overgangen fra ren militær til også sivil luftfart på Rygge kan innebære overtredelse av grannelovas tålegrense. Dette må imidlertid vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle for hver eiendom.

⁸³ Forsvarsbygg nyhetsbrev ”Støykartlegging ved Moss Lufthavn Rygge av mai 2006

9 Sedvanlighetsmomentet

Det andre momentet i grannelova §2 3.ledd er sedvanlighetsmomentet. I dette ligger det hva som er vanlig for lignende områder, jfr. ”*det som plar flygja av vanlege bruks- eller driftsmåtar på slike stader*”. Etter NUT-1957-3 Rådsegn 2 s. 27 var det slik at en ulempe ikke kunne anses som urimelig dersom det kunne anses som vanlig på lignende steder. Etter lovendringen i 1989 ble imidlertid dette kriteriet myket opp. Tidligere ble kriteriet tillagt absolutt vekt mens det nå inngår i en helhetsvurdering.⁸⁴

Ventelighetsmomentet sier noe om hva som er ventelig på vedkommende sted. Ved sedvanlighetsmomentet er det tale om hvilke ulemper som er vanlige i enkelte typer strøk.

Sedvanlighetskriteriet krever at det skal foretas en sammenligning av ulemper i to ulike situasjoner⁸⁵ og også en sammenligning av hva som er vanlig i slike strøk.

Man skal ta stilling til om ulempen er vanlig eller ikke, jfr. ”*plar fylgja av*”. At det er ulempen og ikke tiltaket det er tale om fremgår av forarbeidene og teori.⁸⁶ Videre står det også i forarbeidene at en ulempe kan være usedvanlig dersom den er så stor at den ligger utenfor det folk er vant med eller at den er ny- enten ny på vedkommende sted eller nytt på grunn av utviklingen. I dette ligger det at størrelsen av ulempen vil ha noe å si og også hva som i utviklingens medfør er vanlig. Det vil si: hva som er vanlig vil endre seg med utvikling og samfunnsforhold. Falkanger viser til at en virksomhet som tidligere ikke var akseptert kan bli det, men på et senere tidspunkt idet utviklingen tilsier det. Som eksempel viser han til bruk av radio, tv og musikkanlegg som ikke tidligere var vanlig, men som nå må godtas som sedvanlig i ethvert strøk.

⁸⁴ Ot.prp.nr.33 (1988-1989)s.39

⁸⁵ Stavang ”Naborettens forurensningsansvar” s.82.

⁸⁶ NUT-1957-3 Rådsegn 2 s. 27. Stavang presiserer i ”Naborettens forurensningsansvar” s.78-79 at ”det” refererer til ”noko” i 1.ledd som igjen henviser til ulempe.

Skaden eller ulempen må videre ses i sammenheng med strøkets karakter, jfr. ”på staden”. I dette henseendet må strøkene til en viss grad kategoriseres.⁸⁷ En må da for eksempel spørre seg om hva som er vanlig i et villastrøk, i et landbruksdistrikt, et område nær en by osv. Spørsmålet er imidlertid ikke hva som er vanlig i vedkommende strøk, men hva som er vanlig i lignende type strøk.

I Fornebu-dommen viser Høyesterett til sedvanlighetsmomentet. På den tid da noen av eiendommene ble ervervet, kunne ingen tenke seg at det ville komme en flyplass på Fornebu. To av eiendommene ble ervervet og bebygget i årene 1931-1933. På denne tiden forelå det en godkjent reguleringsplan for villamessig bebyggelse for en stor del av Fornebu-området. Heller ikke for disse naboene kunne flyplassen anses for ventelig. Høyesterett nevner videre at siden dette var tilfellet, kunne det heller ikke påberopes overfor disse naboene at utviklingen på Fornebu ikke er ”*verre enn det som plar fylgja av vanlege bruks- eller driftsmåtar*” ved flyplasser som ligger nær boligområder.⁸⁸

10 ”Monaleg forverring av brukstilhøva”

§ 2 4.ledd lyder: ”*Jamvel om noko er venteleg eller vanleg etter tredje stykket, kan det reknast som urimeleg så langt som det fører til ei monaleg forverring av brukstilhøva som berre eller i særleg grad råkar ein avgrensa krins av personar.*”

Leddets kom med lovendringen i 1989. Den ble ansett som en oppmykning av gjeldende rett. Den ble sett på som et unntak fra hovedregelen om at ventelige og sedvanlige skader

⁸⁷ Endre Stavang ”Naborettens forurensningsansvar” s.85

⁸⁸ Rt.1974 s.524 Fornebu (s.533)

eller ulemper ikke kunne begrunne erstatning.⁸⁹ Nå kan altså naboer bli tilkjent erstatning også i de tilfeller hvor ulempen er ventelig eller sedvanlig.

Lovendringen innebar at yngre naboer ble stilt i en bedre posisjon enn de tidligere var. Dette førte også til at etableringstidspunktet ikke var så viktig lenger som det det hadde vært. Dette kan man også se av den rettspraksis som det har blitt redegjort for tidligere i avhandlingen. At etableringstidspunktet tidligere har blitt tillagt for stor vekt i ventelighetsvurderingen, var et punkt som også ble fremhevet i forarbeidene⁹⁰. Forarbeidene mener imidlertid at det er viktig å fortsatt skille mellom eldre og yngre naboer idet naboer som etablerer seg etter for eksempel en flyplass må regne med støy fra flyplassen. Man må også regne med en gradvis forverring av støyen. Siden det i slike tilfeller ville være tale om en ventelig ulempe, ville det falle utenfor de tilfeller hvor erstatning vil kunne bli tilkjent. Det man i forarbeidene derfor ville bøte på var at de yngre naboene måtte finne seg i store forverringer uten å få erstatning. Det nye leddet skulle derfor tjene som en ”*sikkerhetsventil for de tilfeller der det kan synes særlig urimelig at skadelidte blir stående uten erstatningsrettslig vern.*”⁹¹ I forarbeidene blir det likevel presisert at hovedregelen fortsatt er at de som etablerer seg etter en virksomhet må tåle den støyen som allerede er der samt forverringer i denne uten å ha rett til erstatning.

Dette leddet åpner altså for at ulempen kan være urimelig selv om den er ventelig.

For yngre naboer skal tålegrensen være høyere enn for eldre naboer- derfor er det et krav om ”monaleg forverring” i § 2 4.ledd.

Er ulempen ventelig, må man være over en svært høy tålegrensen før den kan bli ansett som urimelig, jfr. ”monaleg forverring”.⁹²

⁸⁹ Ot.prp.nr.33 (1988-1989) s.39-40.

⁹⁰ Ot.prp.nr.33 (1988-1989) s.41

⁹¹ Ot.prp.nr.33 (1988-1989) s. 41

⁹² Rt.2006 s.486 Gardermoen (avsnitt 95)

Dessuten må ulempen i særlig grad ramme en avgrenset krets av personer. Rammer det flere enn dette, er det ikke urimelig. Den avgrensede kretsen må ikke bestå av få mennesker. Den kan godt være et helt bygdelag.⁹³

§ 2 4. ledd endret urimelighetsvurderingen: Dersom ulempen er ventelig, kan man likevel få erstatning dersom det foreligger en ”monaleg forverring av brukstilhøva”, se spesielt Gardermoen- dommen. HR hadde her ikke behov for å bruke §2 4. ledd, da utviklingen av Gardermoen ble sett på som en ”ny virksomhet”. Overføringen av all flyvirksomhet fra Fornebu til Gardermoen, var ikke ventelig da Gardermoen først ble anlagt. At Gardermoen når var å betrakte som hovedflyplass var således en ny virksomhet. Skjæringstidspunktet ble således forskjøvet til vedtak om hovedflyplass på Gardermoen i 1992. Alle de som hadde ervervet eiendom før dette tidspunktet fikk erstatning da den ”nye virksomheten” ikke var forventet på et tidligere tidspunkt.

Før vedtagelsen av §2 4. ledd hadde ikke Høyesterett tilkjent naboer erstatning der hvor tiltaket fra naboeiendom var ventelig eller sedvanelig. Innføringen av §2 (4) innebar derfor en oppmykning idet naboen kan tilkjennes erstatning selv om tiltaket var ventelig.

For øvrig vises til det som er skrevet i punkt 6.

⁹³ Thor Falkanger ”Fast eiendoms rettsforhold” s. 308

11 Avslutning

Formålet med avhandlingen har vært å gi en oversikt over urimelighetsvurderingen i grannelova § 2 og de dommene som har blitt avsagt av Høyesterett i saker om flystøy.

Av avhandlingen kan man se at en skjønnsmessig lov uten utfyllende forarbeider fra det offentlige har gjort at det er domstolene som står for utviklingen på området. Vurderingene bærer veldig preg av å være skjønnsmessige. Derfor har det til tider vært vanskelig å skille vurderingene fra hverandre.

I spørsmålet om hva som er tålegrensen og når denne er overtrådt spiller mange faktorer inn. Hver eiendom skal behandles individuelt når tålegrensen skal fastsettes: eiendommens beliggenhet, avstanden mellom eiendommen og flyet ved inn- og utflyvning, om eiendommen ligger i inn- og utflygningstraseer, flyhyppigheten, type fly osv. Videre må man også ta stilling til tidspunktet for flyplassens etablering og naboens etablering, samfunnets økonomiske interesse i flyplass og besparelser av støy andre steder.

At naboene til flyplasser har rett til erstatning dersom gitte vilkår er oppfylt, er etter min mening rettferdig. Støy og annen forurensning er ”onder” som er mer uttalte i dag enn den gang. Samfunnet har blitt mer avhengig av flyplasser og det er store økonomiske ringvirkninger av flyplassene. Det er derfor større grunn til å verne individene som får ulempene på samfunnets bekostning.

Gardermoen-saken er helt klart et særtilfelle hvor ulempen ble så mye verre at det var urimelig at de yngre naboene ikke fikk erstatning. Når man etablerer seg i et område hvor en flyplass allerede er etablert, er tålegrensen veldig høy for de yngre naboene. Det har ikke vært en så voldsom støyforverring på noen av de andre flyplassene at jeg kan se at Gardermoen er direkte sammenlignbar med disse.

Etter min oppfatning, kom Høyesterett til en god løsning i Gardermoen-dommen. Noe annet resultat enn at naboene ble tilkjent erstatning ville være urimelig. Problemet er at Høyesterett ikke har klarlagt prejudikatsvirkningene som dommen vil ha. Høyesterett er gjerne forsiktige med å gi klare signaler om prejudikatvirkning for dommer de avsier.

Den økte flyaktiviteten i Rygge- saken kan innebære at den har en del momenter i tålegrensevurderingen som i noen grad er tilsvarende Gardermoen.

12 Litteraturliste

Thor Falkanger; ”Fast eiendoms rettsforhold” 3.utgave Universitetsforlaget 2005

Endre Stavang: ”Erstatningsrettslig analyse med særlig vekt på eiendom og miljø”
J.W.Cappelens Forlag as, Oslo 2007

Endre Stavang: Erstatning for støy og andre ulemper fra Oslo Lufthavn Gardermoen. HR-2006-00731-A (sak.nr. 2005/548) Nytt i privatretten: nyhetsbrev for informasjon på det privatret. (2006) ISSN 1501-9594. (2) s. 21-22

Endre Stavang ”Naborettens forurensningsansvar, Prinsipper for tålegrensevurderingen”.
Cappelen Akademisk Forlag, Oslo 1999

Ernst Nordtveit: Kommentar til Granelova: Norsk Lovkommentar (online)

Johan Greger Aulstad: Nabolovens §2 fjerde ledd (2008). Publisert i Festskrift til
Jussformidlingens 35-årsjubileum 2008 s. 22 (FEST-2008-uib-22).

SINTEF A58- Åpen RAPPORT, ”Flystøyberegninger for Moss lufthavn, Rygge.
Støysonegrenser etter T-1442. April 2006

Nyhetsbrev fra Forsvarsbygg av mai 2006, ”Støykartlegging ved Moss Lufthavn Rygge”
Klima-og forurensningsdirektoratets hjemmeside: www.klif.no

Miljøstatus i Norge sin hjemmeside (internettside på oppdrag fra Miljøverndepartementet):
www.miljostatus.no

Regjeringens handlingsplan mot støy 2007-2011:

http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/rapporter_planer/planer/2007/handlingsplan-mot-stoy-2007-2011.html?id=465549

Veileder til Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (støyretningslinjen) TA-2115/2005

Ot.prp.nr.24 (1960-1961)

Ot.prp.nr.33 (1988-1989)

Ot.prp.nr. 52 (2008-2009)

NUT-1957-3 Rådsegn 2

NOU 1982:19 Generelle lovregler om erstatning for forurensningsskade

13 Domsregister

RG 1962 s.596

Rt. 1960 s. 59 Rygge

Rt. 1964 s. 609 Hunton Bruk

Rt. 1968 s. 411 Bardu

Rt. 1973 s. 1193 Bodø

Rt. 1974 s. 524 Fornebu

Rt. 1977 s. 1155 Flesland

Rt. 1982 s. 588 Kjevik

Rt. 1990 s. 20 Sola

Rt. 2006 s. 486 Gardermoen

14 Lovregister

Eiendomsrettens Begrænsning i Naboforhold av 27.mai 1887 nr. 1 (Grannelova av 1887)

(opphevet)

Oreigningslova av 23. oktober 1959 nr. 3

Grannegjerdelova av 5. mai 1961

Grannelova av 16. juni 1961 nr. 15

Delingsloven av 23. juni 1978 nr. 70 (opphevet)

Jordskifteloven av 21. desember 1979 nr. 77

Forurensningsloven 13. mars 1981 nr. 6

Ekspropriasjonserstatningslova av 6. april 1984 nr. 17

Plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77 (delvis opphevet)

Matrikkelloven av 17. Juni 2005 nr. 101

Plan- og bygningsloven av 27.juni 2008 nr.

