



GULATING LAGMANNSRETT

DOM

Avsagt: 11.10.2010 i Gulating lagmannsrett,

Saksnr.: 09-195215ASD-GULA/AVD2

Dommere:

Lagdommer	Arne Fanebust
Lagdommer	Margareth Christophersen
Ekstraordinær lagdommer	Ivar Oftedahl

I	Anke		
	Ankende part	Marta Gerd Bjørsvik Bækvold	Advokat Brynjar Mørkved
	Ankemotpart	Lindås kommune	Advokat Endre Grande
II	Anke		
	Ankende part	Lindås kommune	Advokat Endre Grande
	Ankemotpart	Bjørg Bjørsvik	Advokat Brynjar Mørkved
	Ankemotpart	Svein Jarle Bjørsvik	Advokat Brynjar Mørkved

Innledning

Saken gjelder anke over dom avsagt av Nord- og Midhordland jordskifterett.

Ivar Bjørsvik overtok i sin tid bnr 3 under gnr 56 (nå gnr 231) i Bjørsvik i daværende Hosanger (nå Lindås) kommune. Han etablerte seg med butikk i havneområdet der. Senere overtok han også bnr 14, 15 og 21. Fra 1880-årene av anløp rutebåter tilhørende Indre Nordhordland Dampbåtlag området, og for å sikre atkomst for disse ble det oppført en kai foran butikken. Kaien ble fradelt bnr 3 ved skylddelingsforretning avholdt 19. juli 1929 og gitt bnr 34. Den nye parsell ble overdradd til dampbåtlaget ved skjøte tinglyst senere samme år, og i 1973 ble parsellen overdradd til Lindås kommune. Den formelle overdragelse ble ordnet først ved skjøte datert 12. september, tinglyst 23 september 2005.

Rutebåtene sluttet etter hvert å gå, og fra 1967 hadde Bjørsvik bare anløp av en ferge som benyttet en nyanlagt fergelem lengre inne i vika. Den gamle kaien ble brukt som sidestøtte for fergen, og det ble også støpt ytterligere sidestøtte for denne. Fra 1970 ble det slutt også på fergetrafikken, siden de fergeavhengige områder etter hvert hadde fått veiutløsning. Kaien var etter dette bare i tilfeldig bruk, med sporadiske anløp av bl.a. bokbåten "Epos".

Nordhordland Veteranbåtlag overtok i midten av 1990-årene MS Vaka, som var identisk med en tidligere rutebåt som hadde gått i trafikk i Osterfjorden under navnet DS Oster. Veteranbåtlaget søkte Lindås kommune om å få fortøye båten ved Bjørsvikkaien inntil videre, og dette vedtok kommunen enstemmig å samtykke til 2. mai 1996. Laget gikk etter dette i gang med å restaurere båten og bringe den tilbake til gammel stand. Dette arbeidet ble utført mens båten lå ved kaien i Bjørsvik. Arbeidet var omfattende og tidkrevende, og først i 2005 var det avsluttet. DS Oster har senere vært brukt til ulike arrangementer i tiden fra mai til medio september hvert år, men ellers har den ligget fortøyd ved Bjørsvikkaien.

Ivar Bjørsviks eiendommer og butikkdriften ble overtatt av sønnen Anders, og da butikken ble nedlagt i 1987 ble eiendommene overdradd til dennes barn igjen. Hjemmelshaver til bnr 3, 15 og 21 i dag er Marta Gerd Bjørsvik Bækvold, mens bnr 14 eies av Svein Jarle Bjørsvik og Bjørg Bjørsvik. Marta Gerd førte etter hvert en utstrakt korrespondanse, særlig med kommunen, vedrørende rettigheter til kaien med bakgrunn i vedtaket om å la Veteranbåtlaget ha DS Oster liggende der. Siden partene hadde ulike oppfatninger om rettighetsforholdene, besluttet Lindås kommune 15. september 2005 å fremme sak for jordskifteretten for å få avklart eiendoms- og rettsforholdene for Bjørsvik kai og fergekai med tilstøtende veiareal. Jordskifteretten avsa dom 17. august 2009 med slik slutning:

1. Lindås kommune er eier av det omtvistede arealet mellom sjøen og gnr 231 bnr 3, 15 og 21, der grensen mellom de nevnte eiendommene og gnr 231 bnr 70 går som følger: Grensen tar til i et umerket grensepunkt i veien og går 4.73 meter i retning 166.67 gon til umerket grensepunkt, her knekker grensen og går 8.66 meter i retning 173.08 gon til umerket grensepunkt, her knekker grensen og går 9.70 meter i retning 180.41 gon til umerket grensepunkt.

2. Lindås kommune, som eier av gnr 231 bnr 70, har alle strand- og eiendomsrettigheter utenfor sjølinjen langs det omtvistede arealet, jfr punkt 1 ovenfor.
3. Grensen mellom 231 bnr 14 og gnr 231 bnr 70 tar til i et umerket grensepunkt ved vestveggen av bygningen på bnr 14 og går 6.72 meter i retning 281.77 gon til umerket grensepunkt i kaikanten.
4. Eier av gnr 231 bnr 34 har rett til å bruke sjøareal utenfor gnr 231 bnr 14 så langt det er nødvendig i forbindelse med av- og påstigning/kjøring for rutegående båter. Rettigheten er begrenset til å gjelde korte opphold.

Det skal bemerkes at domsslutningen punkt 1-3 gjelder veispørsmålene, mens punkt 4 gjelder kaien nevnt ovenfor. Tvisten vedrørende veien, som altså er tatt opp i samme sak for jordskifteretten, gjelder spørsmålet om hvor den offentlige veien har sitt endepunkt.

Lindås kommune har anket jordskifterettens dom til Gulating lagmannsrett for så vidt gjelder domsslutningen punkt 4. Marta Gerd Bjørsvik Bækvold har anket dommen, med unntak av det nevnte punkt, til Gulating jordskifteoverrett. Etter at jordskifteoverretten har tatt opp spørsmålet om hva som er rett ankeinstans, er anken fremmet for lagmannsretten.

Svein Jarle Bjørsvik og Bjørg Bjørsvik har levert tilsvaer til kommunens anke. Marta Gerds anke er i det følgende betegnet sak 1, og kommunens anke sak 2. I fortsettelsen er kommunens motparter for enkelthets skyld i noen tilfeller betegnet som Bjørsvikpartene.

Ankeforhandling med befarings ble holdt over tre dager fra 14. september 2010. For Lindås kommune møtte assisterende rådmann Kåre Jordal. For øvrig møtte Marta Gerd Bjørsvik Bækvold og Svein Jarle Bjørsvik, sistnevnte med fullmakt fra Bjørg Bjørsvik. Partene ga forklaring og det ble avhørt tre vitner. Det ble fremlagt en del nye dokumenter. For øvrig fremstår saken i det vesentlige i samme bevismessige skikkelse som for jordskifteretten.

Partenes påstander, og påstandsgrunnlagene i hovedtrekk

Marta Gerd Bjørsvik Bækvold har for lagmannsretten lagt ned slik påstand i sak 1:

1. Marta Gerd Bjørsvik Bækvold tilkjennes eiendomsrett til all grunn og alle anlegg med unntak av bnr 34 samt tilkjennes alle strand- og tilflottsretter på sjøsiden av gnr 231 bnr 15, 21, og 34 i Lindås kommune med unntak for anløp av rutegående fartøy til bnr 34 for korte opphold.
2. Lindås kommune dømmes til å betale Marta Gerd Bjørsvik Bækvold sakskostnader for lagmannsrett.

Bjørg Bjørsvik og Svein Jarle Bjørsvik har lagt ned slik påstand i sak 2:

1. Anken forkastes.
2. Lindås kommune dømmes til å betale Bjørg Bjørsvik og Svein Jarle Bjørsvik sakskostnader for lagmannsrett.

Fra disse parter vises det til at deres rettsforgjengere var eiere av de omtvistede arealer fra 1881, og at det etter den tid bare har funnet sted *ett* salg. Dette gjaldt ytterkaien, mens resten av kaien fortsatt var i deres eie. Gjennom dette salget, som fant sted i 1929, ble ansvaret for vedlikeholdet av kaien plassert, og det ble også klarlagt hvem som kunne holdes ansvarlig når det gjaldt sikkerheten i forbindelse med anløp av rutebåtene. Videre var deres rettsforgjengere, som drev butikk på kaien, interessert i å legge til rette for slike anløp, idet dette var nødvendig av hensyn til butikkdriften. De var nøyeregnende folk, og det er ikke grunn til å tro annet enn at de hadde orden i sine papirer og visste hva de gjorde.

Om kaien på bnr 34 ble bygget av Indre Nordhordland Dampbåtlag før overdragelsen i 1929, er slik disse parter ser det, ikke avgjørende for saken. Slik de ser det, er det således ikke tvilsomt at den offentlige vei på stedet starter i grenselinjen mellom bnr 3 og bnr 21. Det vises i denne forbindelse til de veiprofiler som er fremlagt, og minnes om at det ikke ble iverksatt *noen* tiltak på bnr 3 da veien ble bygget. De referanser i skylddelingene som den annen side viser til, endrer ikke dette, idet det er grunn til å tro at de ikke er nøyaktige. At det er referert til "offentleg" vei i kontrakt inngått mellom Anders Bjørsvik og Jacob Sætre vedrørende omlegging av veien til fabrikken i 1971, må også bero på manglende presisjon. Det må i det hele legges til grunn at arealet mellom gamlebutikken og dampskipskaien er i privat eie og at det tilhører bnr 3, eier Gerd Marta Bjørsvik Bækvold.

Etter at det var bevilget penger fra kommunen, ble de arbeider som var foreslått, gjort, men i de senere år har kaien ikke vært brukt til det formål den var tiltenkt. Det minnes ellers om at også bnr 14 er en strandeierdom, der tidligere eiere har bygget en trapp for atkomst fra båter som har ligget fortøyd. Trappen ble brukt også av andre, men det er ikke riktig å kalle den en "bryggetrapp" slik kommunen gjør. I tidens løp ble også veien til fabrikken lagt om, og selv om rutebåtene var lengre enn dampskipskaien og derfor hindret annen trafikk, var det bare tale om korte opphold, og båtene ble liggende natten over bare i noen få tilfeller.

Når det gjelder den omtvistede vei, anføres det at den nok ble planlagt som offentlig, men den ble bygget av grunneierne. Den må derfor anses som en privat vei oppført med offentlige bidrag, eventuelt som eid i sameie mellom kommunen og grunneierne. Dommen i Rt-1983-513, som jordskifteretten viser til, er ikke avgjørende for rettsstillingen her. Det er således ikke funnet noen frigrunnserklæring, og heller ikke noen dokumenter som viser at veien er klassifisert som offentlig vei. At den er brukt av de som kom med rutebåtene, er uten betydning her, siden disse ble drevet i privat regi. Og når det gjelder fergen, som la til i Bjørsvika noen år, vises det til at denne hadde sin kai på bnr 44, og at det var forutsatt at den bare skulle gå inntil det var skaffet veiutløsning for de områder som ikke hadde atkomst over land. For øvrig taler gode grunner for at partenes rettsforgjengere ikke ville gitt fra seg grunn like utenfor husveggen. Det er heller ikke ført bevis for at det arbeid de utførte på veien, kan anses som pliktarbeid, og selv om de veiprofiler som er fremlagt tolkes slik kommunen gjør, kan det ikke bygges på at veigrunn er ervervet på denne måte.

Fra denne side minnes det ellers om at det er tale om et lite lokalsamfunn, og at det derfor ikke er grunn til å tro at kommunen var like opptatt av formaliteter som det som er tilfellet i større kommuner. Partenes farfar var imidlertid, etter det som er fremkommet, en mann som var nøye på formalia, og han ville nok ha tatt vare på dokumentene, hvis slike fantes.

Etter ovenstående er det denne sides oppfatning at veigrunnen tilhører Marta Gerd Bjørsvik Bækvold, og subsidiært, dersom den omtvistede vei anses anlagt som et offentlig tiltak, er det tale om en offentlig vei på privat grunn. Og videre: Selv om grunnen anses offentlig, kan det ikke anlegges vei helt opp i husveggen som her. Forklaringen fra Bækvold viser dertil at barn badet i fjæra i hennes barndom, og også dette tilsier at grunneier har beholdt fjæra som sin, med tilhørende strand- og tilflottsrett der. For øvrig er det denne sides oppfatning at selv om veigrunnen antas å ha vært i offentlig eie, er den hevdet tilbake etter at rutebåten ble erstattet av ferge i 1967. Senere har også fergen sluttet å gå, og fergekaaien og sidestøtten for fergen må også derfor kunne kreves fjernet av Bækvold som grunneier.

Det Veteranbåtlaget har fått tillatelse til, er å blokkere atkomsten i forbindelse med korte anløp. DS Oster er imidlertid ikke lenger en rutegående båt, og har ikke større rett til å ligge ved kaien enn det andre har. Både skylddelingen og skjøtet for bnr 34 var basert på at det skulle skaffes atkomst for rutegående trafikk. Alle andre rettigheter i området må anses i behold for grunneier, idet de, etter en tolking av avtalen om kjøp av kaien, ikke kan antas overført til Indre Nordhordland Dampbåtlag. Gitt dette utgangspunkt er de heller ikke overført kommunen, idet laget ikke kunne gi denne større rettigheter enn det selv hadde.

De formuleringer som er brukt i matrikkelutkastet om felles grense, er ikke dekkende.

Når det gjelder vegloven § 1, vises det fra denne side til at det ikke har vært noe offentlig vedlikehold av den omtvistede vei, og den har heller ikke vært brøytet. Den oppgradering som har skjedd når det gjelder veien fra Bjørsvik, og senere nedgradering av denne, er uten betydning for nærværende sak idet endringene ikke gjelder den strekning som er omtvistet.

De formuleringer som er brukt i søknaden fra Sætre, kan ikke tolkes slik kommunen gjør.

Lindås kommune har lagt ned slik påstand i sak 1:

1. Anken forkastes.
2. Lindås kommune tilkjennes saksomkostninger for lagmannsretten.

I sak 2 har kommunen lagt ned slik påstand:

1. Lindås kommune som eier av offentlig vei (gbnr 231/70) og kai (gbnr 231/34) har alle strand- og eiendomsrettigheter utenfor – og i tilknytning til – dampskipskai/veianlegg, utenfor bnr 14 så langt det er nødvendig av hensyn til offentlig/allmen bruk av kaianlegget på bnr 34.

2. Gbnr 231/14 har en subsidiær rett til tilflott og fortøyning samt andre strandrettigheter så langt dette ikke er til hinder for offentlig/allmen bruk av kaianlegget på bnr 34.
3. Lindås kommune tilkjennes saksomkostninger for lagmannsretten.

Slik denne side ser det, er anken grunnløs når det gjelder sak 1. Denne side tiltrer således jordskifterettens vurderinger og konklusjon. Jordskifteretten har således – riktig – lagt vekt på skylddelingsforretningen fra 1929 og avtalen om anlegg av bro fra 1971. For øvrig anføres det at det i sin tid må ha vært gitt fri grunn til den veien som er anlagt, og at veien ikke var midlertidig. De nye dokumenter som er fremlagt av kommunen underbygger dette.

Det er ikke funnet noen frigrunnserklæring når det gjelder det aktuelle prosjekt. Det er imidlertid nærliggende å anta at det *ble* gitt fri grunn. Slik var tilfellet også for en annen gård i området (Storsæt), og her har slik erklæring kunnet fremlegges. Dersom grunneierne ikke ønsket å gi fri grunn, måtte det i tilfelle vært holdt skjønn, og det er ikke holdepunkter for at dette ble gjort. Det vises videre til vegloven av 1912, som det i sin tid ble henvist til som grunnlag for det aktuelle anlegg, og minnes ellers om at dersom veien ikke lenger skulle være offentlig, måtte det vært truffet særskilt vedtak om dette, noe som ikke er gjort.

Partenes farfar var handelsmann og ordfører, og som handelsmann hadde han direkte økonomisk nytte av den vei som ble anlagt. Dersom han ikke ønsket å bidra til denne, kunne han krevd skjønn, men dette gjorde han ikke. I det hele må det legges til grunn at det er tale om en offentlig vei, og når det fra motpartens side anføres at det kan være tale om et sameie, er dette er en rettslig konstruksjon som er helt ukjent i sammenhenger som denne.

Slik denne side ser det, må det legges til grunn at den offentlige vei starter i grensen mellom bnr 3 og bnr 14, og også området innenfor dampskipskaien er derfor veigrunn. At det ikke ble gjort noe med denne del av veien den gang den ble anlagt, hadde sammenheng med at det var plank der fra før, og derfor ikke behov for å utføre noe arbeid der. Den rettsstilling som ble etablert da veien ble anlagt – som en offentlig vei – er ikke endret siden, og det må legges til grunn at Indre Nordhordland Dampbåtlag drev transport i offentlig interesse. Skylddelingsforretningen i 1929 stadfester at kaien ble bygget for å gjøre den tjenlig for rutebåtene, og østgrensen for parsellen er angitt å gå mot bygdeveien foran bnr 3. I det hele må det være forutsatt at bygdeveien endte i den gamle del av kaien.

Til støtte for denne sides syn vises det ellers til kontrakt inngått i 1971 mellom Jacob Sætre og motpartenes rettsforgjenger Anders Bjørsvik, der det er presisert at hermetikkfabrikken (Sætre) må kontakte Hordaland vegkontor idet brofestet også kommer inn mot ”offentleg” vei. I denne forbindelse vises det også til søknad fra Bjørsvik til Hordaland vegkontor samme år, som gjaldt Bjørsviks eget bygg. Disse dokumenter bekrefter at Anders Bjørsvik visste hva han eide og hvor grensene for eiendommen gikk i forhold til den offentlige vei.

Lindås kommune peker videre på at da fergen tok over for dampbåtrutene og det ble bygget sidestøtte for fergen, skjedde dette ved bruk av offentlige midler og uten at eierne

av bnr 3, 15 eller 21 ble kontaktet eller protesterte. I dette må ligge at grunneierne aksepterte at de ikke hadde noen rettigheter igjen i forhold til det areal de nå gjør krav på.

Forholdene i forbindelse med at kommunen overtok kaien, og nedklassifisering av veien, trekker også i retning av at veien er offentlig. Rt-1983-513, som jordskifteretten viser til, anføres ellers å være direkte sammenliknbar med nærværende sak, og det er ikke påvist forhold som tilsier at veiarealet er tilbakeført etter vegloven av 1912 § 26. At grunneierne har ervervet rett til veigrunnen etter reglene om hevd eller pga passivitet, bestrides også.

I den grad grunneierne oppfatter bruken av dampskipskaiene som en ulempe, er dette en problemstilling som må behandles etter naboloven. Denne er ikke tema i nærværende sak.

Lindås kommune konkluderer etter dette med at anken må forkastes i sak 1.

Når det gjelder sak 2, minner kommunen om at den ordning som har vært praktisert, med at en båt har ligget ved dampskipskaiene slik at forskipet eller akterenden stikker utenfor kaiene, har vært praktisert i svært mange år. Alle parter har vært innforstått med dette, og jordskifterettens innledende beskrivelse tiltres. De konklusjoner jordskifteretten trekker, og som munner ut i domsslutningens punkt 4, er imidlertid basert på en statisk tenkning som det ikke er grunnlag for i dag. En slik tenkning tar ikke høyde for senere utvikling, slik det må gjøres, og i denne forbindelse må det også ses hen til at bnr 14 ikke har brukt arealet til egne formål. Denne eiendommen har dertil avskåret seg fra å bruke det omtvistede areal ved å samtykke til at det anlegges en bro fra fabrikktomten for å bedre atkomsten til denne.

Slik denne side ser det, er den rett bnr 14 måtte ha, subsidiær i forhold til kommunens rettigheter i forhold til kaiene, og det har aldri vært noen båt i området som DS Oster har sperret for. Det finnes ikke noe rettslig grunnlag for å begrense kommunens rett til å disponere bnr 34, og motparten har også anledning til å bruke den kai fabrikken disponerer. I den grad det kan påvises ulemper for motpartene, er det igjen tale om problemstillinger som må behandles etter naboloven, men som nevnt er denne ikke tema i nærværende sak.

Lagmannsrettens bemerkninger

Jordskifteretten har formulert tema for det som ovenfor er betegnet sak 1 som spørsmålet om hva det offentlige har ervervet av eiendom og rettigheter ved bygging av vei og kai og senere overtakelse av den gamle dampskipskaien. Kommunens standpunkt er at grensen mellom den offentlige vei, som har bnr 70, og de private eiendommene med bnr 3, 15 og 21, følger vegglivet i fronten av bnr 3 og 21. Eier av disse eiendommene har på sin side anført at eiendommene grenser mot sjøen, med unntak av bnr 3, der dampskipskaien ligger i front (bnr 34). Om sine vurderinger når det gjelder dette tvistetemaet sier jordskifteretten:

”Det er ikke framlagt avtale, frigrunnserklæring eller liknende som dokumenterer at det offentlige har ervervet grunn fra bnr 3, 15 og 21 til veien som ble ferdigstilt ca. 1930. Lindås kommune har vist til at det må

kunne antas at eieren av bnr 3, 15 og 21 har gitt fri grunn. Kommunen har vist til at denne eieren drev handelsvirksomhet ved dampskipskaia, og må ha sett seg tjent med at det kom vei”.

Jordskifteretten har deretter vist til avgjørelsen i Rt-1983-513, der det heter (på s. 518):

”Det må etter [førstvoterendes] mening legges til grunn, som både herredsretten og for så vidt også lagmannsretten har gjort, at [ankende part] avgav fri grunn. Dette var ikke noe usedvanlig den gang. Iallfall når det gjelder bygdeveger har det vært ganske vanlig at grunneiere gav fri grunn, og ofte også uten at det ble opprettet noe skriftlig dokument.”

I forlengelsen av dette viser jordskifteretten til veiloven av 1912 § 22, som var gjeldende da veien ble bygget, og som fastslo at enhver var pliktig til å avstå ”fornøden grunn” bl.a. til anlegg eller utvidelse av offentlig vei. Det fulgte av samme bestemmelse at den som avstod grunn, hadde krav på erstatning etter avtale (overenskomst), eller skjønn dersom avtale ikke kunne oppnås. Om bevisvurderingen i nærværende tilfelle sier jordskifteretten:

”Når grunnen ble tatt i bruk i 1930, må man kunne gå ut fra at eventuell erstatning er utbetalt, og at grunnen da er overtatt av det offentlige”.

Jordskifteretten nevner, til støtte for dette, også skylddelingen fra 1929 der bnr 34 ble skilt ut og der det fremgår at parsellen grenser i øst til bygdeveien. For øvrig har jordskifteretten vist til en avtale fra 1971 mellom Anders Bjørsvik og Jacob Sætre der det bl.a. heter:

”Som vederlag skal hermetikkfabrikken [Sætre] få brufeste og vegrett der det nye lagerbygget A. Bjørsvik skal byggja og i den breidde som hermetikkfabrikken hev bruk for. Då brufeste ogso kjem inn mot offentlig veg må hermetikkfabrikken på si side kontakta Hordaland vegkontor”.

Etter å ha vist til ovenstående oppsummerer jordskifteretten slik:

”Det nye lagerbygget ble bygget på bnr 14, som i nord grenser til bnr 3. Slik retten ser det, ble broen bygget i forlengelsen av den offentlige veien som ligger foran bnr 3. Det framgår av dok. 14 at denne veien var fylkesvei i 1971. At det offentlige stoppet brøytingen ved det nordre hjørnet av krambua, skulle tale for at den siste delen fram til dampskipskaia var privat, men retten ser det likevel slik at de over nevnte forhold veier tyngre. Retten legger etter dette til grunn at det offentlige eier veiarealet foran bnr 3, 15 og 21, fram til bnr 14 sin nordre grense”.

Lagmannsretten har, i tillegg til de bevis som ble ført for jordskifteretten, hørt forklaringer bl.a. fra vitnet Ivar Bjørsvik, som er en eldre bror av Svein Jarle, Bjørg og Martha Gerd. Han har, i likhet med partene på denne side, understreket at bestefaren Anders Bjørsvik var en mann som hadde orden i sine papirer, og når det ikke finnes noen papirer omkring avståelse av grunn til en offentlig vei må dette tilsi at en slik avståelse ikke har funnet sted.

Lagmannsretten vurderer denne del av saken på samme måte som jordskifteretten. Det må således, som lagt til grunn i Rt-1983-513 nevnt ovenfor, være riktig å ta utgangspunkt i som vanlig at grunneiere ga fri grunn tidligere, og ofte også uten at det ble opprettet noe skriftlig dokument om dette. I nærværende tilfelle foreligger det heller ikke opplysninger som tyder på at spørsmålet om grunn til vei ble løst på den alternative måte som stod til rådighet, altså ved skjønn. De formuleringer Anders Bjørsvik selv brukte i avtalen fra

1971, peker også klart i retning av at han oppfattet det slik at det brofeste som ble anlagt på bnr 3, kom inn på offentlig vei. Endelig må det ha all formodning for seg at kommunen må ha vært opptatt av å sikre offentligheten atkomst til dampskipskaaien, og dette kunne best ordnes ved at veien var offentlig helt fram, selv om den dermed kom tett opp i husveggen til de som bodde der. At veien ikke har vært vedlikeholdt eller brøytet så langt fram, kan heller ikke være avgjørende, og lagmannsretten tiltrer jordskifterettens bemerkninger her.

For lagmannsretten står det som utenkelig at veien skulle være anlagt i sameie mellom kommunen og de private grunneiere. En slik konstruksjon ville bryte klart med vanlig praksis, og den ville gjøre det vanskelig å ivareta de hensyn som skulle ivaretas ved en vei anlagt i offentlig regi. Lagmannsretten finner heller ikke holdepunkter for å bygge på at veien er bygget som en offentlig vei på privat grunn. De veiprofiler som er fremlagt (i utdraget s. 13) er gjennomgått under ankeforhandlingen av vitnet Kåre Wiik, som må forutsettes å ha særlig innsikt i dette. Gjennomgangen bekrefter, slik lagmannsretten ser det, at eierforholdene er slik jordskifteretten har kommet til. Profilene viser at veien har et endepunkt som anført av Lindås kommune, og det kan ikke være avgjørende at det ikke ble utført arbeider på strekningen langs dampskipskaaien. Her lå det plank fra tidligere, og det er ikke unaturlig at man lot det bli med dette, uten at dette berører eierforholdet til veien.

Eier av bnr 3 har anført at selv om veigrunnen antas å ha vært i offentlig eie, er den hevdet tilbake etter at rutebåten sluttet å gå, og det er vist til at heller ikke fergen har vært i drift på mange år. Lagmannsretten kan ikke se at kan bygges noen rett på hevdsgrunnlag her, av flere grunner, bl.a. er det ikke påvist en slik eksklusiv råderett som dette instituttet krever.

Lagmannsretten er etter ovenstående kommet til at anken må forkastes i sak 1.

Når det gjelder tvisten vedrørende dampskipskaaien, bemerker lagmannsretten at det, som nevnt, er tale om et areal som ble fradelte bnr 3 ved skylddelingsforretning avholdt 19. juli 1929. Ved denne ble den nye parsell, dampskipskaaien, gitt bnr 34. Om grensene heter det:

”Den fraskilte parsell omfatter grunden, hvorfra den dersteds af Indre Nordhordlands Dampbaatlag opførte dampskipsbrygge ligger: Bryggen er 9.20 mtr lang og 4.5 mtr bred. Den grænser mot øst til bygdeveien og mot syd, vest og nord mor sjøen. Parsellen har ingen rettigheter utenfor de her beskrevne grænser.”

Parsellen ble, som innledningsvis nevnt, overdradd til dampbåtlaget senere samme år, og i 1973 ble den overdradd til kommunen. Skjøte i denne forbindelse ble tinglyst først i 2005.

Det rettslige utgangspunkt må være at dampbåtlaget, og senere kommunen, kunne disponere over parsellen slik grunneiere i alminnelighet kan, uten andre begrensninger enn de som følger eksemplvis av graneloven § 2. Formuleringen om at parsellen ”har ingen rettigheter” utenfor de beskrevne grenser, kan således, slik lagmannsretten ser det, ikke tas som uttrykk for andre begrensninger enn de som ellers gjelder for eiere av grunn. En annen tolkning ville, slik også jordskifteretten er inne på (i ankeutdraget s. 146), være til hinder

for den bruk brygga var tiltenkt, siden rutebåtene vitterlig var lengre enn brygga. Partene må derfor ha vært innforstått med at båtene ville stikke utenfor brygga når de lå ved kai.

Når det gjelder rettighetene i strandområdet, sier jordskifteretten:

”Retten legger til grunn at det med kjøpet av bnr 34 i 1929 fulgte rettighet til å bruke sjøareal utenfor bnr 14 så langt det var nødvendig i forbindelse med av- og påstigning for dampbåtene. Rettigheten kan ha blitt avtalt muntlig, eller det kan ha blitt sett på nærmest som en selvfølge, da dette var en uunnværlig rettighet med tanke på bruken av bnr 34.”

Om omfanget av parselleierens – nå kommunens – rett sier jordskifteretten videre:

”Bruksmønsteret var velkjent allerede lenge før bnr 34 ble opprettet. Anders Bjørsvik var aktiv i arbeidet med å få bilferge til Bjørsvik, og da denne begynte å gå til bygda ble bruken av sjøarealet foran bnr 14 utvidet for å imøtekomme det nye behovet, som må ha vært en naturlig utvikling i samferdselen i Bjørsvik. Slik retten ser det, eksisterer det derfor en rettighet for eier av bnr 34 til å bruke sjøarealet foran 14 for rutegående fartøyer, så langt det er nødvendig i forbindelse med av- og påstigning/kjøring for rutegående båter. Retten finner grunn til å understreke at den ser det slik at rettigheten ikke omfatter rett til fortøyning for lengre opphold. Bruk og utvikling av sjøsiden av bnr 14 må derfor utøves på en slik måte at den ikke kommer i strid med den rettigheten som eier av bnr 34 har”.

Disse resonnementer leder fram til den begrensning som er nedfelt i jordskifterettens domsslutning under punkt 4. Lagmannsretten har et annet syn på dette. Slik lagmannsretten ser det, er det ikke grunnlag for å legge inn andre begrensninger i den eiendomsrett som ble overført båtlaget i 1929 og kommunen i 1973 enn de som følger av granneloven som ovenfor nevnt. Lagmannsretten finner således ikke holdepunkter for å tolke skylddelingen i 1929 og skjøtet til dampbåtlaget samme år slik Bjørsvikpartene gjør. Ved det skjøte som ble utferdiget etter at parsellen var fradelt, fikk dampbåtlaget en ”vanlig” eiers rådighet over parsellen, som senere er overført kommunen. Og som nåværende eier kan kommunen ikke anses forpliktet til å tåle begrensninger basert på at det bare er rutegående trafikk som kan bruke sjøarealet, med de ytterligere reservasjoner som jordskifteretten har lagt inn.

Lagmannsretten er etter ovenstående kommet til at anken fra kommunen i sak 2 fører fram.

Uten at dette er avgjørende for resultatet, finner lagmannsretten ellers, foranlediget av partenes anførsler, grunn til å bemerke: At DS Oster ligger ved kai i lange perioder, og ikke bare ved korte stopp slik tilfellet var da den gikk i vanlig rute, kan nok påføre grunneierne ulemper. Dette må også ses i lys av at eiendommene brukes på en annen måte enn tidligere, etter at butikken ble lagt ned. Dette reiser naborettslige problemstillinger, men disse er ikke tema i nærværende sak. I forhold til de problemer Osters landligge medfører ellers, skal imidlertid lagmannsretten peke på at etter at de tiltak som ble avtalt mellom Anders Bjørsvik og Jacob Sætre i 1971 ble gjennomført, er det et åpent spørsmål om det i faktisk henseende er beføyelser tilbake for bnr 14 som DS Oster er til hinder for. Det arrangement som da ble laget, gjør det i beste fall problematisk å ta seg i land her, uten hensyn til om Oster ligger ved kai eller ikke. Og etter det lagmannsretten forstår, har grunneierne tilbud om å benytte fabrikkaien like ved, på samme måte som bokbåten har.

Lindås kommune har fått medhold fullt ut i sak 1 og sak 2, og tilkjennes sakskostnader for lagmannsretten i medhold av tvisteloven § 20 – 2 første ledd, idet det ikke er grunn til å fravike den hovedregel som er angitt der. Det er lagt fram oppgave over sakskostnadene for et samlet beløp av kr 139 795, hvorav salær utgjør kr 128 400, mens resten er utgifter til reise og kopiering av utdrag m.v. Kostnadene finnes nødvendige etter § 20 – 5 første ledd, og sakskostnader for lagmannsretten tilkjennes etter dette i samsvar med oppgaven.

Kostnadene fordeles skjønnsmessig med 75 % på sak 1 og 25 % på sak 2.

For sak 2 må tillegges lagmannsrettens gebyr etter oppgave.

Sakskostnader for jordskifteretten er ikke påstått, og tilkjennes derfor ikke.

Det er lagt fram oppgave over sakskostnader også fra den annen side, der samlet salær for lagmannsretten er beregnet til kr 290 000. Med den salærsats som er oppgitt, tilsvarer dette mer enn 200 timer arbeid i ankeomgangen. Fratrullet tid medgått til ankeforhandlingen, samt reisefravær som ikke er spesifisert, kan det se ut til at det er beregnet ca 175 timer til saksforberedelse, eller mer enn fire ukers arbeid innen rammen av en ”normal” arbeidstid.

Siden det ikke skal tilkjennes sakskostnader til partene på denne side, har lagmannsretten ikke foranledning til å etterprøve oppgaven. Lagmannsretten finner likevel grunn til å bemerke at det beløp som kreves som sakskostnader her, er svært høyt i forhold til det arbeid som synes nødvendig i saken. Det finnes derfor riktig å gjøre partene på denne side kjent med adgangen til å be om at advokat Mørkveds salær blir fastsatt av lagmannsretten i medhold av tvisteloven § 3 – 8 første ledd. Fristen for å fremsette krav om dette er én måned etter forkynnelse av dommen i nærværende sak, jf tvisteloven § 3 – 8 annet ledd.

Lagmannsrettens dom er enstemmig.

*Rettet i medhold av tvisteloven § 19-8.

28/10-2010

Arne Fanebust

DOMSSLUTNING

I sak 1:

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Marta Gerd Bjørsvik Bækvold til Lindås kommune kr 104 486 – etthundreogfiretusenfirehundreogåttiseks – innen to – 2 – uker fra dommen er forkynt.

I sak 2:

1. Lindås kommune som eier av offentlig vei med gnr 231 bnr 70 og kai med gnr 231 bnr 34 har alle strand- og eiendomsrettigheter utenfor og i tilknytning til dampskipskai og veianlegg utenfor bnr 14, så langt det er nødvendig av hensyn til offentlig/allmenn bruk av kaianlegget på bnr 34.
2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Svein Jarle Bjørsvik og Bjørg Bjørsvik til Lindås kommune kr 34 949 – trettifiretusennihundreogførtini – *med tillegg av lagmannsrettens gebyr etter oppgave* innen to – 2 – uker fra dommen er forkynt.

Arne Fanebust

Margareth Christophersen

Ivar Oftedahl

Rettledning om ankeadgangen vedlegges.

Rett utskrift:

Wenche Lund

*Rettet i medhold av tvisteloven § 19-8.

28/10-2010

Arne Fanebust