



SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO
Silje Fossheim

Deres ref.	Vår ref.	Saksbehandler	Dato
	BYGG-25/00790-5	Tor Håkon Haugen	10.02.2026

155/93, Jarenvegen 65 - Rammetillatelse for utvidelse av snutetak på bussanlegg

Eiendom (gnr/bnr/fnr/snr):	155 / 93 / 0 / 0
Ansvarlig søker:	SWECO NORGE AS
Ansvarlig prosjekterende:	Ikke angitt
Ansvarlig prosjekterende:	Sweco Architects AS
Tiltakshaver:	VY BUSS AS

Vedtak

Vi innvilger søknad om dispensasjon fra byggeforbudssonen mot vassdrag, jf. kommuneplanens § 1.11.2

Dispensasjonsvedtaket er hjemlet i plan- og bygningsloven (pbl) § 19-2.

Tiltaket tilfredsstiller plan- og bygningslovens bestemmelser, og vi godkjenner søknaden om forlengelse av eksisterende snutetak og etablering av ladeinfrastruktur for busser.

Rammetillatelsen er hjemlet i plan- og bygningsloven (pbl) § 21-4, på følgende vilkår:

1. Dere må ha søkt om og fått igangsettingstillatelse før arbeidene igangsettes.
2. Tillatelse og dokumentasjon som er grunnlag for tillatelse, må gjøres kjent for foretak som senere erklærer ansvarsrett i byggesaken.

Saksopplysninger

Søknaden om rammetillatelse er datert og mottatt 09.01.2026.

Omsøkt tiltak

Det omsøkte tiltaket gjelder rammetillatelse for en utvidelse av snutetaket ved Jaren busstasjon. Utvidelsen omfatter seks nye bussparkeringsplasser med en lengde på ca. 10,8 meter og en bredde på ca. 6 meter.

Den nye delen skal kobles sammen med eksisterende snutetak og utføres med tilsvarende utforming og materialbruk. Under snutetaket planlegges det etablert ladeinfrastruktur for bussene, bestående av ladere og likeretterutstyr.

I tillegg søkes det om oppføring av både nettstasjon og teknisk bygg. Disse er oppgitt med en bredde på om lag 2,4 meter, mens nettstasjonsbygget har en lengde på ca. 9,8 meter og teknisk bygg en lengde på ca. 8,6 meter. Det er opplyst at disse målene kan bli noe justert i forbindelse med detaljprosjekteringen, men mest sannsynlig i retning av mindre bygg.

Opplysninger om tiltakene

Byggeområde areal	38 630 m ²
Tiltakets areal (BYA)	107 m ²
Grad av utnyttning	Eiendommen: %-BYA= 8,65 % Hele planområde: %-BYA= 30%

Planstatus

Eiendommen omfattes av reguleringsplanen for Jaren Sentrum (S-27), godkjent 30.11.1979, og regulert til industri. Tillatt utnyttingsgrad er 30%.

Omsøkt tiltak er i samsvar med avsatt formål med unntak av byggeforbudssonen mot Vigga som er satt til 100m.

Dispensasjon

Det er søkt som dispensasjon fra byggegrensen mot vassdrag, jf. kommuneplanens § 1.11.2

Ansvar og kontroll

Vi viser til innlevert gjennomføringsplan med versjonsnr. 1 datert 09.01.2026. Tiltaket er plassert i tiltaksklasse 1 for SØK og PRO.

Oppdatert gjennomføringsplan må sendes inn før igangsetting av tiltaket.

Uttalelser fra andre myndigheter og etater

Det er søkt om anleggskonsesjon og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har gitt Ruter AS tillatelse til elektriske anlegg som skal forsyne strøm til en ladestasjon for busser.

Nabovarsling

Vi har fått dokumentasjon på at dere har varslet naboene og det er ikke kommet merknader i saken.

Dispensasjonsbehandling

Tiltakshavers begrunnelse

Bestemmelsen om byggegrense mot vassdrag skal sikre tilstrekkelig avstand for å ivareta hensyn til naturmangfold, flomfare, landskapsvirkninger, allmenn ferdsel og økologiske funksjoner knyttet til vassdraget. Byggegrensen skal også bidra til å forhindre nedbygging av elvenære soner og sikre at eventuelle tiltak ikke påvirker vannkvalitet eller kantvegetasjon negativt.

Det søkes om en mindre utvidelse av eksisterende snutetak på eksisterende bussanlegg i Jaren bussanlegg. Arealet er i dag asfaltert og brukes som til bussanlegg. Det skal ikke gjøres noen form for terrenginngrep nær vassdraget eller utvidelse av bussanlegget.

Tiltaket vurderes å ikke svekke de hensyn byggegrensen skal ivareta. Avstanden til Vigga er fortsatt betydelig (74 meter), og tiltaket plasseres utenfor biologisk viktige randsoner, uten inngrep i kantvegetasjonen eller vassdragsbeltet. Det er heller ikke forventet at tiltaket medfører økt risiko for avrenning, erosjon eller påvirkning av flomsonen. Tiltaket vil ikke hindre allmenn ferdsel langs vassdraget eller ha negative konsekvenser for landskapsopplevelsen.

Høringsuttalelser fra statlige og regionale myndigheter

Søknad er ikke sendt på høring til andre myndigheter fordi saken ikke anses å påvirke deres interesser.

Kommunens vurdering av søknad om dispensasjon

- 1.1 *Blir hensynene bak bestemmelsene i Kommuneplanens arealdel, hensynene i plan- og bygningslovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser vesentlig tilsidesatt ved å innvilge søknad om dispensasjon?*

Hensynene bak byggeforbudssonen er primært knyttet til å sikre vassdragsnære arealer mot inngrep som kan skade kantvegetasjon, påvirke

vannkvalitet, øke erosjonsfare eller hindre kantsonenes funksjon som økologisk buffersone.

Bestemmelsen skal også sørge for at flomfare vurderes og at vannmiljøet ikke forringes gjennom tekniske inngrep eller terrengendringer. I dette tilfellet foregår tiltaket innenfor et allerede etablert og teknisk preget samferdselsområde.

Busstasjonen er opparbeidet fra før, med faste dekker og eksisterende takstruktur. Det nye tiltaket innebærer en utvidelse av en eksisterende konstruksjon og påføring av mindre tekniske bygg, men uten nye terrenginngrep mot vassdraget, uten fjerning av kantvegetasjon

Når det gjelder bestemmelsene i plan- og bygningslovens formål (§ 1-1), er disse rettet mot å sikre bærekraftig utvikling, gode og trygge omgivelser, klimavennlige løsninger og effektiv arealbruk. Det omsøkte tiltaket bidrar til å styrke kollektivtransporten, og legger til rette for elektrifisering av bussdriften. Dette er i tråd med både kommunale, regionale og nasjonale mål om utslippsreduksjon og energieffektiv transport. Ved å videreutvikle eksisterende infrastruktur, fremfor å ta i bruk nye arealer, bidrar tiltaket dessuten til en mer ressurseffektiv arealforvaltning. Snutetakets utvidelse og etableringen av tekniske bygg vil ikke medføre ulemper for omgivelsene som går ut over det som er forventbart i et sentrumsnært kollektivknutepunkt.

Når det gjelder nasjonale og regionale interesser, berører saken først og fremst hensynet til vannmiljø, kollektivtransport og klimatiltak. Siden tiltaket ikke innebærer inngrep i vassdrag eller kantsoner, anses det ikke å komme i konflikt med målsettingene i vannforskriften eller overordnede miljømål. Samtidig støtter tiltaket opp under statlige føringer om elektrifisering av transportsektoren og styrking av kollektivtrafikk som klimapolitisk virkemiddel. Det er derfor ingen nasjonale eller regionale hensyn som blir tilsidesatt ved en dispensasjon.

På denne bakgrunn vurderes det at hensynene bak byggeforbudssonen i kommuneplanen ikke blir vesentlig tilsidesatt. Tiltaket skjer på en allerede sterkt utbygd flate, uten påvirkning av viktige miljøverdier, og bidrar i tillegg positivt til både klima- og transportpolitiske mål. Det samme gjelder hensynene i plan- og bygningslovens formålsbestemmelse og de nasjonale og regionale interessene som skal ivaretas i arealplanlegging. Etter en samlet vurdering oppfyller tiltaket derfor vilkåret i pbl. § 19-2 første ledd om at hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra ikke settes vesentlig til side.

1.2 Er fordelene ved å innvilge dispensasjonssøknaden klart større enn ulempene ved dette?

Det er i hovedsak forhold som ivaretar generelle areal- og ressursdisponeringshensyn som er relevante fordeler i vurderingen av om søknad om dispensasjon skal innvilges. I tillegg kan spesielle sosialmedisinske, personlige og menneskelige hensyn påberopes, men det skal føres en restriktiv praksis når det gjelder vektleggingen av disse.

Tiltaket innebærer en utvidelse av eksisterende infrastruktur på en allerede opparbeidet og teknisk preget busstasjon. Det medfører at behovet for ytterligere arealbruk utenfor dagens samferdselsområde unngås, og tiltaket bidrar til en effektiv og arealøkonomisk utnyttelse av et område som allerede er regulert for transportformål. På denne måten oppstår en klar fordel ved at nye natur- eller landbruksarealer ikke tas i bruk.

Dette samsvarer med overordnede mål om arealnøytralitet og gjenbruk av eksisterende anlegg, som også KPA vektlegger i sine generelle føringer for bærekraftig arealbruk.

Videre bidrar tiltaket til elektrifisering av kollektivtransporten gjennom etablering av ladeinfrastruktur og nødvendige tekniske bygg. Dette gir betydelige miljø- og samfunnsgevinster, både lokalt og regionalt, ved å legge til rette for utslippsfri bussdrift og dermed redusere transportsektorens samlede klimagassutslipp. Dette er i tråd med plan- og bygningslovens formål om å fremme bærekraftig utvikling og miljøvennlige løsninger og fremstår som et tungtveiende fordelselement som taler for dispensasjon.

Når det gjelder ulempene ved å fravike byggeforbudssonen, er disse begrensede i denne saken. Tiltaket medfører ikke fysiske inngrep i kantvegetasjon, vassdrag eller terreng, og det påvirker heller ikke flomforhold eller vannmiljøet, som er de primære hensynene byggeforbudssonen skal sikre. Det skjer ingen utvidelse av byggeområdet mot vassdraget, og tiltaket har ikke karakter av ny arealdisponering, men er snarere en funksjonell videreføring av eksisterende bruk. De potensielle ulempene for natur- og miljøhensyn fremstår derfor som beskjedne og kan ikke anses å veie tungt i vurderingen.

Etter en samlet avveining vurderes fordelene ved tiltaket – særlig knyttet til bedre arealutnyttelse, styrking av kollektivtransporten og betydelige miljø- og klimamessige gevinster – å være klart større enn ulempene ved å dispensere fra byggeforbudssonen. Ulempene er begrenset og av en slik karakter at de ikke kan anses å stå i misforhold til de samfunnsmessige fordelene tiltaket gir.

Begge vilkårene for å innvilge søknad om dispensasjon, jf. plan- og bygningsloven § 19-2, er oppfylt.

1.3 Kan-vurderingen

Når vilkårene for å innvilge søknad om dispensasjon er oppfylt, må kommunen gjøre en konkret skjønnsmessig vurdering av om søknaden bør innvilges i det enkelte tilfellet.

I denne saken foregår tiltaket innenfor et allerede etablert samferdselsområde der dagens bruk er sterkt knyttet til kollektivtrafikk og nødvendig teknisk infrastruktur. Tiltaket fremstår som en naturlig videreføring av eksisterende funksjoner på stedet, og det er ikke tale om en endring av arealformål eller en utvidelse inn i uberørt terreng. De samlede vurderingene i punkt 1.1 og 1.2 tilsier at tiltaket både miljømessig og arealmessig kan aksepteres uten konflikt med overordnede planhensyn.

I kan-vurderingen er det også nødvendig å ta hensyn til presedensvirkninger. Dersom dispensasjonen kan gi forventninger om tilsvarende unntak i fremtidige saker, må kommunen vurdere om dette kan svekke den helhetlige planstyringen i området eller undergrave byggeforbudssonen som virkemiddel. I dette tilfellet vurderes presedensrisikoen som begrenset. Tiltaket er spesifikt knyttet til kollektivtrafikkens infrastruktur og er ikke sammenlignbart med tiltak som for eksempel nye private bygg, utvidelser av næringsareal eller andre typer søknader som kunne ha større konsekvenser for byggeforbudssonen som planverktøy. Tiltaket er dessuten av teknisk karakter og inngår i en helhetlig utvikling av Jaren som kollektivknutepunkt, og det er ikke sannsynlig at en dispensasjon her vil skape en generell forventning om at byggeforbudssonen kan fravikes i andre tilfeller.

Kommunen må også vurdere om dispensasjonen kan bidra til en uheldig uthuling av hensynet bak byggeforbudssonen. Slik saken foreligger, vurderes dette ikke å være tilfellet. Tiltaket innebærer ingen nye naturinngrep og fører ikke til økt privatisering av vassdragsnære arealer, men styrker en offentlig funksjon innenfor et område som allerede er preget av tekniske konstruksjoner og transportrelatert aktivitet. Dermed vil en dispensasjon ikke svekke byggeforbudssonens legitimitet eller intensjon i kommunen.

På denne bakgrunn vurderer kommunen at dispensasjon kan gis uten at dette skaper en uheldig presedens, svekker hensynene bak KPA eller bidrar til uforutsigbar planpraksis. Tiltaket faller innenfor et snevert og klart avgrenset formål som gjør at en dispensasjon i dette tilfellet fremstår som både forsvarlig og hensiktsmessig.

4.4 Konklusjon

Gran kommune har vurdert søknad om dispensasjon fra byggeforbudssonen etter vilkårene i plan- og bygningsloven § 19-2, og konkluderer med at disse er oppfylt. Kommunen vurderer videre at søknad om dispensasjon bør innvilges i dette tilfellet.

Aktsomhetsområde for flom

Tiltaket er ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. I forbindelse med behandlingen av tiltaket er det innhentet en egen flomvurdering utarbeidet av Sweco (datert 22.12.2025), som vurderer flomfare langs Vigga for planområdet i Jarenvegen 65. Flomvurderingen bygger på oppdaterte

hydrologiske data, inkludert måleserien fra NVEs målestasjon 12.286 Jaren ndf., som viser flere store flomhendelser etter forrige flomberegning fra 2004. Analysen viser at vannstanden ved en 200-årsflom med klimapåslag (Q200Klima) vil kunne berøre deler av dagens parkeringsareal, og at tiltak som heving av terreng til kote 202,75 eller forsterking av eksisterende flomvoll vil være tilstrekkelige for å oppnå sikkerhet i tråd med kravene i TEK17 § 7-2. Videre viser modellberegningene at foreslåtte flomsikringstiltak ikke gir en merkbar økning i vannstand oppstrøms eller nedstrøms, og dermed ikke forverrer flomsituasjonen i området. Denne rapporten suppleres som faglig grunnlag i vurderingen, og viser at tiltaket kan gjennomføres uten å øke risikoen for skade ved flom.

Tiltakets visuelle kvaliteter

Tiltaket vurderes å ha gode visuelle kvaliteter, både i utforming og i tilpasningen til sin funksjon, så vel som til de bygde og naturlige omgivelsene på stedet. Etter kommunens vurdering oppfylder det dermed kravene til estetisk utforming i plan- og bygningsloven § 29-2.

Registrering i Matrikkelen

Tilbygget vil få følgende bygningsnummer: 157551833-1, i Matrikkelen som er landets offisielle register over fast eiendom, herunder bygninger, boliger og adresser.

Det legges inn følgende bebygd areal (BYA) for tilbygget:

BYA for tilbygget	107m²
--------------------------	-------------------------

Godkjenningen gis på grunnlag av følgende mottatte dokumentasjon:

Dokument	Beskrivelse, tegn.nr., målestokk	Dato/rev. dato	Mottatt dato
Situasjonsplan:	Planskisse 1:1000	17.06.25	09.01.26
Fasadetegninger:	Bilder av eksisterende tak	Udatert	09.01.26
Gjennomføringsplan:	Versjon 1	09.01.26	09.01.26
Annen dokumentasjon:	Utredning av flomfare	22.12.25	09.01.26

Byggtekniske krav og produktdokumentasjon

Vi minner om at hvis vi ikke har gitt dispensasjon eller unntak fra tekniske krav i rammetillatelsen, må alle krav i byggteknisk forskrift (TEK17) oppfylles.

Vi forutsetter at produkter som blir benyttet i byggverket, har nødvendig produktgodkjenning, og at produktsertifikatene samsvarer med de produktene som faktisk blir benyttet.

Pris for saksbehandlingen

§	Beskrivelse	Antall	Beløp
3-2	Grunngebyr	1	2890,-
3-3	Registreringsgebyr	1	720,-
3-8-1-6	Annen type konstruksjon og anlegg	1	14470,-
3-11	Dispensasjon fra byggeforbudssonen	1	21700,-
	Totalt gebyr å betale		39 780,-

Vi sender fakturaen i eget brev. Kommunens prisliste for plan- og byggesaker finner du på kommunens nettside www.gran.kommune.no.

Du kan klage på vedtaket

Du må sende klagen som brev eller e-post til postmottak@gran.kommune.no eller Gran kommune, Postboks 41, 2714 Jaren, senest 3 uker etter at du mottar dette vedtaket.

Aktuelt lovverk

Tillatelse: Plan- og bygningsloven §§ 20-1 og 20-3, og § 21-4

Klage: Forvaltningslovens §§ 28 og 29, plan- og bygningslovens § 1-9

Med vennlig hilsen

Tor Håkon Haugen
saksbehandler byggesak

Anne Borge Dahl
Enhetsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Vedlegg:
Gebyr 155-93

Kopi til:
VY BUSS AS, Ruter