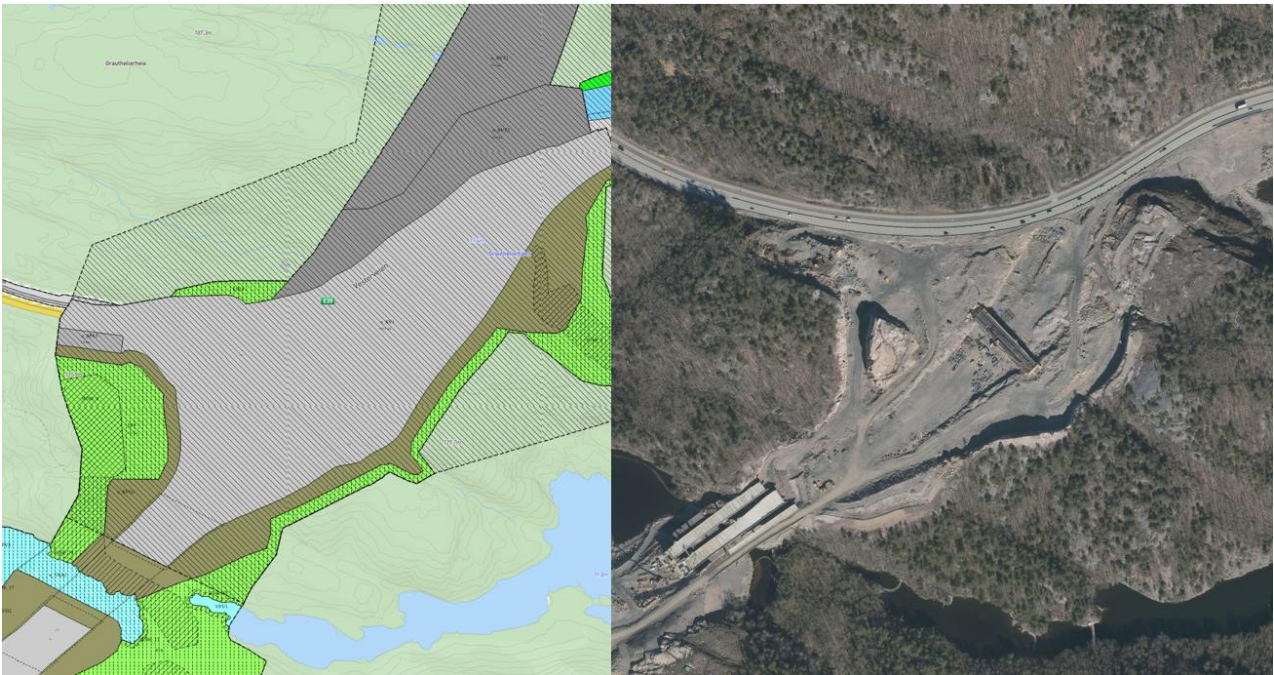




Eksempelsamling

Veileder for utarbeidelse av reguleringsplan med handlingsrom

Prosjekt nr.:	
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	15.12.21	Rambøll Norge AS	Rambøll Norge AS	<navn/firma>

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Forord

Eksempelsamlingen er et vedlegg til Veileder for utarbeidelse av reguleringsplan med handlingsrom. Den er et supplement til veilederen, og gir eksempler på ulike måter å håndtere handlingsrom i reguleringsplaner. De siste kapitlene i veilederen omfatter noen ekspropriasjonsvedtak fattet av Vegdirektoratet, og gir en pekepinn på hva som må vektlegges i et ekspropriasjonsvedtak.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Eksempel på bruk av handlingsrom i reguleringsplaner.....	4
3	E6 Kvål – Melhus sentrum	8
4	E6 Ulsberg – Vindåsliene.....	11
5	E6 Storhove - Øyer i Lillehammer og Øyer	12
6	E6 Kvithammar - Åsen i Stjørdal kommune	14
7	E18 Langangen Rugtvedt (Langangen - Lanner).....	15
8	E39 Mandal øst – Greipsland.....	17
9	E39 Kristiansand – Søgne øst.	20
10	E39 Bue - Ålgård.....	23
11	Om ekspropriasjonsvedtak.....	27
12	E6 – Brattåsen – Lien.....	27
13	E18 - Langangen – Lanner	29
14	Rv. 555 - Fjell kommunegrense – Sotravatnet, vedtatt 23.09.2019	31
15	Rv. 555 - Fjell kommunegrense – Sotravatnet, plan vedtatt 21.09.2016.....	33

1 Innledning

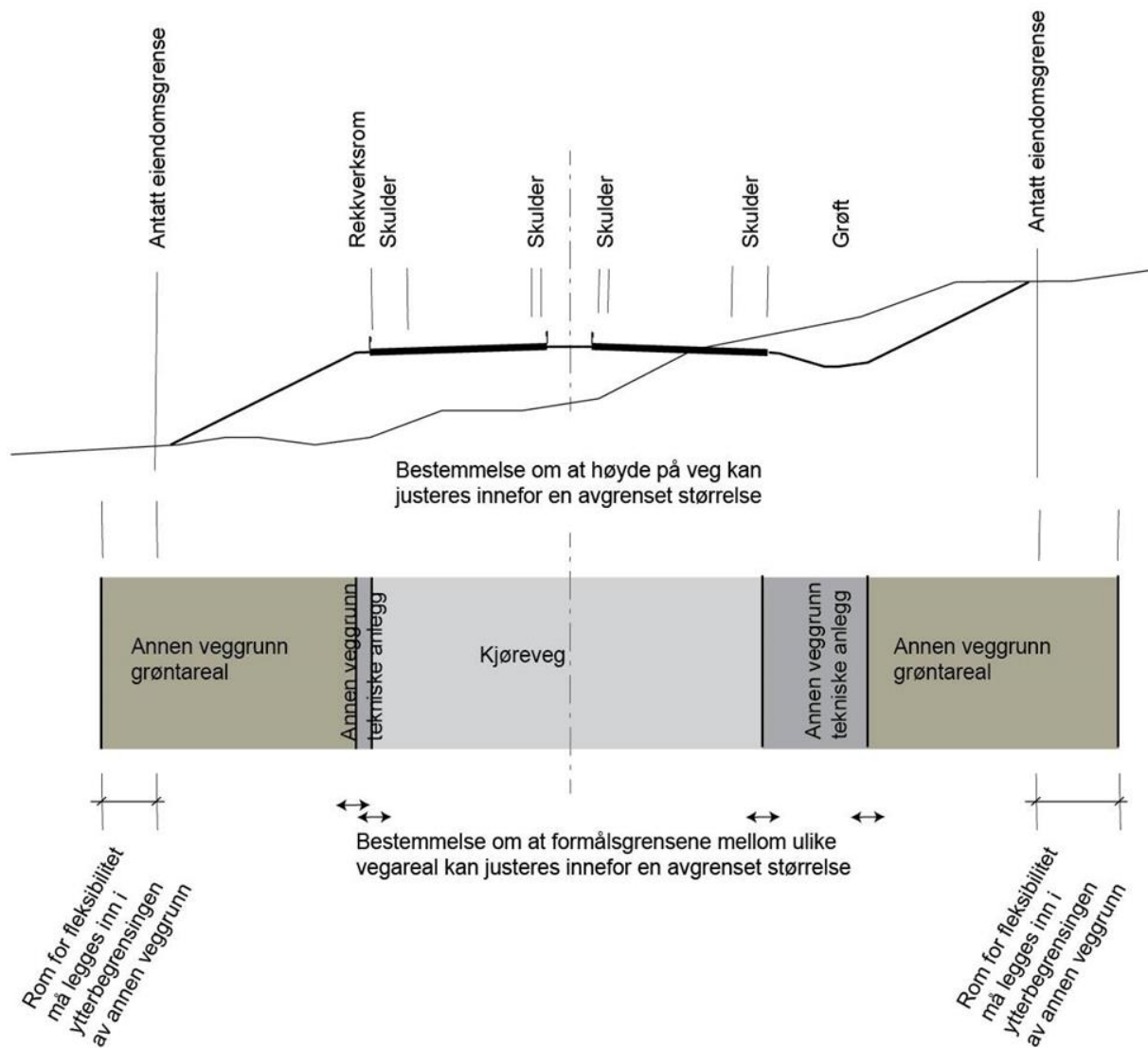
Hensikten med denne eksempelsamlingen er å vise ulike måter som har vært benyttet for å løse ønsket om handlingsrom/fleksibilitet i en reguleringsplan for vei, og som gir grunnlag for ekspropriasjon. Eksempelene er hentet fra Nye Veier prosjekter. De fleste reguleringsplanene som det er henvist til, er vedtatt. En av reguleringsplanen, E39 Bue Ålgård er til behandling. Det er antatt at de ulike måtene å løse fleksibiliteten på derfor er innenfor lovverket, men det er ikke kjent om de har vært grunnlag for ekspropriasjon.

I kapittel 1 er det vist tre ulike prinsipper som har vært benyttet for å innarbeide handlingsrommet i reguleringsplaner. Prinsippene er hentet fra eksemplene som er vist i de etterfølgende kapitlene. Fra kapittel 9 er det eksempler til hvordan et ekspropriasjonsvedtak bør utformes og hva som kan medføre risiko for et ugyldig vedtak.

2 Eksempel på bruk av handlingsrom i reguleringsplaner

2.1 Prinsipp 1. Justerbare formålsgrenser og høyder – innarbeidet i planbestemmelsene

Planbestemmelsene inneholder bestemmelser om at formålsgrensene kan justeres, og at veihøyde kan justeres. Som regel er dette gjort slik at justeringene kan gjøres innenfor det totale veiarealet. Det vil si at yttergrensen for annet veiareal er fast, men det tillates justering mellom de ulike veiarealene. I tillegg er det også vanlig at det tillates en justering av veihøyden, sammenlignet med den som er vist enten i plankartet eller i teknisk plan som følger reguleringsplanen. Vanligvis angis det hvor store justeringene kan være i horisontal og vertikal retning. For at en slik justeringsmulighet skal være reell må som regel yttergrensen for annet veiareal være satt med en romslighet som tilsvarer det justeringsrommet som tillates.



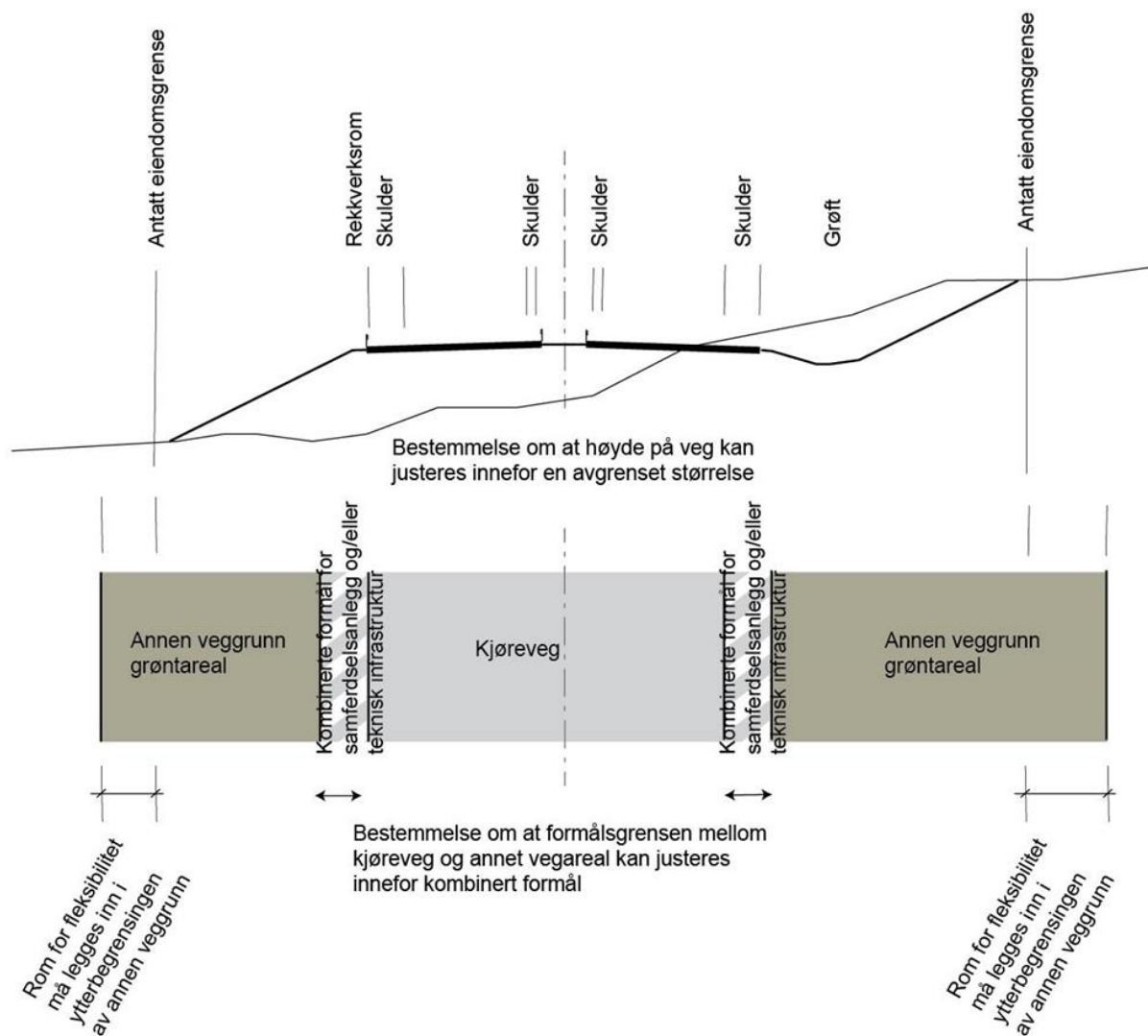
Figur 1 Eksempel justerbare formålsgrenser og høyder innarbeidet i planbestemmelsene

I flere av eksemplene som er samlet inn har det nok blitt laget en teknisk detaljplan som grunnlag for reguleringsplanen, men det er ikke alltid denne har blitt spesifisert som en del av planmaterialet. Hvis den tekniske detaljplanen følger med som en del av plangrunnlaget til offentlig ettersyn må en kunne si at tiltaket er detaljert avklart. I så fall kan det bygges uten byggemelding hvis tiltaket er i tråd med den tekniske detaljplanen

I de innsamlede eksemplene ser det ut til at denne måten å vise fleksibilitet på som regel har blitt oppfattet som tilfredsstillende for å kunne unngå byggesaksbehandling, men vi kjenner ikke til om det er gjort noen grenseoppgang i forhold til når slik fleksibilitet blir for stor til at kommunene aksepterer at tiltaket er «tilstrekkelig detaljert avklart».

2.2 Prinsipp 2. Justerbare formålsgrenser og høyder- innarbeidet i plankart og bestemmelser

I denne varianten beskrives fleksibiliteten prinsipielt på samme måte i bestemmelsene, men det er i tillegg vist som et kombinert-område eller bestemmelsesområde på plankartet som avgrenser det området formålsgrensen kan justeres innenfor.

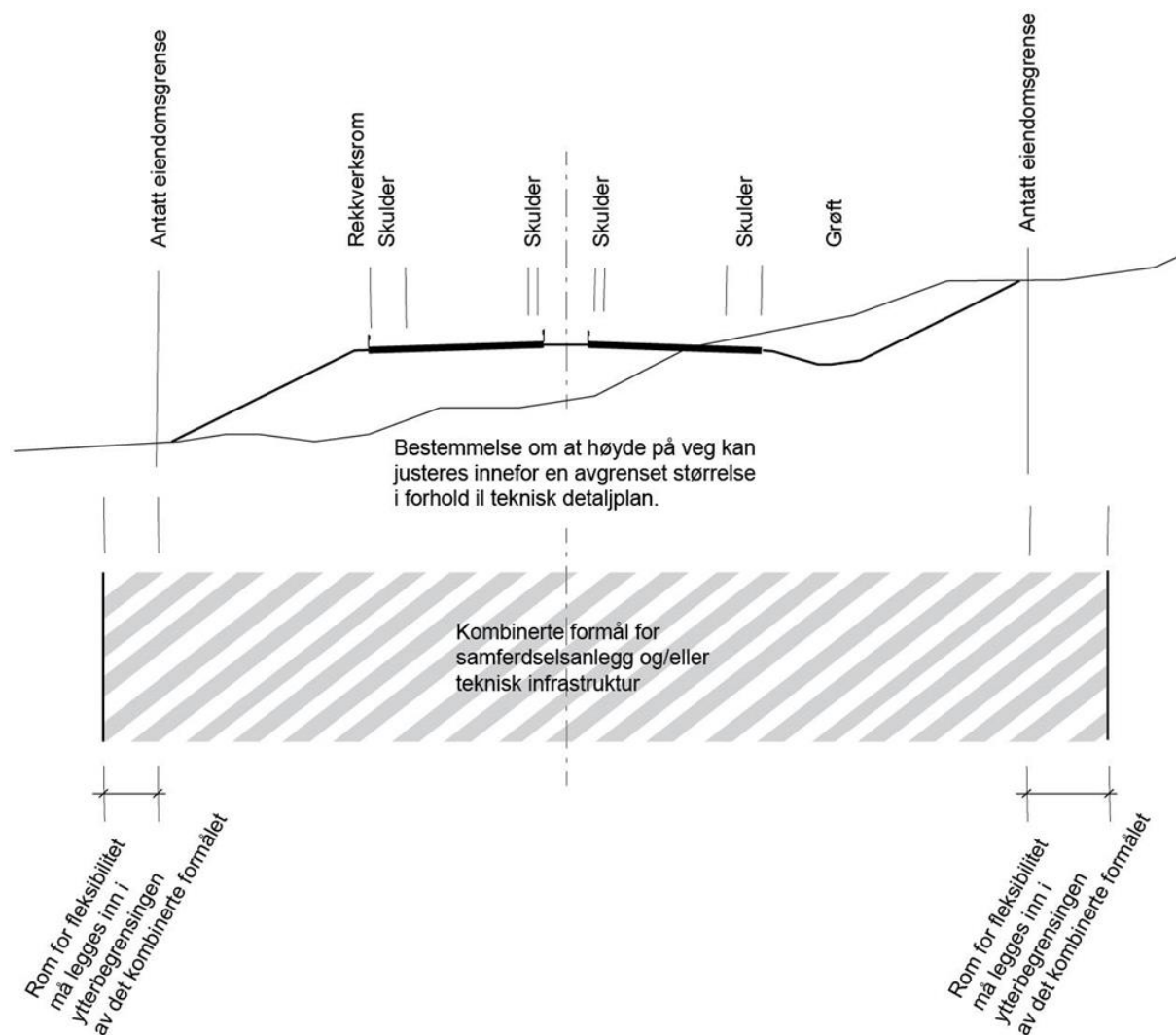


Figur 2 Eksempel justerbare formålsgrenser og høyder innarbeidet i plankart og planbestemmelser

I de innsamlede eksemplene ser det ut til at denne måten å vise fleksibilitet på som regel har blitt oppfattet som tilfredsstillende for å kunne unngå byggesaksbehandling, men vi kjenner ikke til om det er gjort noen grenseoppgang i forhold til når slik fleksibilitet blir for stor til at kommunene aksepterer at tiltaket er «tilstrekkelig detaljert avklart».

2.3 Prinsipp 3. «Flateregulering» av veiarealet

I denne varianten avsettes det vanligvis et areal til kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur, med bestemmelse om at hele veianlegget skal bygges innenfor yttergrensene av dette arealet, men uten at det skilles mellom ulike veiareal. Som regel ligger det en teknisk plan til grunn for avgrensingen av veiarealet, men i de eksemplene som er samlet inn er friheten til å omprosjekttere innenfor arealet stor.



Figur 3 Eksempel "flateregulering" av veiarealet.

Hvis det følger en teknisk plan med planbehandlingen (med «C-tegninger» av vanlig standard), slik at den blir en del av planen, bør det kunne sies at veianlegget er «tilstrekkelig detaljert avklart», forutsatt at tiltaket bygges i henhold til den tekniske planen. Vi er ikke kjent med om det faktisk har blitt gjennomført byggesaksbehandling ved større avvik fra den tekniske planen.

I de innsamlede eksemplene er denne reguleringsformen benyttet i kryssområder, mens de er benyttet en variant av prinsipp 1 på strekninger mellom kryssene.

I de innsamlede eksemplene kan det tyde på at kommunene ikke helt ut aksepterer at dette er en måte som gir grunnlag for bygging uten byggesaksbehandling. I planbeskrivelsene er det innarbeidet tekst som viser at kommunene forbeholder seg retten til å vurdere dette, men vi har ikke funnet noen eksempler på om planene faktisk har blitt fulgt opp med byggesaksbehandling.

3 E6 Kvål – Melhus sentrum

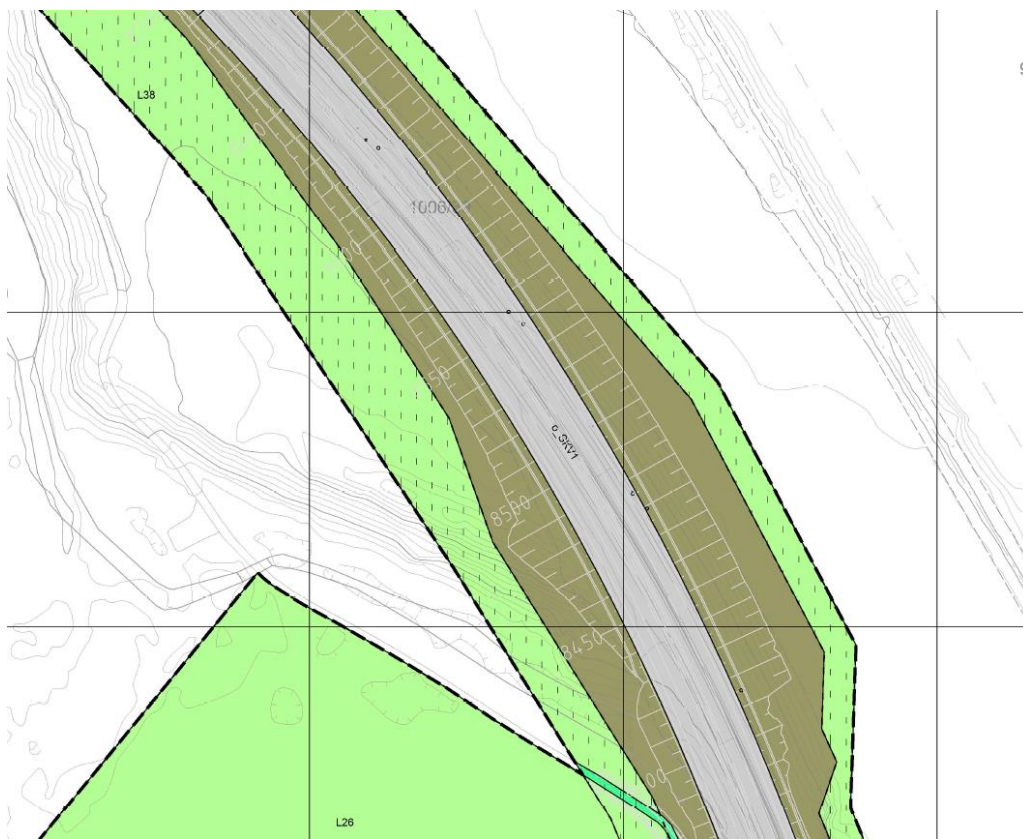
3.1 Beskrivelse

Vedtatt plan 19.06.2018, som også er revidert 23.06.2020.

https://webhotel3.gisline.no/Webplan_5028/gl_planarkiv.aspx?planid=2017016

E6 Kvål - Melhus har fleksibiliteten beskrevet på ulike måter.

- På strekninger der veien er regulert på "tradisjonell" måte er det under 3.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2), 3.2.1 Fellesbestemmelser angitt at "Innenfor hovedformålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur tillates det mindre justeringer mellom underformålene dersom justeringene gir en mer funksjonell vei- og trafikksituasjon, samtidig som opprinnelige hensyn tilfredsstilles" Det er ikke angitt noen begrensning i denne justeringen. Plankartet har inntegnet veigeometri som en illustrasjon. Denne viser at det noen steder er satt av relativ romslig annet veiareal, andre steder er det mindre justeringsrom.



Figur 4 Eksempel fra E6 Kvål - Melhus sentrum

- På tre steder er det regulert et kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturiltak (reg. best. pkt 3.2.11) der det er stor frihet til å forme veianlegget, inklusive kryss og lokalveitilknyttinger innenfor det avsatte arealet. Det er stilt krav om at "Når endelig løsning foreligger skal denne oversendes planmyndigheten for uttalelse." Det er altså ikke stilt krav til høring eller godkjenning av endelig løsning. Det er ikke stilt krav om byggesaksbehandling. For områdene benevnt som Kvål og Hofstadkrysset er det stilt krav om at "Oppdatert reguleringsplan med valgt løsning innenfor formål SKF skal utarbeides etter at veganlegget er ferdig bygd." Utsnittet viser området Kvål. Bestemmelsene gir en romslig beskrivelse av hva som skal/kan bygges innenfor de avsatte flatene, og sier noe om hvilke muligheter det er lagt til rette for. Utsnitt av reguleringsbestemmelsen som gjelder for kartutsnittet nedenfor:

Hofstadkrysset

Innenfor o_SKF1 og o_SKF2 skal det etableres et fullt planskilt kryss.

Det skal etableres pendlerparkering innenfor områdene som kan betjene reisende med buss i begge retninger, samt lokalvegen. Arealet for pendlerparkering skal minimum være 1900 m². Det skal etableres kollektivholdeplasser som både skal betjene E6 og lokalvegsystemet. Veger og avkjørsler til gårdstun og/eller boliger skal opprettholdes.

Krysset skal bygges slik at det ikke er til hinder for en trafiksikker kobling mellom næringsområdet på Hofstad og næringsområdet øst for jernbanen.

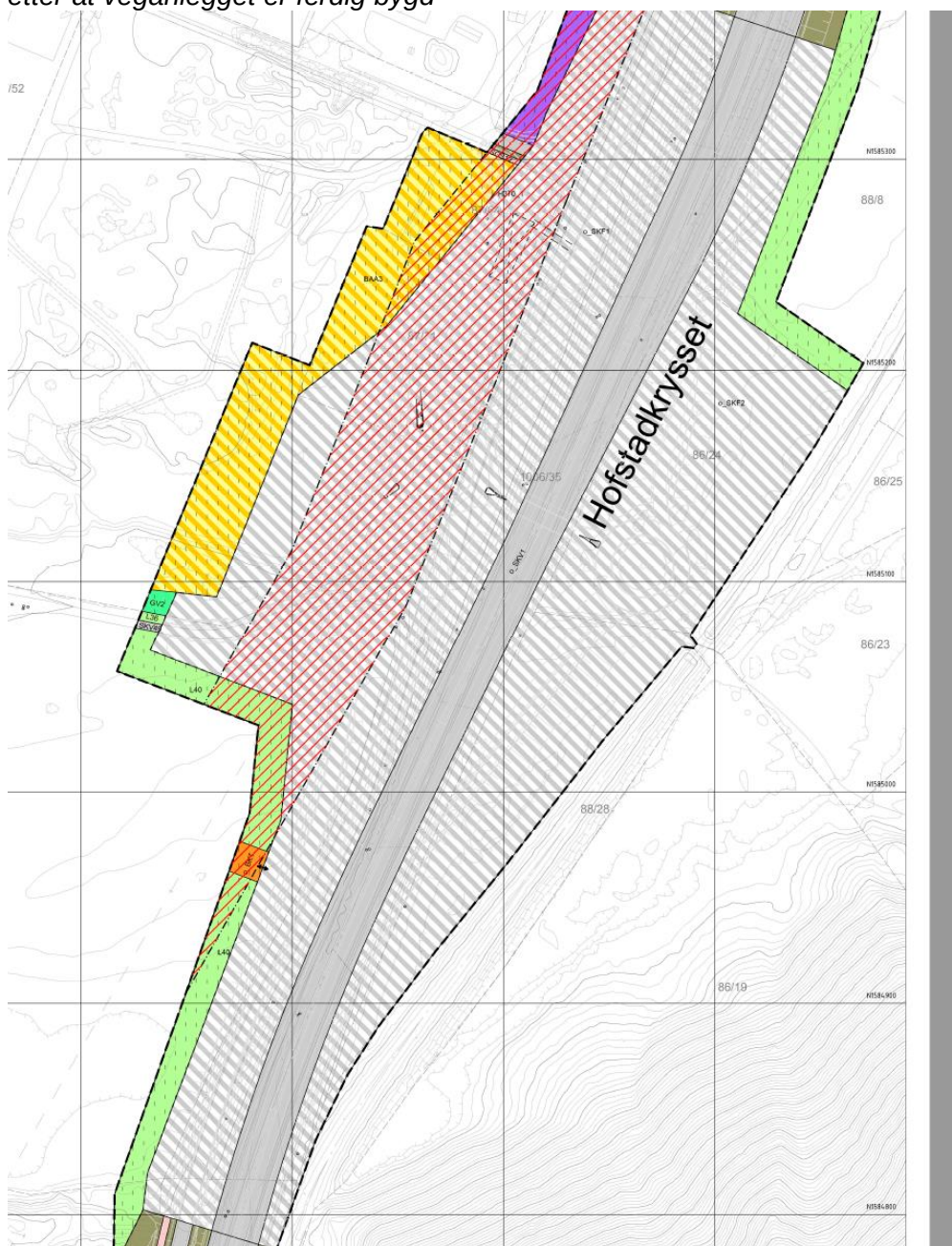
Fv6612 skal være gjennomgående og ha separat gang- og sykkelveg.

Areal som ikke blir benyttet til vegformål, eller som må benyttes til sideareal for vegformålet (snøopplag, teknisk infrastruktur, skjæring/fylling) skal tilbakeføres til landbruksformål.

Løsning skal tilfredsstillende gjeldende vegnormal.

Når endelig løsning foreligger skal denne oversendes planmyndigheten for uttalelse.

Oppdatert reguleringsplan med valgt løsning innenfor formål SKF skal utarbeides etter at veganlegget er ferdig bygd



Figur 5 Eksempel Hofstadkrysset, E6 Kvål – Melhus sentrum

4 E6 Ulsberg – Vindåsliene

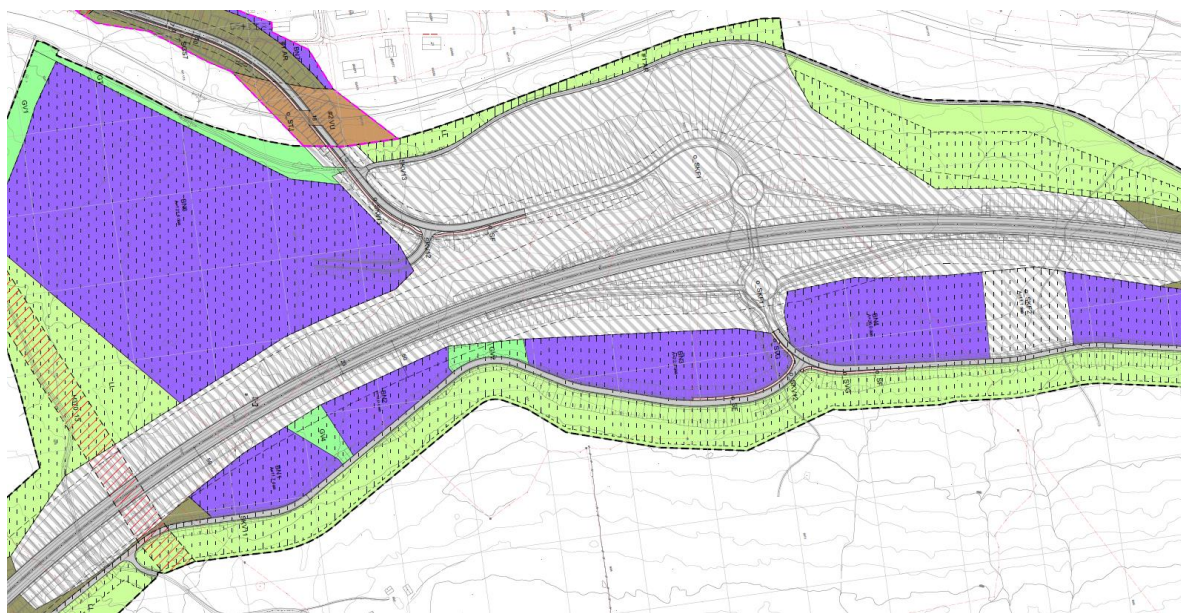
4.1 Beskrivelse

Vedtatt 05.09.2019.

https://webhotel3.gisline.no/webplan_5022/

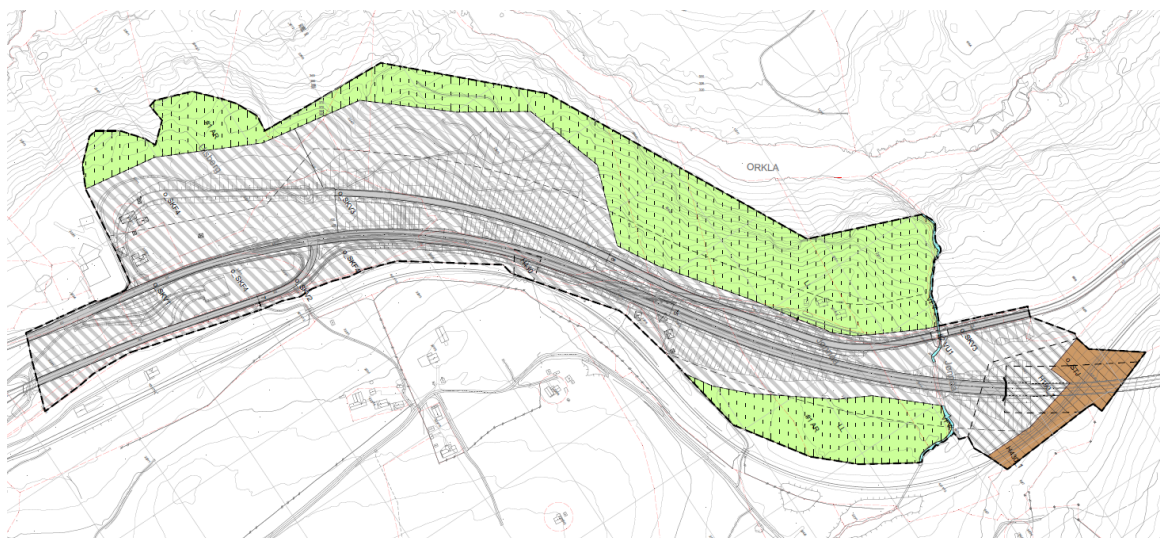
Her er det lagt inn stor fleksibiliteten i noen delområder, ved bruk av kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer, i praksis en flateregulering. Her gjengis utsnitt av reguleringen for to kryssområder som er regulert på denne måten:

- 3.2.10.2 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer – o_SKF1 (1) Innenfor o_SKF1 skal det etableres toplanskryss mellom fremtidig E6 og FV700. Det skal etableres pendlerparkering innenfor området som kan betjene reisende med buss i begge retninger. Det skal etableres kollektivholdeplasser i tilknytning til rampesystemet. FV700 skal ha separat gang og sykkelvei.



Figur 6 Eksempel Ulsberg - Vindåsliene

- 3.2.10.5 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer – o_SKF4 (1) Innenfor o_SKF4 skal det etableres kryss mellom fremtidig E6, Rv3 og dagens E6. Det skal etableres pendlerparkering innenfor området som kan betjene reisende med buss i begge retninger.



Figur 7 Eksempel 2 Ulsberg - Vindåsliene

5 E6 Storhove - Øyer i Lillehammer og Øyer

5.1 Beskrivelse

Vedtak i Lillehammer kommune 24.09.2020

<https://glokart.no/Content/Main.aspx?layout=lhmreg&time=637558177555617622&vwr=asv>

Fleksibilitet i planen er i hovedsak regulert ved bruk av bestemmelsesområder, regulert i pkt 5.1 i reguleringsbestemmelsene:

5.1 Utforming rundt tunnel, bru / kulvert / adkomstveg (område #001 - #004)

a) #001 Utforming rundt bru

Det er tillatt å justere plassering av bru-/kulvertkonstruksjon, vertikalt (+/- 1m) og horisontalt som angitt i bestemmelsesområdets utstrekning. En eventuell justering skal skje innenfor bestemmelsesområde #001.

Innenfor bestemmelsesområdet skal det etableres løsning for gang- og sykkelveg med kobling mot Pilegrimsleden, samt adkomst til boligene i Vormstuveien og øvrige rettighetshavere som har adkomst gjennom dagens kulvert under E6.

b) #002 Utforming rundt tunnel

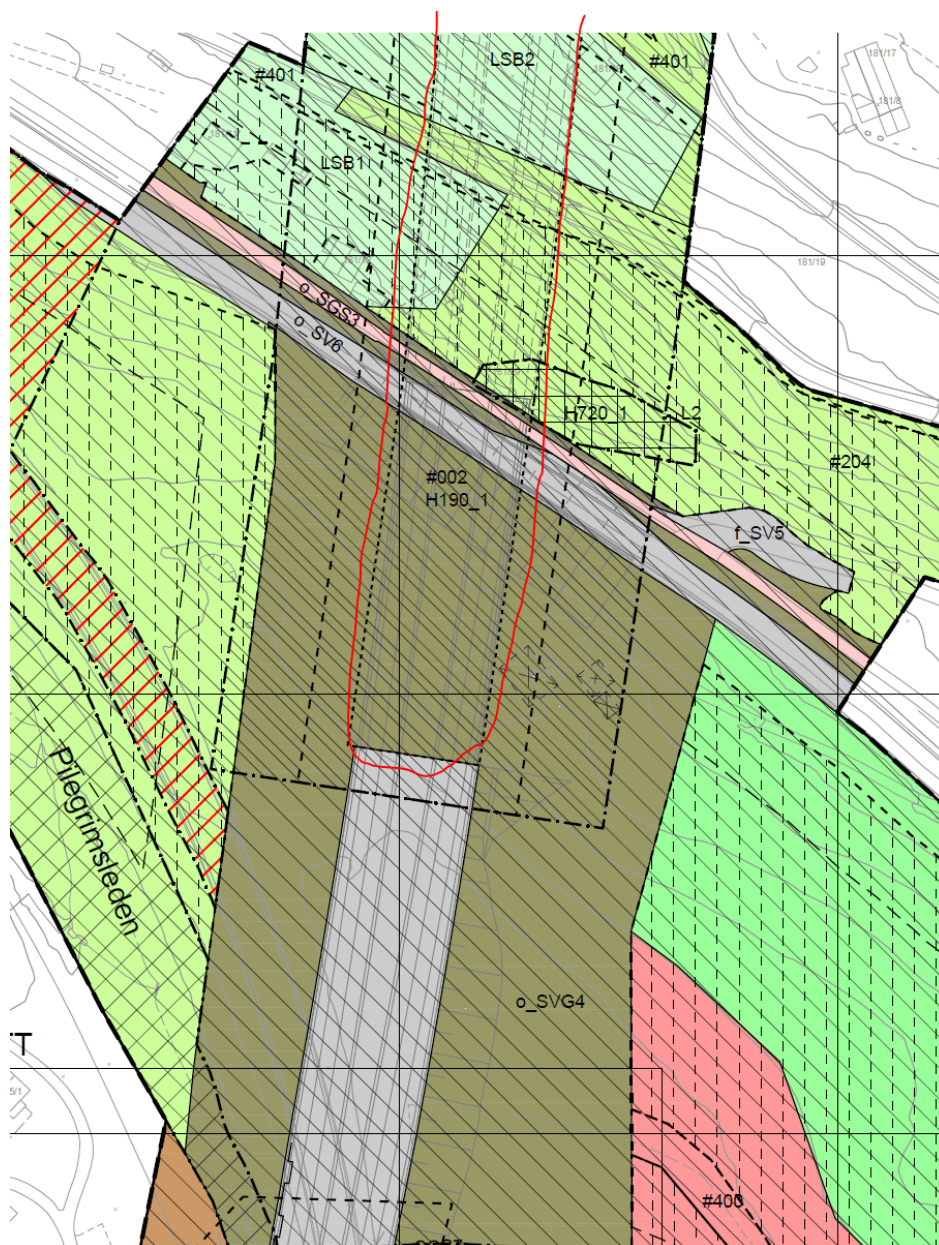
Det er tillatt å justere plassering av tunnel og tunnelmunning, vertikalt (+/- 3 m) og horisontalt som angitt i bestemmelsesområdets utstrekning. En eventuell justering skal skje innenfor bestemmelsesområde #002.

c) #003 Utforming f_SV

Det er tillatt å justere plassering f_SV for å oppnå en bedret geometri innenfor bestemmelsesområdets utstrekning.

*Byggverk innenfor bestemmelsesområdet #001 og #002 skal sendes Lillehammer kommune for byggesaksbehandling.
Endringer i plassering innenfor bestemmelsesområde #001 og #002 må ikke være til hinder for jernbanens drift (sikt til signaler og frihøyder).*

Bestemmelsesområdenes avgrensning på plankartet viser i hvor stor utstrekning det kan foretas justeringer. Utklippet under viser avgrensningen av bestemmelsessonen rundt tunnel.



Figur 8 Eksempel fra Storhove – Roterud, ved Storhove

6 E6 Kvithammar - Åsen i Stjørdal kommune

6.1 Beskrivelse

Vedtak av plan 25.03.2021

http://www.e6-kvithammar-aasen.no/Html/vedtatt-plan_stjordal.html

Fleksibiliteten er lagt inn som en mulighet til å justere mellom veiformålene. Det er ikke mulig å justere ytterbegrensingen av «annet vegareal». Muligheten for denne fleksibiliteten er lagt inn ved at det er satt av noe mer «annet vegareal» utenfor skråningsfot/skjæringstopp, se utklipp av planen med geometri under. På enkelte strekninger er det lagt opp til utslaking av skråninger (til 1:8) slik at det kan dyrkes nærmere veien. Da er avgrensingen av veiarealet bestemt av plassering av viltgjerdet, og det er lagt inn en fleksibilitet i forhold til dette.

4.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§12-5 nr. 2)

4.2.1 Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur med unntak av trasé for jernbane (o_STJ1)

Mindre justering mellom underformålene er tillatt dersom justeringene skaper en mer funksjonell veg- og trafikksituasjon, samtidig som opprinnelige hensyn til veg og omgivelser tilfredsstilles. Justeringen begrenses til 5 meter horisontalt og 1 meter vertikalt for veg i dagen og 20 meter horisontalt og 10 meter vertikalt for veg i tunnel. Kommunal planmyndighet og berørt vegmyndighet skal orienteres om endringene som utføres.

Innenfor arealformålene kan det etableres konstruksjoner og nødvendige tekniske anlegg og installasjoner, etter gjeldende tekniske krav. Tunnelstrekninger reguleres med tverrsnitt T10,5 i henhold til Statens vegvesens håndbok N100. Ved et evt. godkjent fravik, kan tunnelene bygges med tverrsnitt T9,5.



Figur 9 Eksempel fra E6 Kvithamar - Åsen

7 E18 Langangen Rugtvedt (Langangen - Lanner)

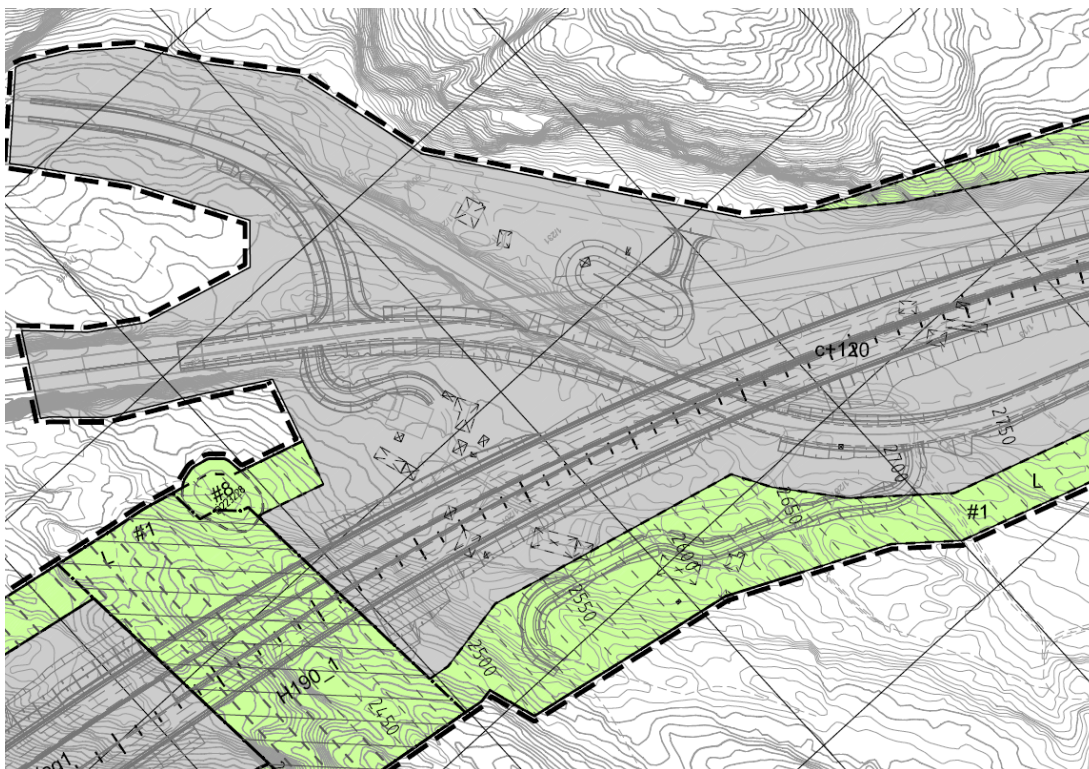
7.1 Beskrivelse

Vedtatt 25.04.2019

<https://www.grenlandskart.no/webinnsyn/Content/Main.aspx?layout=porsgrunn&Planident=1118&map=reguleringsplaner&knr=3806&plandialogsearchtypes=reguleringsplangjeldende&mode=plandialog&time=637558259974189251&vwr=asv>

<https://www.grenlandskart.no/webinnsyn/Content/plandialog/planinfo.aspx?KOMM=3806&PLANID=1118>

Vegarealet er flateregulert, som et felles areal for E18, sideveier, kryss, skråninger og annet sideareal. I kartet er det vist en veigeometri som illustrerer de ulike veienes beliggenhet innenfor det flateregulerte området. Bestemmelsene sier: «Fleksibilitet er regulert gjennom fleksibilitet til å flytte veien innenfor det flateregulerte området, men begrenset til 15 meter sideforskyving av de illustrerte fyllings og skjæringsutslag». Høyden på veien tillates justert +/- 2 meter. Det er gitt konkrete bestemmelser om hva som må byggesøkes, men dette omfatter ikke justerte veilinjer, mindre bruer osv.



Figur 10 Eksempel fra E18 Langangen - Rugtvedt

Vei (Vei1 – Vei5)

Linjene i plankartet er veiledende, men kan kun sideforskyves innenfor formålet med inntil 15 meter fra illustrert fylling og skjæringsutslag. Vei høyder som er vist i plankartet tillates justert med +/- 2,0 meter.

Ved valg av utforming av veianlegget innenfor planformål avsatt til veg (grått område), skal det søkes å begrense inngrep i, og skader på, arealer som er registrert som naturtype med A-verdi i Naturbase.

Arealet tillates benyttet til veg med tilhørende elementer for vegens funksjon, herunder kjøreveg, tunneler, portaler, ramper, midtdelere, kulverter, bruer, kollektivholdeplasser, havarinisjer/stoppplommer, gang- og sykkelveger, fortau, overgangsbruer, underganger, innretninger for tekniske installasjoner og konstruksjoner for drift av veganlegget, støyskjermer, viltgjerder og driftsveger for landbruket.

Arealet tillates også benyttet til trafikkøyer, grøfter, grøntareal i kryssområdene, grøntareal mellom kjørebane og mellom veg og gang- og sykkelveger.

Følgende tiltak som ikke er tilstrekkelig detaljert i reguleringsplanen må avklares gjennom byggesøknad; Langangenbruene, tekniske bygg større enn 200 m² BRA, samt støy- og støvskjermingstiltak.

Denne reguleringsplanen førte til en klagesak ved ekspropriasjon av eiendom for bygging av ny vei. I første omgang avgjorde Vegdirektoratet at det ikke kunne foretas ekspropriasjon med hjemmel i planen, "med den begrunnelse at nødvendighetskravet og interesseavveiiingskravet i oreigningsloven § 2 ikke var ivaretatt. Dette fordi reguleringsplanen som ekspropriasjonsvedtaket bygget på var en fleksibel reguleringsplan

som kun viste en illustrert vegløsning som kunne sideforskyves med inntil 15 meter, samt at høyden kunne tillates justert med +/- 2 meter. " (sitat fra VDs brev datert 27.10.2020) I neste omgang ga Nye Veier som forslagsstiller en avklaring om at de illustrerte veglinjene i kartet var å regne som bindende for byggingen. De understreket også at hele det regulerte veiarealet var betraktet som nødvendig for å gjennomføre planen. Med dette som bakgrunn ble det i neste runde akseptert at det kunne foretas ekspropriasjon i henhold til planen.

En sjekk i planregisteret til kommunen viser at det ikke er gjort endringer i planen for å gjøre veilinjene bindende. Planbestemmelsene er ikke endret, og inneholder samme fleksibilitet som før avgjørelsen om ekspropriasjon. Kan dette tyde på at kravet om forutsigbarhet og tilstrekkelig avklaring for ekspropriasjon ikke nødvendigvis behøver å knyttes til reguleringsplanen (kart og bestemmelser), men kan fastlegges etterpå i form av detaljering av tegninger og bekreftelse fra eksproprianten om at løsningen som ligger til grunn for ekspropriasjonen er tilstrekkelig fastsatt?

8 E39 Mandal øst – Greipsland

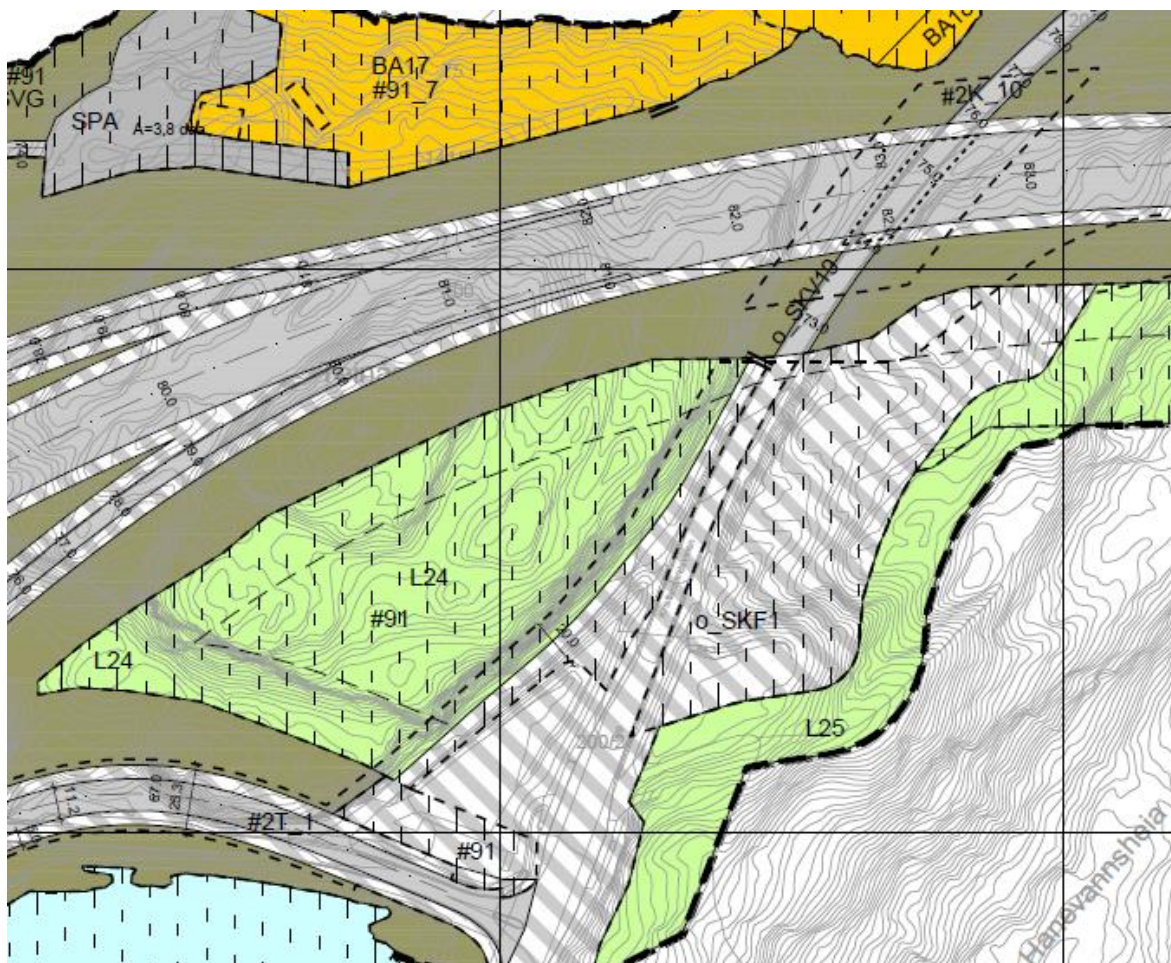
8.1 Beskrivelse

Vedtatt 05.09.2019

https://webhotel3.gisline.no/Webplan_4205/

Søk på planid 201810

Her er fleksibiliteten innarbeidet ved at det er avsatt et kombinert formål SKF "mellom" veiareal og annet veiareal, vist med grå/hvit skravur i kartet. Dette er supplert med bestemmelse som tillater justering mellom vegareal (SV) eller kjøreveg (SKV) og det kombinerte arealet (SKF).



Figur 11 Eksempel fra E39 Mandal øst - Greipsland, ved Døle bru

4.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr. 2)

4.2.1. Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-7 nr. 1 og 4)

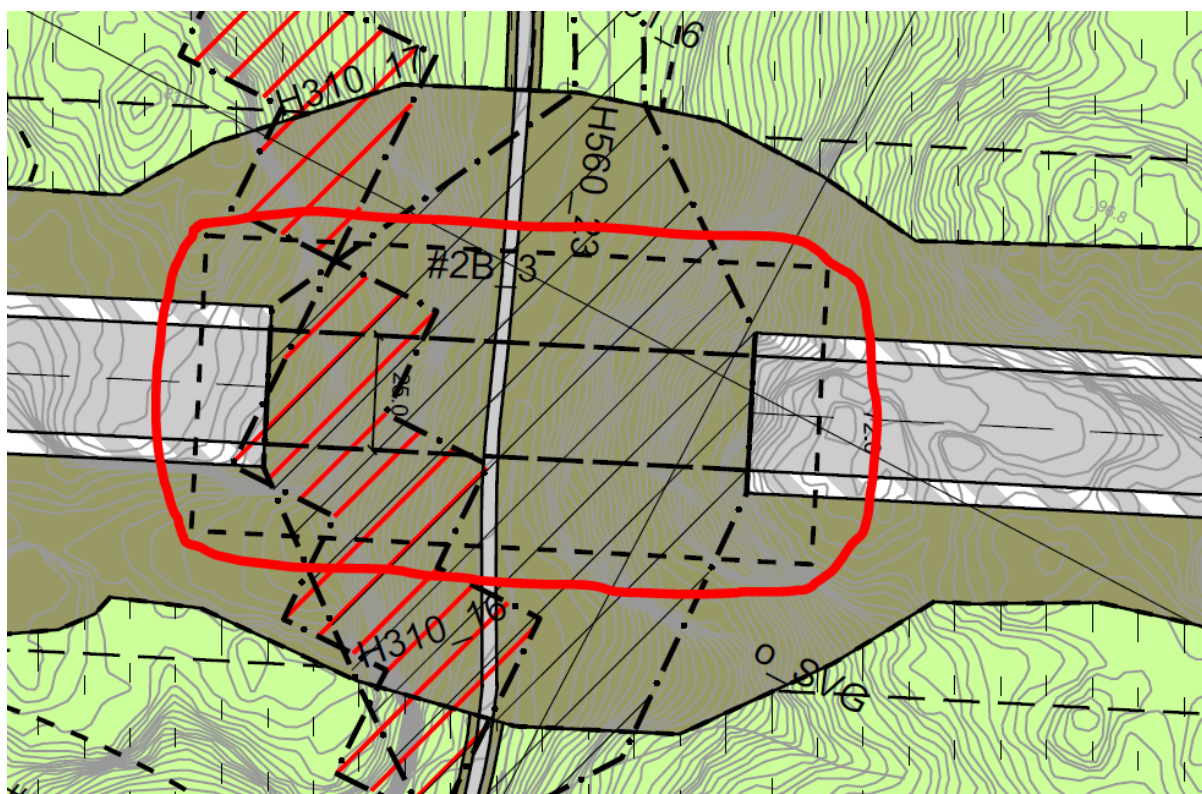
- Veilinja tillates justert horisontalt 5 meter mellom formålene o_SV, o_SKF og o_SKV.
- Fyllingsskråninger og vei (senterlinje) med høyde som er vist i plankartet tillates justert vertikalt med + 2 meter/-5 meter
- Eiketrær som er markert med tresymbol i plankartet skal bevares.

I tillegg er det lagt inn fleksibilitet for opparbeidelse av arealer, bygninger og anlegg. Dette er gjort ved å legge bestemmelsesområder over de aktuelle områdene, der avgrensingen av bestemmelsesområde angir fleksibiliteten.

6.1 #2 Vilkår for anleggelse av arealer, bygninger og anlegg (handlingsrom)

B= Bru, L= driftsvei for landbruket, K= kulvert, O=Omlegging av bekkeløp, S= Støy, T=ombygging av postveien, V= Vertikalnivå

- Innenfor arealene merket #2B, #2L, #2K, #2S og #2O, #2T og #2V tillates en forskyvning av etablering innenfor aktuelle vertikalnivå, horisontalnivå- og formål som må ses i sammenheng med fleksibiliteten på vei.



Figur 12 Eksempel fra E39 Mandal øst - Mandal by, ved Fjellveien. Rød ramme rundt konstruksjon.

Utsnittet viser et eksempel på bestemmelsesområde for fleksibilitet i plassering av bru (#2B_3, Bru over Dalan (Fjellveien)). Det er spesifisert i planbeskrivelsen hvilke tiltak dette gjelder for.

Fleksibiliteten er nærmere omtalt i planbeskrivelsen punkt 7.5.9.

Forholdet til byggesak er omtalt i planbeskrivelsen (pkt 7.21). Der sies det at veianlegget anses som tilstrekkelig avklart til at veien kan bygges uten byggesaksbehandling, men samtidig sagt at der dette ikke er tilfelle må det byggesaksbehandles, og at det er opp til byggesaksmyndigheten å avgjøre om dette er nødvendig.

9 E39 Kristiansand – Søgne øst.

9.1 Beskrivelse

Vedtatt 21.06.2017

https://webhotel3.gisline.no/Webplan_4204/gl_planarkiv.aspx?planid=1452

Her er det regulert med en form for flateregulering for et kryssområde ved Grauthelleren. Planbeskrivelsen har en spesifikk omtale av hvordan en har valgt å legge inn en regulering med større handlingsrom, se utklipp av planbeskrivelse nedenfor. I den valgte løsningen (figur 50 i utklippet) har en antydnet veigeometrien innenfor det flateregulerte området for krysset, med bestemmelser om at denne kan justeres i punkt 3.2.1 og 3.2.2

3.1.1 Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- a. *Veihøyder som er vist i plankartet tillates justert med +/- 2,0 meter.*

3.1.2 Veg (SV)

- a. *Det tillates justering av veilinen innenfor formålet o_Veg (SV).*
- ...
- e. *Det skal etableres planfri kryssing for myke trafikanter av eksisterende E39 i krysset ved Grauthelleren.*

Planbeskrivelsen har et eget kapittel (kapittel 7.3) der en drøfter forholdet til byggesak. Det er ifølge tiltakshaver vurdert at «*Materialet som er sendt inn til reguleringsplanen angir en god nok detaljeringsgrad, selv om det er bygd inn et handlingsrom for prosjektering*». Utklippet under viser oppsummeringen av kapitlet om byggesak.

7.3.2 Oppsummering

Reguleringsplanen viser plassering, utstrekning, høyder og utforming/materialbruk for ulike tiltak innenfor planområdet i tekniske tegninger. Disse avklaringene innebærer at planens nevnte tiltak er «detaljert avklart» i plansaken, med det resultat at de kan oppføres/etableres uten ytterligere byggesak, jf. SAK10 § 4-3 første ledd bokstav a).

Der veianlegget ikke er detaljert avklart i planen vil reglene om søknadsplikt gjelde, jf. SAK10 § 4-3 første ledd bokstav a) annen setning.

Det er vurdert i høringsfasen at plassering, høyder og materialvalg er godt nok vist i kart/bestemmelser slik at tiltakene tilhørende ny E39 kan unntas byggesøknadsplikt. Kommunene har påpekt at det vil være opp til kommunene som byggesaksmyndighet å vurdere hva som er detaljert godt nok for å unnta saken søknadsplikt..

Som det går fram av i utklippet har kommunen forbeholdt seg retten til selv å vurdere om hva som er detaljert nok til å unnta saken fra søknadsplikt.

7.4.1 Normalvei og handlingsrom

Som et ledd i arbeidet med å bygge veier raskere, mer helhetlig og kostnadseffektivt er det gjennomført, parallelt med pågående planprosess, et arbeid med teknisk innovasjon. I dette arbeidet ble det sett på muligheten til endre på veinormalkrav og utformer designvalg for å få en helhet og likhet i alle veianleggene.

Normalvei sammen med DesignVEI vil være standarden som Nye Veier AS kommer til å planlegge og prosjektere veianleggene ut i fra.

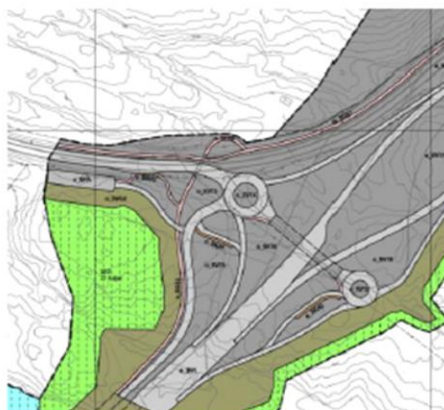
På grunn av at Normalvei ikke var ferdig utviklet før i slutfasen av reguleringsprosessen, er skisseprosjektet for veilinjene og konstruksjoner dimensjonert i henhold til gjeldende veinormaler. I denne reguleringen sikres det at vegen kan bygges iht. både vegnormalene og Nye Veiers Normalvei. Det er således lagt inn en sikkerhet for at veianleggene kan realiseres innenfor dagens rammer. I denne reguleringsplanen er det lagt inn et handlingsrom som ivaretar mulighet til justeringer av veien.

For eksempel er:

- Veiarealet for kryssområdet ved Grauthelleren er regulert inn som en stor flate uten at det er delt opp mellom forskjellige strukturer. Dette er kun antydnet med illustrasjoner, se figur 50 og 51.
- Kollektivholdeplasser og gang-/ og sykkelvei er lagt inn i regulert veiformål og ivaretatt gjennom bestemmelsene.
- Vei høyder er kun satt på enkelte steder og det er gitt mulighet for justering av høydene som er begrenset i bestemmelsene.



Figur 50: Fremstilling av kryssløsning ved Grauthelleren med større handlingsrom (Rambøll 2017).



Figur 51: Fremstilling av kryssløsningen ved Grauthelleren med mindre handlingsrom (Rambøll 2017).

I planen er det i tillegg lagt inn bestemmelsesområder som tillater forskyving av bruer, tunnelåpninger og kulverter.

5.2 Andre bestemmelsesområder

5.2.1 Brusoner

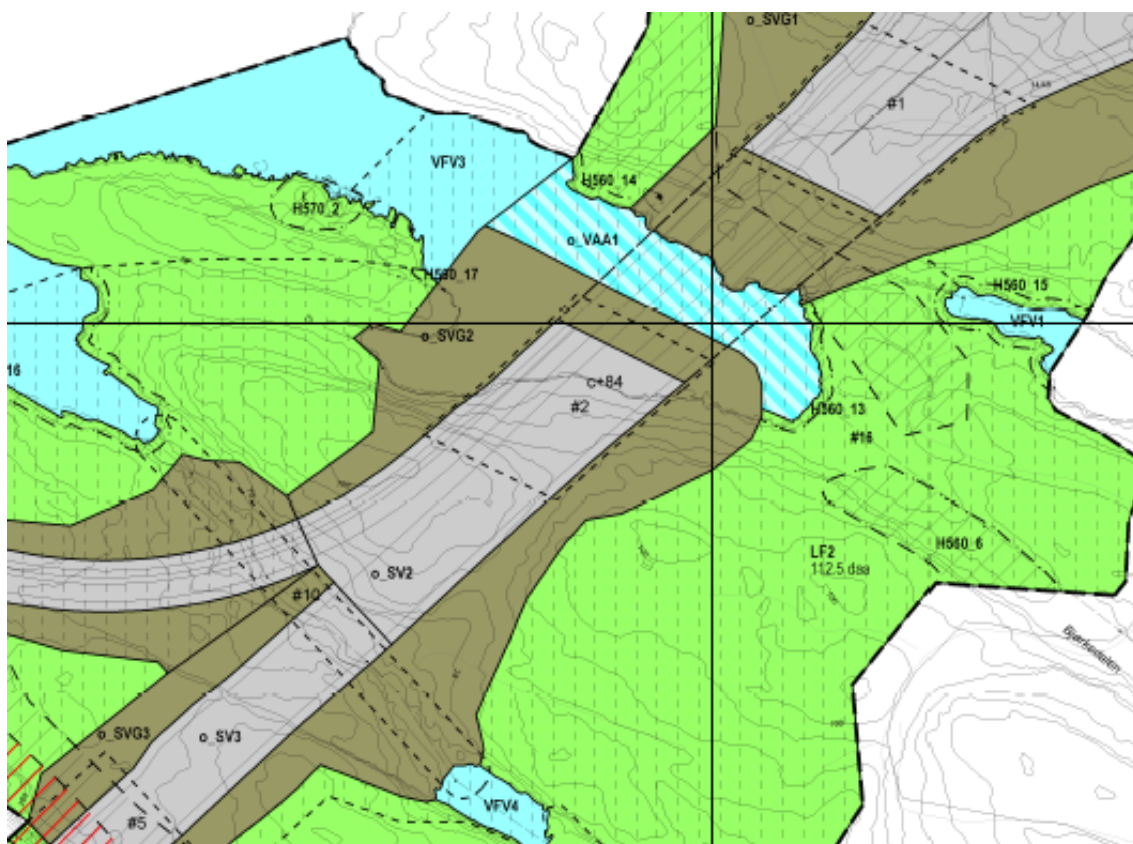
- Innenfor bestemmelsesområdene markert med #1 - #4 tillates det en intern forskyvning i plassering mellom bru og veiformålet. Dette gjelder i alle vertikalnivåer.

5.2.2 Tunnelsoner

- Innenfor bestemmelsesområdene markert med #5 - #9 tillates det en intern forskyvning i plassering av tunnelåpningen, støyskjermstiltak og veiformålet. Dette gjelder i alle vertikalnivåer.

5.2.3 Kulvertsoner

- Innenfor arealene merket #10 - #13 skal det plasseres kulverter.
- Kulvert merket #10 - #13 skal ha naturlik bunn for best mulig å ivareta fisk- og fauna. Endelig detaljering skal skje i samråd med fiskefaglig kompetanse.
- Kulvert i sone #10 skal etableres uten hindringer for eventuell passasje av kano eller kajakk.



Figur 13 Utsnitt fra E39 Kristiansand – Søgne øst

10 E39 Bue - Ålgård

10.1 Beskrivelse

På høring 2021 – planen er ikke vedtatt pr. desember 2021.

Forslag til reguleringsplan for E39 Bue Ålgård er sendt inn og har vært på høring i 20212. Strekningen går gjennom to kommuner; Gjesdal og Bjerkreim. Hver kommune har eget plankart og bestemmelser, øvrige dokumenter er felles for de to kommunene.

Fleksibiliteten innarbeidet ved at det er anledning til justeringer av veilinje vertikalt (+2 m) og horisontalt (+5 m), samt justeringer innenfor underformålene.

Forholdet til byggesak og handlingsrom/fleksibilitet er i liten grad omtalt i planbeskrivelsen.

Eksempel fra forslag til reguleringsbestemmelser i Bjerkreim kommune.

3 BESTEMMELSER TIL AREALFORMÅL

§3.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2)

a) Fellesbestemmelser

Innenfor hovedformålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur tillates det ved prosjektering av veganlegget å gjøre justeringer mellom underformålene dersom justeringene gir en mer funksjonell veg- og trafikksituasjon, samtidig som opprinnelige hensyn tilfredsstilles.

Ved prosjektering av veganlegget tillates justering av plassering av tunell, tunnelmunning og brukonstruksjoner, både vertikalt og horisontalt, dersom opprinnelige hensyn til tilgrensende formål, terreng, vassdrag med videre tilfredsstilles.

Kommunalt samferdselsanlegg skal opparbeides i samsvar med kommunal norm.

Samtlige arealer regulert til offentlig samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan brukes som riggområde og midlertidig masselager i anleggsperioden.

b) Handlingsrom for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-7 nr. 2)

Veglinja tillates justert horisontalt inntil 5,0 meter mellom o_SKV og andre samferdselsformål.

Prosjektert kotehøyde for senterlinje til nytt veganlegg for E39 er påført på plankartet. Endelige veggøyder tillates justert inntil 2,0 meter i forhold til angitte høyder.

c) Kjøreveg (SKV)

Områdene kan benyttes til kjørebane, separasjonsareal, vegskulder, områder for oppsetting av støyskjerm med videre. Arealer angitt som o_SKV og f_SKV er henholdsvis offentlig kjøreveg og felles kjøreveg.

f) Angitte samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (SAA)

Områder omfatter søyler inklusive fundament for broer. Endelig plassering og størrelse på fundamenter og søyler avklares i prosjekteringen.

Områder omfatter areal for å sikre vegfylling. Innenfor arealene gjelder følgende begrensninger:

Det er ikke tillatt å føre opp bygninger, andre konstruksjoner eller gjøre terrenginngrep. Unntatt fra denne bestemmelsen er installasjoner som har direkte tilknytning til vegtiltaket.

Endring av terrengnivå ved planering eller oppfylling er ikke tillatt uten godkjenning fra vegeier. Planlagt planering eller oppfylling forelegges vegeier for godkjenning før oppstart. Dersom tiltaket er søknadspliktig skal søknad om planeringstiltak forelegges vegeier før behandling i kommunen.

Trær og busker med høyde over 4 meter eller rotsystem som kan skade vegfyllingen er ikke tillatt.

Uten tillatelse fra vegeier og kommunen kan det ikke foretas opparbeidelse av terreng, eller etablering av innretninger, som unødig vil fordyre og/eller vanskeliggjøre atkomst til og vedlikehold av veganlegget.

Planer for graving og legging av kabler innen arealformålet skal forelegges vegeier. Dersom tiltaket er søknadspliktig skal søknaden forelegges vegeier før behandling i kommunen.

Det er satt av kombinert formål LNFR og bestemmelsesområder for tilretteleggingsareal for landbruk. Langs vegen er det kombinert formål «Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitt hovedformål»

c) LNFR-formål kombinert med andre hovedformål (LAA)

Områdene kan benyttes som areal for bakkeplanering for terrengtilpasning av vegfyllinger og fjellskjæringer. Innenfor områdene kan det tas ut sprengsteinmasser og/eller legges ut løsmasser og jordmasser som mulig tilretteleggingsareal for landbruk. Områdene skal etter at anleggsarbeidene er ferdige være LNFR-formål.

Bestemmelser som regulerer bruken av arealet innenfor kombinert formålet.

k) Angitte samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (SAA)

Formålet omfatter areal for å sikre samferdselsanlegg i kombinasjon med LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.

Områder Formålet omfatter søyler inklusive fundament for broer. Endelig plassering og størrelse på fundamenter og søyler avklares i prosjekteringen.

Områder Formålet omfatter areal for å sikre vegfylling. Innenfor arealene gjelder følgende begrensninger:

Det er ikke tillatt å føre opp bygninger, andre konstruksjoner eller gjøre terrenginngrep. Unntatt fra denne bestemmelsen er installasjoner som har direkte tilknytning til vegtiltaket.

Endring av terrengnivå ved planering eller oppfylling er ikke tillatt uten godkjenning fra vegeier. Planlagt planering eller oppfylling forelegges vegeier for godkjenning før oppstart. Dersom tiltaket er søknadspliktig skal søknad om planeringstiltak forelegges vegeier før behandling i kommunen.

Trær og busker med høyde over 4 meter eller rotsystem som kan skade vegfyllingen er ikke tillatt.

Uten tillatelse fra vegeier og kommunen kan det ikke foretas opparbeidelse av terreng, eller etablering av innretninger, som unødig vil fordyre og/eller vanskeliggjøre atkomst til og vedlikehold av veganlegget.

Planer for graving og legging av kabler innen arealformålet skal forelegges vegeier. Dersom tiltaket er søknadspliktig skal søknaden forelegges vegeier før behandling i kommunen.

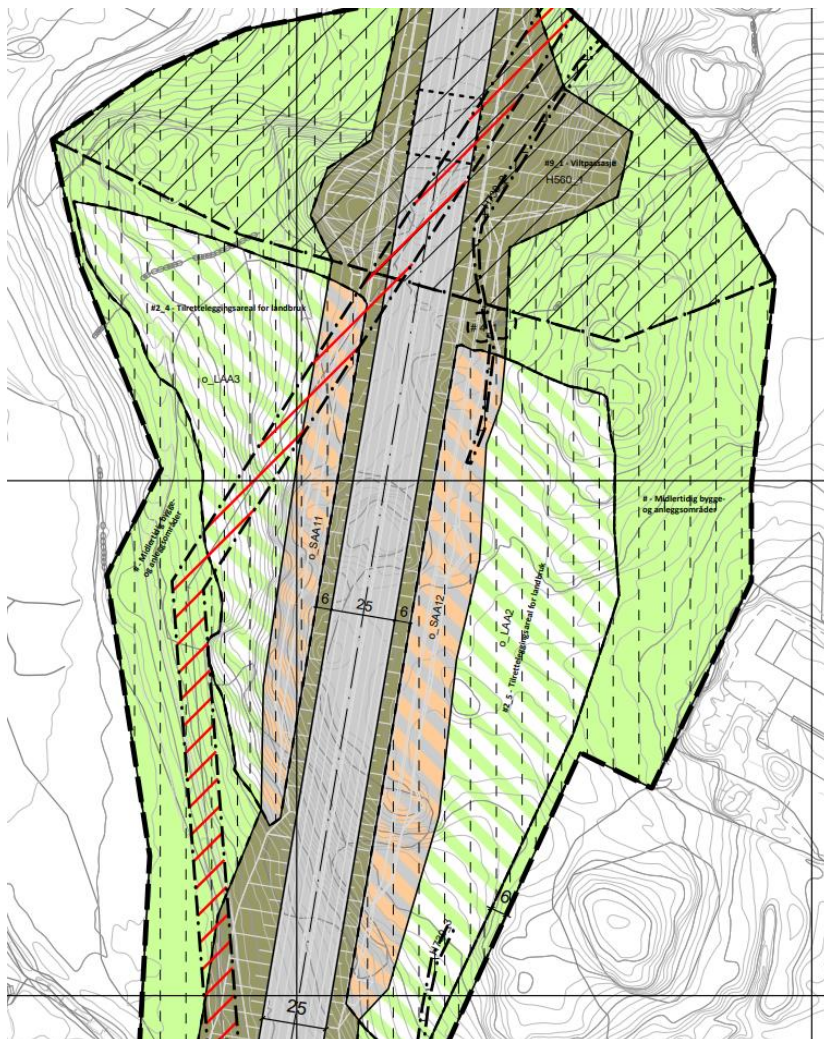
Bestemmelser for bestemmelsesområdet «Masseuttak og/eller tilretteleggingsareal for landbruk»

b) Masseuttak og/eller tilretteleggingsareal for landbruk, #2_1-16

Innenfor områdene kan det tas ut sprengsteinmasser og/eller legges ut løsmasser og jordmasser som mulig tilretteleggingsareal for landbruk.

Ferdig oppfylt/tilbakeført terreng bør ha en helning på mellom 1:100 og 1:5 for dyrka jord og mellom 1:5 og 1:3 for beite. Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018 – 2040 og NIBIO sin norm for jordflytting legges til grunn for flytting og utlegging av massene. Ferdig opparbeidede områder skal gis naturlige avslutninger og være tilpasset omgivelsene slik at de framstår som en naturlig del av landskapet. Ved fare for avrenning til vassdrag skal det etableres avskjærende grøfter og eventuelt sedimentasjonsbasseng.

Masseuttak skal avsluttes ved åpning av veganlegget og områdene skal istandsettes senest ett år etter at veganlegget er åpnet. Bestemmelsesområdet oppheves når veganlegget er ferdigstilt.



Figur 14 Eksempel fra E39 Bue Ålgård, tegning R4, Gjesdal kommune. Hvit/grønn skravur er «tilretteleggingsareal for landbruk». Oransj/grå er samferdselsanlegg kombinert med andre angitt hovedformål.

11 Om ekspropriasjonsvedtak

I det følgende vil det bli presentert et utvalg avgjørelser av klage på ekspropriasjonsvedtak som Vegdirektoratet har fattet.

Vurderingene Vegdirektoratet har lagt til grunn for sine avgjørelser vil bli trukket frem og kan bidra til å supplere veilederen med praktiske eksempler til hvordan et ekspropriasjonsvedtak bør utformes og hva som kan medføre risiko for et ugyldig vedtak.

Under «Vegdirektoratets vurdering» er det kun benyttet direkte sitater fra Vegdirektoratets endelige avgjørelse i behandling av klage på ekspropriasjonsvedtak. Opplysninger som knytter avgjørelsene opp mot spesifikke gårds- og bruksnummer, eller personopplysninger er så langt det lar seg gjøre fjernet.

Utvalget av eksempelsaker er satt opp i kronologisk rekkefølge etter tidspunkt for Vegdirektoratets avgjørelse av klage på vedtak om ekspropriasjon.

21.04.2017 E6 Brattåsen -Lien
06.05.2020 E18 Langangen - Lanner
26.05.2020 Rv. 555
27.10.2020 Rv. 555

Forut for oppstillingen av de sentrale punktene fra Vegdirektoratets behandling av klage på ekspropriasjonsvedtak, vil reguleringsbestemmelsene med betydning for utfallet av klagen i den aktuelle planen bli fremstilt.

All understreking er gjort med formål om å utheve sentrale momenter for veilederen.

12 E6 – Brattåsen – Lien

Ved denne avgjørelse av klage på ekspropriasjonsvedtak er det ikke tatt inn noen fleksibilitet/handlingsrom ved reguleringsplanen, men det er interessant å se Vegdirektoratets vurderinger rundt kravet til interesseovervekt etter oreigningslova § 2 andre ledd.

Vegdirektoratet opphever dette ekspropriasjonsvedtaket, grunnet mangelfullt grunnlag for å kunne foreta en tilstrekkelig vurdering av interesseovervekt.

12.1 E6 Behandling av klage på vedtak om ekspropriasjon 21.04.2017

Vegdirektoratets vurdering

Til grunn for ekspropriasjonsvedtaket foreligger det i vår sak en gyldig reguleringsplan for E6 Brattåsen-Lien som ble godkjent av Grane kommune 12.03.2014.

Denne reguleringsplanen er nå under revisjon. Et forslag om reguleringsendring er ute på høring med merknadsfrist 26. mai 2017. Det er antatt at et vedtak om reguleringsendring vil foreligge tidligst i juli 2017. Endringsforslaget innebærer at det vil

bli planendringer med hensyn til hvilke areal som trengs permanent til selve veganlegget og hvilke areal som vil bli midlertidig beslaglagt i forbindelse med gjennomføringen av anleggsarbeidet.

Når det gjelder spørsmålet om kravet til interesseavveining, er det klart at prinsippet om interesseovervekt som er nedfelt i oreigningsloven § 2 annet ledd også gjelder ved ekspropriasjon etter vegloven § 50. I henhold til oreigningsloven § 2 annet ledd kan det bare fattes ekspropriasjonsvedtak dersom «det må reknast med at inngrepet tvillaust er til meir gagn enn skade». Ordet «tvillaust» angir ikke graden av interesseovervekt, men er en bevisregel som angir at det kreves en viss styrke når det gjelder vissheten om at vedtaket er mer til gagn enn til skade, jfr. dom fra Høyesterett inntatt i Rt. 2009 s. 1142.

Ved ekspropriasjon til offentlig veganlegg anses vanligvis kravet til interesseovervekt for å være oppfylt i forbindelse med vedtagelsen av reguleringsplanen. Reguleringsplanen er vedtatt etter en omfattende saksbehandling som skal sikre en bred vurdering av berørte interesser og hvor virkningene av de forskjellige alternativene er vurdert. Vi viser til avgjørelser fra Høyesterett inntatt i Rt. 1998 s. 416 og Rt. 1999 s. 513. Det fremgår imidlertid av nevnte høyesterettspraksis at det kan være spesielle forhold som medfører at en ny og selvstendig vurdering av inngrepets nødvendighet og forholdsmessighet i forbindelse med ekspropriasjonen, likevel er nødvendig.

I regionvegkontorets begrunnelse for ekspropriasjonsvedtaket står det:

«Vi vurderer det slik at interesseavveiningen som ble gjort i forbindelse med at reguleringsplanen ble vedtatt, fortsatt gjelder ved dette vedtaket om ekspropriasjon, jf. oreigningsloven § 2.

Vi har forståelse for at inngrepet isolert sett har negative konsekvenser for deg som eier av eiendommen. Vi har vurdert forholdet til oreigningsloven §2 uavhengig av reguleringsplanen, og vi har funnet at inngrepet totalt sett «tvillaust er til meir gagn enn skade».

Ved interesseavveiningen vises det til den gjeldende reguleringsplanen. Ved spørsmålet om det er interesseovervekt for et inngrep, vil det innbefatte en vurdering av hva som «trengs» til veganlegget. Da ekspropriasjonsvedtaket ble fattet hadde regionvegkontoret allerede satt i gang et arbeid med tanke på omregulering, og det kan da etter vår mening ikke sies at det var klart hva som trengtes av areal på eiendommen for «bygging, utbedring, vedlikehold og drift av riksveg». Vi mener at dette må få betydning for spørsmålet om det forela en tilstrekkelig interesseovervekt for ekspropriasjonsinngrepet da ekspropriasjonsvedtaket ble fattet.

Etter Vegdirektoratets mening kan en i denne saken ikke bygge på interesseavveiningen som er gjort i forbindelse med vedtakelsen av reguleringsplanen fra 2014. I henhold til den nevnte praksis fra Høyesterett må det gjøres en ny interesseavveining hvis det er særlige forhold som tilsier det, noe vi mener endringsplanene gjør. Regionvegkontoret angir riktignok at de uavhengig av reguleringsplan en har funnet at inngrepet totalt sett «tvillaust er til meir gagn enn skade». Inngrepet som vurderes er imidlertid fastsatt gjennom reguleringsplanen som vurderes endret.

Etter Vegdirektoratets mening er det i denne saken klart at forslaget til reguleringsendring som nå er på høring, er en så vesentlig endring av plansituasjonen, at det uavhengig av regionvegkontorets vurdering på vedtakstidspunktet, ikke lenger kan sies at vegloven § 50 hjemler det angjeldende ekspropriasjonsvedtaket ved utelukkende å vise til den reguleringsplanen som nå foreslås endret. Det er ikke grunnlag for å foreta en tilstrekkelig vurdering av om ekspropriasjonsvedtaket er til «meir gagn enn skade», jf. oreigningslova § 2 andre ledd.

13 E18 - Langangen – Lanner

13.1 Sentrale reguleringsbestemmelser

For å lettere kunne sette seg inn Vegdirektoratets avgjørelse av klage på ekspropriasjonsvedtak, så er det ett sentralt punkt i reguleringsbestemmelsene det her er nødvendig å gjengi:

3.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Veg (Veg1 – Veg5)

Linjene i plankartet er veiledende, men kan kun sideforskyves innenfor formålet med inntil 15 meter fra illustrert fylling og skjæringsutslag. Veihøyder som er vist i plankartet tillates justert med +/- 2,0 meter.

13.2 E18 Behandling av klage på vedtak om ekspropriasjon 06.05.2020

«Med hjemmel i forvaltningsloven § 34 annet ledd og på grunn av mangler knyttet til vilkårene i oreigningsloven § 2, fatter Vegdirektoratet følgende vedtak:

Ekspropriasjonsvedtak fattet av Statens vegvesen Region sør den 11.12.2019 overfor grunneier oppheves.»

Vegdirektoratets vurdering

En vedtatt reguleringsplan er en plan som viser fremtidig grunnutnyttelse i området. Planinformasjonen er juridisk bindende og vil kunne danne grunnlag for ekspropriasjon.

Likevel er det verdt å merke seg at vedtak av en reguleringsplan og vedtak om ekspropriasjon, er to adskilte spørsmål. Det vises her til tolkingsuttalelse fra Justis- og politidepartementet, datert 10.12.2007.

I ekspropriasjonsretten er det et grunnvilkår at orl. § 2 er oppfylt og etter orl. § 30 gjelder orl. § 2 også ved ekspropriasjon med hjemmel i vegloven. Vilårene som orl. § 2 setter, er at tiltaket må være nødvendig (..så lang det trengs..) og at det må være foretatt en tilstrekkelig interesseavveining (..tvilløst er mer til gagn enn til skade.)

Også vegloven § 50 angir at retten til å ekspropriere er avgrenset til «det som trengs» til bygging, utbedring, vedlikehold og drift av riksvegen. Selv om det ikke er en konkret lovregel i plan- og bygningsloven om at vilårene i orl. § 2 også skal ivaretas i planprosessen, har det

likevel utviklet seg en praksis om at det normalt er foretatt en slik vurdering om nødvendighet og interesseavveining i forbindelse med vedtakelse av reguleringsplan.»

Se Rt 1998 s 416 på sidene 420-421, der vi kan lese følgende:

På bakgrunn av kommunens prosedyre bemerker jeg innledningsvis at begrensningene i oreigningsloven § 2 første og annet ledd også gjelder ved ekspropriasjon etter plan- og bygningsloven. Dette følger allerede av at såvel nødvendighetskriteriet i første ledd som kravet om interesseovervekt i annet ledd er ekspropriasjonsvedtak etter plan- og bygningsloven § 35 nr. 1 ikke forutsetter en selvstendig interesseavveining og vurdering av inngrepets nødvendighet fordi de tilstrekkelige vurderinger er foretatt i og med vedtakelsen av reguleringsplanen. Jeg er enig i at det normalt neppe vil bli plass for en ny selvstendig vurdering i forbindelse med ekspropriasjonsvedtak til gjennomføring av planen. Men situasjonen kan ligge slik an at det på grunn av spesielle forhold må foretas en ny vurdering når ekspropriasjonsvedtaket treffes.

Spørsmålet er så om det foreligger spesielle forhold i denne saken som tilsier at det må foretas en ny vurdering når ekspropriasjonsvedtaket treffes.

Et spesielt forhold i denne saken er at NVA i forbindelse med reguleringsplanen har lagt vekt på å utarbeide en reguleringsplan som gir mulighet for fleksibilitet i anleggsfasen. Dette innebærer at vegformål er regulert som en bred korridor der detaljert plassering av veggeometrien ennå ikke er fastlagt. Det fremgår at endelig plassering av vegen (kjørebane, fylling, skjæring og sideterreng) fastsettes under prosjekteringsfasen. I tillegg til de juridiske reguleringsformåls grensene, inngår også en illustrasjonsplan til reguleringsplanen. Illustrasjonsplanen er ikke juridisk bindende, men viser mulig utforming av vegaanlegget.

Når planen har så stor grad av fleksibilitet og liten detaljeringsgrad, finner Vegdirektoratet grunn for å reise spørsmål om det areal som er avsatt til vegformål er mer enn det som trengs. Planen åpner for alternative plasseringer av ny E18 innenfor det regulert vegområde uten at det foreligger en interesseavveining mellom de ulike alternativene til de berørte grunneiere. Det framstår derfor som tvilsomt om nødvendighetskravet (det som trengs) i veglova § 50 og oreigningslova § 2 første ledd og kravet til interesseavveining (meir gagn enn skade) i oreigningslova § 2 andre ledd er tilstrekkelig ivarettatt i gjeldende reguleringsplan.

I denne konkrete saken der det blant annet gjelder innløsning av bolighus, mener Vegdirektoratet at det er spesielt viktig at nødvendighetskravet er tilstrekkelig avklart. Dette fordi det å miste sin bolig er en sterk inngripen for de som har sitt hjem i boligen og at dette kun kan skje når det er klart at dette er nødvendig for vegframføringen. Dersom fleksibiliteten utnyttes fullt ut i vertikal og horisontalplanet slik at vegen (innenfor regulert areal) flyttes lengst mulig vekk fra boligeiendommen, er det etter Vegdirektoratets oppfatning ikke i tilstrekkelig grad begrunnet at det er nødvendig å rive bolighuset.

I planbeskrivelsen pkt. 2.2 fremgår det at en av fordelene med å utarbeide en fleksibel plan er at «Virkningen av en vedtatt reguleringsplan er at retten til grunnnerv og ny arealbruk er juridisk avklart.» Det kan synes som om NVA mener at en reguleringsplan i seg selv er godt nok for å ekspropriere etter. Dette er ikke i tråd med tolkningsuttalelsen fra Justis- og politidepartementet i 2007, der det klar fremgår av vedtak av en reguleringsplan og vedtak om ekspropriasjon er to adskilte spørsmål.

En reguleringsplan skal avsette framtidig tillatt arealbruk, mens et ekspropriasjonsvedtak kun kan fattes når det er i tråd med reguleringsplanen og det er sannsynliggjort at vilkårene i orl. § 2 er ivarettatt. Så lenge selve veganlegget ikke er detaljert avklart, vil det etter vår mening ikke være mulig å oppfylle vilkårene til orl. § 2. Ekspropriasjon av en hel vegkorridor vil etter vår mening være i strid med orl. § 2 med mindre en kan dokumentere at hele korridorens bredde er nødvendig for framtidig E18. Reguleringsplanens planbeskrivelse dokumenterer det motsatte når den påpeker at det her er lagt vekt på å lage en romslig plan. Interesseavveiningen i planprosessen er ikke rettet mot hva som trengs å erverve, men mot hvor stort handlingsrom entreprenøren trenger for å finne den optimale vegløsningen. Først når vegen er detaljert avklart horisontalt og vertikalt, vil det framgå hva som trengs for bygging av ny E18. Først på dette tidspunktet vil det være aktuelt å fatte vedtak om ekspropriasjon etter vegloven § 50.

14 Rv. 555 - Fjell kommunegrense – Sotravatnet, vedtatt 23.09.2019

14.1 Sentrale reguleringsbestemmelser

§ 1. FELLES BESTEMMELSER

Fellesbestemmelsene gjelder for hele planområdet dersom annet ikke er spesifisert

1.1, 2. ledd:

De tekniske tegningene er retningsgivende for disponering av planområdet, jfr. Liste i Vedlegg A.

6.2

Ved opparbeidelse av trafikkområdene kan det foretas noe endring av grensene mellom de ulike trafikkformålene.

6.7

Annen veggrunn - grøntareal (o_SVG) - Formålsgrenser

Skråningsutslag er basert på tilgjengelig kartgrunnlag og mindre avvik vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget. Dette kan medføre at areal som disponeres til vegformål vil fravike noe fra det som fremgår av formålsgrensene i planen. Areal som ikke disponeres til vegformål, forutsettes få samme formål som tilstøtende områder.

Større avvik fra formålsgrensene skal omsøkes som dispensasjonssak etter pbl § 19-1, bokstav m. eller mindre endring av reguleringsplanen etter pbl § 12-14, andre ledd.

14.2 Rv. 555 – Behandling av klage på vedtak om ekspropriasjon 26.05.2020

«Statens vegvesen Vegdirektoratet opphever ekspropriasjonsvedtaket så langt det retter seg mot rettighetshaver. Saken er ikke tilstrekkelig opplyst og begrunnelsen er mangelfull.»

Vegdirektoratets vurdering

Nødvendighetskriteriet og interesseavveining:

Lovavdelingen i Justisdepartementet har i en tolkingsuttalelse datert 10.12.2007 uttalt at Ekspropriasjonsmyndigheten har utvilsomt både plikt – og dermed adgang – til på fritt grunnlag å vurdere sider av saken som ikke ble vurdert da reguleringsplanen ble behandlet. Det kan for eksempel være forhold som ikke var relevante da reguleringsplanen ble behandlet, som ble oversett eller som siden har dukket opp

Det går videre fram av uttalelsen at Lovavdelingen mener det er tvilsomt at ekspropriasjonsmyndigheten kan overprøve standpunkter som reguleringsmyndigheten har inntatt.

Vedtak om eiedomsinngrep vil oftast byggje på vedteken reguleringsplan. Når dette er tilfelle, vil kravet i forvaltningslova § 17 første ledd om utgreiing av saka, i utgangspunktet vere oppfylt gjennom førehavinga av planframlegget. Det kan likevel tenkjast at det ut i frå ei interesseavveining etter oreigningslova § 2 ikkje er grunnlag for å gjennomføre den vegløyisinga som er vist i planen, eller element ved denne løyisinga. Dette kan til dømes vere tilfelle der det har gått lang tid sidan planvedtaket blei gjort eller det av andre årsaker har skjedd ting som får noko å seie for interesseavveininga. Når det gjeld tidsaspektet, går det fram av § 3 i desse føresegnene at det er ei absolutt grense for kor gamle planane kan vere. Dersom det er gått meir enn 10 år sidan planen blei kunngjort etter plan- og bygningslova § 12-12, kan ein ikkje gjere vedtak om eiedomsinngrep på grunnlag av planen. Dette er same regel som ein har i § 16-2 i plan- og bygningslova og som gjeld ved oreigning med heimel i denne paragrafen. Som nemnt, skal vedtak om oreigningsinngrep alltid grunngjevast. Det må gå fram av grunngjevinga at saka er nok greidd ut til at ein har kunna gjere den interesseavveininga som er nødvendig etter oreigningslova § 2.

Spørsmålet i denne saken er om reguleringsmyndigheten har tatt konkret stilling til hvor mye areal som faktisk er nødvendig til vegtiltaket eller om områdereguleringsplanen tar høyde for at det avsettes et tilstrekkelig stort areal for at entreprenør skal ha frihet til å detaljere veganlegget innenfor arealet avsatt til vegformål og de funksjonskrav som fastsettes i totalentreprisen. Slik saken framstår for Vegdirektoratet taler mye for at sistnevnte er tilfelle.

I ekspropriasjonsvedtaket er det under overskriften aktuelt regelverk vist til at det skal foretas en interesseavveining:

Ekspropriasjon kan ikke gjennomføres med mindre det er klart at inngrepet er mer til nytte enn til skade, jf. oreigningsloven § 2 andre ledd.

Men ut over denne henvisningen framgår det ikke at slik interesseavveilingen er foretatt. I ekspropriasjonssaker etter veglova er det vanlig at det, i tillegg til å henvise til en godkjent reguleringsplan, foretas en begrunnet vurdering om planbehandlingen i seg selv er tilstrekkelig eller om det er forhold som planbehandlingen ikke ivaretar. Dersom sistnevnte er tilfelle, skal det foretas en egen vurdering og begrunnes særskilt om kravet i oreigningsloven § 2 andre ledd er oppfylt.

Når det i forbindelse med forhandlingene er synliggjort en usikkerhet om det i det hele tatt er nødvendig å erverve areal fra eiendommen, så mener Vegdirektoratet at det skulle vært begrunnet særskilt hvorfor vurderingen i forbindelse med ekspropriasjonsvedtaket er en annen. Dette er ikke gjort.

15 Rv. 555 - Fjell kommunegrense – Sotravatnet, plan vedtatt 21.09.2016

15.1 Sentrale reguleringsbestemmelser

For å lettere kunne sette seg inn Vegdirektoratets avgjørelse av klage på ekspropriasjonsvedtak, så er det noen sentrale reguleringsbestemmelser det her er nødvendig å gjengi:

§ 1. FELLES BESTEMMELSER

Fellesbestemmelsene gjelder for hele planområdet dersom annet ikke er spesifisert

1.1, 2. ledd:

De tekniske tegningene er retningsgivende for disponering av planområdet, jfr. Liste i Vedlegg A - Tegninger i bestemmelsene.

§ 4. EIERFORM

Følgende arealer skal være offentlige:

- Annen veggrunn – grøntareal, o SVG

§ 6. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5 NR. 2)

6.2

Ved opparbeidelse av trafikkområdene kan det foretas noe endring av grensene mellom de ulike trafikkformålene

6.7

Annen veggrunn - grøntareal (o SVG) - Formålsgrenser

Skråningsutslag er basert på tilgjengelig kartgrunnlag og mindre avvik vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget. Dette kan medføre at areal som disponeres til vegformål vil fravike noe fra det som fremgår av formålsgrensene i planen. Areal som ikke disponeres til vegformål, forutsettes få samme formål som tilstøtende områder.

Ved større avvik fra formålsgrensene vil det være behov for å søke om dispensasjon etter pbl § 20-1, bokstav m, eller gjennomføre mindre endring av reguleringsplanen etter pbl § 12-14, andre ledd. Dette skal avgjøres av kommunen.

Grensene mellom annen veggrunn - tekniske anlegg og annen veggrunn - grøntareal kan forskyves noe ut fra anleggstekniske forhold og vil også kunne forskyves noe over tid avhengig av bl.a. vedlikeholdsrutiner.



Areal o_SVG, med handlingsrom – gnr. 137 bnr. 3

15.2 Rv. 555 – Behandling av klage på vedtak om ekspropriasjon 27.10.2020

Klage på ekspropriasjonsvedtaket omfattet 10 grunneiere. Vegdirektoratet opphevet ekspropriasjonsvedtaket for den ene halvparten, mens for fem av grunneierne fant Vegdirektoratet ingen grunn for opphevelse og stadfestet vedtaket.

Interessant i denne klagebehandlingen av vedtak er Vegdirektoratets generelle betraktninger om krav til utredning, begrunnelse og interesseavveining.

Vegdirektoratets vurderinger

Det går fram av forvaltningsloven § 17 at forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Vegdirektoratet legger til grunn at kravet til opplysning av saken er strengere dess mer inngripende vedtaket er. Ekspropriasjonsvedtak er etter sin art et inngripende vedtak. Men utredningsplikten må likevel veies opp mot hva som er «mulig». I dette ligger det at kostnader og ressursbruk ved utredning og hva som kan tenkes å ha betydning for utfall i saken vil kunne tillegges vekt.

I ekspropriasjonssaker som gjelder erverv til vegformål med hjemmel i § 50 i veglova vil det som regel være et krav at det er avklart hva ekspropriasjonsinngrepet går ut på. Dette gjelder både areal og rettigheter som erverves permanent og det som erverves midlertidig.

Fordi det har framstått som uklart på hvilken måte og i hvilken utstrekning areal som omfattes av ekspropriasjonsvedtaket vil bli tatt i bruk, ba Vegdirektoratet Utbygging om ytterligere opplysninger om dette.

Utbygging skriver i sin tilbakemelding:

Det er ikke satt av større areal til annen veggrunn eller midlertidig erverv enn det som er vanlig i vegprosjekter. Vegvesenet sine handbøker er lagt til grunn for utforming av anlegget. Det er med andre ord ikke satt av ekstra areal på grunn av at dette er et OPS-prosjekt (offentlig privat samarbeid).»

I tillegg til de generelle vurderingene, har Vegdirektoratet ved klage fra gnr. 137 bnr. 3 stadfestet vedtaket uten noen særlig begrunnelse, ut over å vise til Statens Vegvesen Utbyggings følgende beskrivelse:

Utbygging har denne beskrivelsen av eiendommen og inngrepet:

Eigedommen er ein tidlegare landbrukseigedom og består av utmark og fjell, samt delar av Stiavatnet. Eigedomsteigen er i matrikkelen oppgjeve til å ha eit areal på 50 456,4 m². I BERGEN KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2018 – 2030 er eigedommen avsett til bebyggelse og anlegg. Det er ikkje noko reguleringsplan over del av eigedommen som er omfatta av reguleringsplan til Rv 555 Sotrasambandet.

Permanent erverv frå eigedommen er på 8695 m², vidare omfattar ervervet eventuelle eigardelar som fam. Breivik har i Stiavatnet. Mellombels erverv frå eigedommen er på 2285 m². Areal som vert erverva består av utmarksareal, fjell og vatn. På det erverva arealet skal det byggast tilkoplingstunnelar frå Drotningsvik og til ny Rv 555...

Vegdirektoratet viser til de generelle merknadene.

Vegdirektoratet finner ikke slike feil ved saksbehandlingen eller andre feil som gjør at vedtaket for gnr. 137 bnr. 3 er ugyldig.