

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2019 30 stp**

Institutt for eiendom og juss

## **Planskygge; Båndleggingseffekter på ulike eiendomssegmenter under planlegging av offentlig infrastruktur**

Long term planning of public infrastructure and effects on different type of property segments.

Carl Ludvig Ystrøm

Master i Eiendom

## Forord

Denne oppgaven er skrevet ved institutt for landskapsplanlegging, ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet våren 2019. Dette er avslutningen på studieretningen «master i Eiendom», og denne oppgaven representerer 30 studiepoeng.

Gjennom studiets løp på NMBU har jeg blitt veldig interessert i infrastrukturutbygging, men også grunneiers eiendomsrett. Derfor ønsket jeg å skrive min oppgave knyttet til denne tematikken, for så å kunne gå dypere ned i materien og virkelig forstå hvordan ulike grunneiere og markedet forholder seg til båndlegging. Det at det foreligger planer om utbygging av både InterCity og fylkesvei 109 i mitt nærområde, ga meg nærhet til tematikken.

Jeg vil rette en stor takk til de ulike grunneierne som tok meg imot, og gladelig snakket om hvordan de opplevde situasjonen. Representantene i Statens vegvesen og Bane NOR skal også ha en takk for at de ga meg konkrete prosjekter å se på, men også deres formidling av sine erfaringer knyttet til båndlegging. Håvard Steinsholt sin veiledning har også kommet godt med.

**Carl Ludvig Ystrøm**

**Ås – 14 mai 2019**

## Sammendrag

I Norge står planmyndighetenes rett til å regulere fremtidig bruk av arealer sterkt. Dette kan imidlertid resultere i en del uheldige konsekvenser for ulike grunneiere. Med fokus på langsiktig arealplanlegging tilknyttet fremtidig jernbane og vei vil enkelte eiendomsobjekter kunne miste sin verdi, samt vanskeliggjøre ønsket bruk, utvikling og vedlikehold under båndlegging. Tidsrommet som er undersøkt er fra løse planer om infrastrukturutbygging, til trasé eller hensynssone har fått sitt inntog i kommuneplanen, og mulig tidlig innløsning i regi av Bane NOR eller Statens vegvesen kan skje. Dette fenomenet blir i oppgaven definert som «planskyggen», og vil bli utredet.

Konsekvensene «planskyggen» har på ulike typer eiendom, vil bli prøvd belyst gjennom eiendomssegmentene bolig, utviklingstomt, næring og dyrkamark. Hvilke konsekvenser «planskyggen» har for ulike grunneiere, hvordan den hindrer utvikling samt hvordan den påvirker eiendommens verdi vil stå sentralt. Videre vil innløsningsmulighetene for de ulike eiendomssegmentene samt prosesshåndteringen belyses.

Teoridelen i oppgaven knytter seg opp til det norske plansystemet, norsk og internasjonalt lovverk, juridisk litteratur samt Statens Vegvesens og Bane NORs retningslinjer for tidlig innløsning. Selve forskningsdelen baserer seg på kvalitativ informasjonsinnhenting gjennom dybdeintervjuer med ulike tiltakshavere (Statens vegvesen og Bane NOR) og grunneiere i de ulike eiendomssegmentene.

Dybdeintervjuene forteller om en frustrasjon knyttet til eiendommens rådighetsbegrensning, kombinert med usikkerheten om eiendommen vil innløses en gang i fremtiden. Segmentene næringseiendom og dyrkamark ser ikke ut til å bli påvirket betydningsfullt av «planskyggeeffektene» på kommuneplannivå. Imidlertid viser samtlige næringseiendomsseiere til en teori om at jo større næringseiendom du innehar, jo mer sannsynlig er det at man vil bli rammet av «planskyggeeffekter» på et tidlig planleggingsstadium. Bolig- og utviklingseiendom er de segmentene som ser ut til å bli påvirket i større grad av «planskyggeeffektene» på kommuneplannivå. Dette knytter seg både til de psykiske effektene av «planskyggen», men også potensiell nedgang i markedsverdi.

## Summary

In Norway the land planning authorities' rights to regulate future use of land stand strong. However, this can result in some unfortunate consequences for different landowners. With focus on long-term spatial planning regarding future rail and road development, some property objects may lose their market position, as well as complicate the desired use, development and maintenance. The time period examined is from loose plans regarding infrastructure development, to pathways or consideration zone has gained its entrance into the municipal master plan. This phenomenon is defined in the thesis as "planskygge" (shadow of long-term planning) and will be investigated. The way out of this phenomenon is also limited, nevertheless Bane NOR and Statens vegvesen has guidelines regarding early acquisition of property which can be used under certain conditions.

The consequences the phenomenon has on different types of property, will be investigated through the real estate segments housing, development site, commercial real estate and farmland. The consequences for different landowners, how it prevents development and how it affects the value of the property will also be central. Furthermore, the early acquisition of property options for the various property segments and the process management will also be highlighted.

The theoretical part of the thesis is related to the Norwegian planning system, Norwegian and international law and case law, legal literature, and the guidelines for early acquisition of property from Statens vegvesen and Bane NOR. The research part itself is based on qualitative information gathering through in-depth interviews with various infrastructure developers (Statens vegvesen and Bane NOR) and landowners in various property segments.

The in-depth interviews tell of a frustration associated with the property's limitation regarding the right of disposal, combined with the uncertainty about the property being acquired once in the future. The segments commercial estate and farmland do not appear to be significantly affected by the phenomenon at the municipal master plan level. However, all commercial estate owners point to a theory that the larger the commercial estate you hold, the more likely you are to be hit by "shady effects" at an early planning stage. Housing and development property are the segments that appear to be affected to a greater extent by the phenomenon at the municipal master plan level. This is related both to the psychological effects and also to a potential decrease in market value.

# Innholdsfortegnelse

<b>Kapittel 1: Innledning</b> .....	<b>7</b>
1.2 Bakgrunn for valg av tema .....	7
1.3 Forskningsspørsmålet/problemsstilling.....	7
1.4 Avgrensning.....	8
<b>Kapittel 2: Metode</b> .....	<b>10</b>
2.2 Innledning.....	10
2.3 Valg av forskningsstrategi og design .....	10
2.4 Innsamling av empiri .....	11
2.5 Gjennomføring av intervjuene.....	12
2.6 Validitet og reliabilitet .....	13
2.7 Etske avveinger .....	14
<b>Kapittel 3: Det norsk plansystem</b> .....	<b>15</b>
3.1 Det norske planhierarkiet .....	15
3.1.1 Regional planlegging .....	15
3.1.2 Kommuneplanen.....	16
3.1.3 Reguleringsplan .....	17
<b>Kapittel 4: Planskyggen</b> .....	<b>19</b>
4.1 Planskygge.....	19
4.1.1 Mulige virkninger av planskygge .....	20
<b>Kapittel 5: Juridisk rammeverk</b> .....	<b>23</b>
5.1 Norsk lovgivning.....	23
5.1.1 Midlertidig bygge og deleforbud.....	23
5.1.2 Hensynssoner .....	24
5.1.3 Ekspropriasjon etter reguleringsplan; 10 år .....	26
5.2 Overnasjonal rett .....	26
5.2.1 Den europeiske menneskerettighetsdomstolen.....	26
<b>Kapittel 6: Veien ut av Planskyggen</b> .....	<b>30</b>
6.2 Bane NOR og Statens vegvesen .....	30
6.3 Innløsning etter plan og bygningsloven av 2015 .....	36
<b>Kapittel 7: Andre erstatningsmuligheter</b> .....	<b>38</b>
7.1 Ved fysisk avståelse av eiendom.....	38
7.1.1 Erstatning ved avståelse - EMD.....	38
7.1.2 Erstatning ved avståelse - Grunnlovens 105.....	39
7.2 Ved rådgighetsbegrensning.....	39
7.2.1 Rettspraksis fra Den Europeiske Menneskerettighetsdomstolen.....	40
7.2.2 Grunnloven 105 - Rådighetsbegrensning.....	42
<b>Kapittel 8: Forventet utvikling og priseksempler</b> .....	<b>46</b>
8.1 Område 1 .....	46
8.1.1 Utviklingstomter .....	47
Eksempel 1 .....	47
Eksempel 2 .....	49
8.1.2 Bolig .....	50

Omløpshastighet: .....	50
Priseksempler .....	51
8.2 Område 2 .....	53
8.2.1 Utviklingstomter .....	54
Eksempel 1 .....	54
Eksempel 2 .....	56
8.2.2 Bolig .....	57
Område .....	57
Omløpshastighet: .....	57
Enkeltpunn .....	58
Priseksempler .....	59
<b>Kapittel 9: Tidligere arbeid på temaet «planskygge» .....</b>	<b>62</b>
9.1 Innledning .....	62
9.2 Rønning 2009 .....	62
9.2.1 Metode:.....	62
9.2.2 Resultat: .....	62
9.2.3 Sammenligningsgrunnlag: .....	63
9.3 Lagethon 2011 .....	64
9.3.1 Resultatet: .....	64
9.3.2 Sammenligningsgrunnlag: .....	64
9.4 Braate 2012.....	64
9.4.1 Metode:.....	65
9.4.2 Resultat .....	65
9.4.3 Sammenligningsgrunnlag: .....	65
<b>Kapittel 10: Empiri og drøftelse.....</b>	<b>67</b>
10.1 Grunnerververe .....	67
10.1.1 Statens vegvesen.....	67
10.1.2 Bane NOR .....	72
10.2 Bolig- og utviklingseiendomseiere .....	78
10.3 Eiere av næringseiendom.....	85
10.4 Eiere og forpaktere av dyrkamark.....	92
<b>Kapittel 11: Konklusjon .....</b>	<b>95</b>
11.1 Bolig og utviklingseiendom.....	95
11.2 Næringseiendom.....	98
11.3 Dyrkamark .....	98
11.4 Konklusjon .....	99
<b>12: Litteraturliste .....</b>	<b>101</b>
<b>13: Vedlegg.....</b>	<b>104</b>

## *Figurliste*

<b>Figur 1 - Landkart</b> .....	8
<b>Figur 2 - Tegnforklaring</b> .....	9
<b>Figur 3 - Hensynssone</b> .....	25
<b>Figur 4 - Hensynssone</b> .....	47
<b>Figur 5 - Byggeklar tomt</b> .....	48
<b>Figur 6 - Byggeklar tomt</b> .....	49
<b>Figur 7 - Eiendommer omsatt i hensynssonen</b> .....	50
<b>Figur 8 - Gjennomsnittspriser i hensynssonen</b> .....	51
<b>Figur 9 - Boligtypesegmenter etter byggeår i hensynssonen</b> .....	51
<b>Figur 10 - Gjennomsnittspriser for Greåker</b> .....	52
<b>Figur 11 - Boligtypesegmenter etter byggeår på Greåker</b> .....	52
<b>Figur 12 - Prisstatistikk</b> .....	53
<b>Figur 13 - Hensynssone og arealformål fremtidig jernbane</b> .....	54
<b>Figur 14 - Tegnforklaring</b> .....	54
<b>Figur 15 - Byggeklar tomt</b> .....	55
<b>Figur 16 - Byggeklar tomt</b> .....	56
<b>Figur 17 - Eiendommer omsatt hensynssonen og fremtidig samferdselslinje</b> .....	57
<b>Figur 18 - Enkeltfunn</b> .....	58
<b>Figur 19 - Gjennomsnittspriser i hensynssonen</b> .....	59
<b>Figur 20 - Boligtypesegmenter etter byggeår i hensynssonen</b> .....	59
<b>Figur 21 - Gjennomsnittspriser for området som helhet</b> .....	60
<b>Figur 22 - Boligtypesegmenter etter byggeår for området som helhet</b> .....	60
<b>Figur 23 - Prisstatistikk</b> .....	61

## Kapittel 1: Innledning

### 1.2 Bakgrunn for valg av tema

Hensikten med denne oppgaven er å se på hvilke effekter «planskygge» har på ulik eiendom. Fenomenet «planskygge» kan innledningsvis defineres som «båndlegging av eiendom gjennom offentlige arealplaner med tilliggende konsekvenser for grunneiere.» (Braate, 2012 s.8). Vei og jernbaneutbygging er prosjekter som krever mye planlegging før realisering, og slike prosjekter båndlegger ofte eiendom i lang tid. Veien ut av «planskyggen» er heller ikke alltid uten konsekvenser.

I mitt nærområde er det i dag både planer om ny jernbane (InterCity-prosjektet) og ny fylkesvei (Fylkesvei 109). Planer om området har vært utredet i flere år både av Bane NOR og Statens vegvesen. Hvordan eiendommer og ulike utviklingsplaner har latt seg påvirke i viten om at det i fremtiden vil bygges både jernbane og ny fylkesvei, er et interessant fagfelt. Har det seg sann at ulik type eiendom påvirkes forskjellig av «planskyggeeffektene», og har utvikling som ellers ville skjedd stoppet opp?

### 1.3 Forskningsspørsmålet/problemsstilling

#### **Hovedproblemstilling:**

Hvordan påvirkes ulik type eiendom i «planskyggen», og hvordan hindrer båndleggingen utvikling som ellers ville skjedd?

#### **Underproblemstillinger:**

1. Påvirker «planskyggen» virkninger knyttet til vedlikehold, investeringer og utvikling?
2. Bidrar «planskyggen» til fall i salgsverdi?
3. Har «planskyggen» negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi?
4. Påfører «planskyggen» negative virkninger på finansielt aktivum og panteobjekt?
5. Har «planskyggen» betydning for at enkelte områder under båndlegging forringes?
6. Medfører «planskyggen» negative psykiske påkjenninger for enkeltpersoner?
7. Er det tilstrekkelig med kommunikasjon under «planskyggen»?



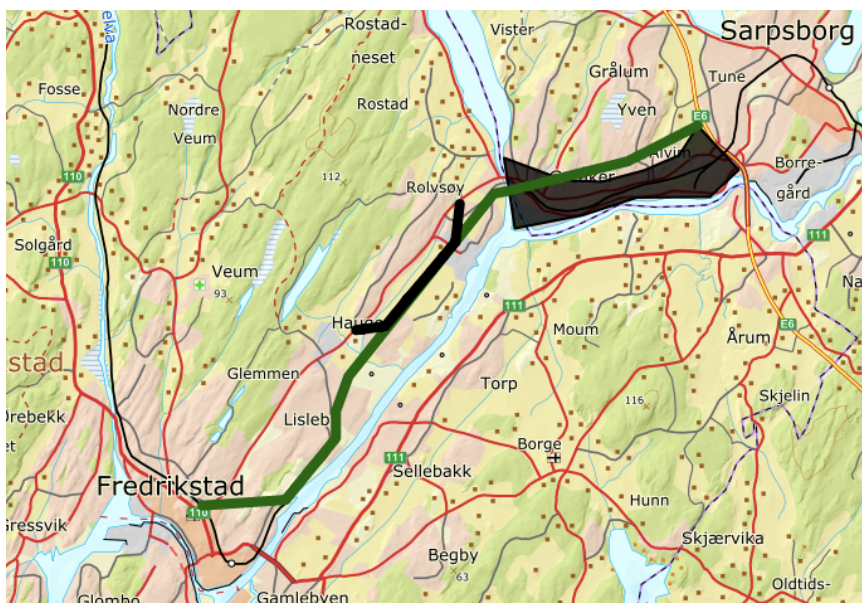
## 1.4 Avgrensning

Tidligere skrevde oppgaver om «planskygge» har tatt for seg hele perioden fra framtidig trasé kommer inn i kommuneplanen, til innløsning/ekspropriasjon av fast eiendom. I denne oppgaven har fokusområdet vært området mellom Fredrikstad og Sarpsborg, der det i dag planlegges både InterCity-trasé samt ny fylkesvei 109. Ingen av kommunene har vedtatt reguleringsplan for noen av disse traséene, med unntak av fylkesvei 109 mellom Alvim og Torsbekkedalen som vil holdes utenfor denne oppgaven.<sup>1</sup>

Det skal nevnes at Sarpsborg kommune i år 2015 la ned hensynssonen i forbindelse med planlegging av kommunedelplan «Sandesund-Greåker», fylkesvei 109 og ny bro over Glomma. Trasélinjen for InterCity ble også innlemmet i kommuneplanen. Fredrikstad kommune endret like før arealformålet i kommuneplanen i år 2011, og ny trasé for fylkesvei 109 og trasélinje for InterCity fikk da sitt inntog.

### *Figur 1 - Landkart*

Egenprodusert grunnkart fra Norgeskart (Fredrikstad – Sarpsborg). Viser arealformål og hensynssone for InterCity og fylkesvei 109.






Skjerm bilde tatt fra norgeskart.no (22.2.19 kl. 10:00) (Målestokk ca. 1:100 000)

<sup>1</sup> (Fv. 109 Råbekken–Torsbekkedalen, vegvesen.no)

## Figur 2 - Tegnforklaring

Egenprodusert tegnforklaring med nåværende arealformål i kommuneplanen (Sarpsborg-Fredrikstad)

### Tegnforklaring

Arealformål fremtidig jernbane	
Arealformål fremtidig fylkesvei 109	
Hensynssone	

Denne oppgaven vil altså ha fokus på tiden før mulig grunnnerverv etter reguleringsplanen tiltrer. Her vil det undersøkes om effektene av båndlegging allerede kan ses på angitt tidspunkt, og om mulig utvikling som ellers ville skjedd hindres. De ulike eiendomssegmentene bolig, næring, dyrkamark og utviklingseiendommer vil stå sentralt, og det vil bli forsøkt fremstilt om «planskyggeeffektene» påvirker ulik eiendom annerledes. Dette vil gjøres gjennom dybdeintervjuer og innhenting av tallmateriale fra eiendomsverdi.no. De juridiske rammene båndlagt eiendom må forholde seg til, vil også bli framstilt gjennom norsk og internasjonal lovgivning og rettspraksis. De juridiske rammene vil gå frem i teorien, men vil ikke bli gått i dybden under analysen.

## Kapittel 2: Metode

### 2.2 Innledning

I dette kapittelet vil den metodiske tilnærmingen, samt forskningsdesignet oppgaven bygger på redegjøres. Tematikken denne oppgaven fokuserer på har blitt forsket på tidligere, men langt fra tilstrekkelig. Dette kapittelet tar sikte på å presentere valgt forskningsdesign, samt anvendt metode.

I samfunnsvitenskapen deler man forskningsstrategien opp i to tilnærminger; kvantitativ og kvalitativ metode. Kvantitativ metode brukes når vi ønsker å forklare, kartlegge eller telle opp fenomener ut fra et materiale som kan brukes til å sammenligne opplysninger fra flere representanter (Ringdal, 2013 s.104). Denne metoden har mer strukturerte rammer, og er mindre fleksibel enn kvalitativ metode.

Kvalitativ metode er imidlertid best egnet når man ønsker å forstå noe, da gjennom mønstre, kjennetegn eller egenskaper ved det man studerer (Ringdal, 2013 s.104). Metoden har en svært åpen tilnærming, og en kvalitativ forskningsstrategi er som regel induktiv. Dette innebærer at man trekker slutninger fra det individuelle til det allmenne.

### 2.3 Valg av forskningsstrategi og design

Med bakgrunn i overnevnte egnet en kvalitativ metode seg best som forskningsstrategi i denne oppgaven. Dette da oppgavens fokus ikke nødvendigvis er ute etter informasjon som kun kan tallfestes, men om enkeltpersoners oppfatning rundt tematikken. Det er ønskelig å kartlegge hvordan intervjuobjektene mente båndleggingen og byggeforbudet hadde påvirket de, men også de andre effektene ved slik båndlegging. Videre er båndlegging knyttet til fremtidig infrastrukturtiltak en indikator på at innløsning eller ekspropriasjon kan skje en gang i fremtiden. Slike inngrep påvirker grunneiers eiendomsrett, og vil også i flere tilfeller være en svært emosjonell opplevelse som genererer store meninger. Det å gjennomføre en kvantitativ spørreundersøkelse ville ikke belyse partenes synspunkter og meninger tilstrekkelig.

Bruk av forskningsdesign landet på casestudie, da formålet med forskningen er å søke en forklaring på dagens situasjon (Yin, 2014 s.2014). I en casestudie vil man gjennom en empirisk undersøkelse se på et fenomen i sine naturlige omgivelser (Ringdal, 2013, s.107). Gjennom feltobservasjoner og samtaleintervjuer av noen få analyseenheter, som for

eksempelvis land, virksomheter eller ulike typer grunneiere i segmentene bolig, næring og landbruk. Av den grunnen var det hensiktsmessig å bruke casestudie som forskningsdesign.

#### 2.4 Innsamling av empiri

Med utgangspunkt i metode- og designvalget utarbeidet jeg en intervjuguide som skulle legge føringer på samtaler med bolig-, utviklings-, nærings- og landbrukseiendomsseiere, samt tiltakshaverne som Statens vegvesen og Bane NOR. Bakgrunnen og formålet med intervjuguiden var å få strukturert dataen ved innsamling. Selve intervjuguiden ble utformet som et semistrukturert intervju, noe som åpnet for oppfølgingsspørsmål og fungerte mer som en samtale enn et intervju (Dalland, 2012, s.167). Denne formen var ønskelig da et strukturert intervju kunne låse samtalen i større grad, og mulighetene for å stille spørsmål i skiftende rekkefølge dersom samtalen åpnet for det, ville heller ikke vært mulig (Johannessen, 2010, s.137).

Før utformingen av intervjuguiden ble gjennomført var jeg i samtale med veileder Håvard Steinsholt, på hans kontor i Ås. I denne samtalen var hensikten å få kunnskap til hvilke konsekvenser båndlegging og byggeforbud trolig kan ha, og på den måten utarbeide en detaljert intervjuguide rundt tematikken.

Spørsmålene var knyttet opp mot delproblemstillingene, der aktører knyttet til de ulike eiendomssegmentene ville belyse de effektene de opplevde. Intervjuene fulgte en overordnet struktur, men samtaler ble mer eller mindre svært dynamiske der oppfølgingsspørsmål ble naturlig. Tidvis svarte intervjuobjektene delvis på spørsmål som ville komme senere, noe som medførte at spørsmål ble slått sammen eller omformulert for hvert enkelt intervjuobjekt. I enkelte tilfeller måtte intervjusspørsmål også strykes, da for å unngå gjentakelse.

En annen grunn til at intervjuene ble gjennomført ved semistrukturert intervju, var at partene selv kunne få svare på spørsmålene slikt de tolket dem. I de tilfeller der intervjuobjektet misforstod spørsmålet forklarte jeg ytterligere rundt det, og på den måten ledet de på rett spor. Svarene på spørsmålene ble således unike for vært intervjuobjekt, da de beskrev deres oppfatning med egne ord, og med sine preferanser. Denne metoden fungerte godt for å innhente utfyllende informasjon knyttet til tematikken.

På jakt etter steder som fremtidig kunne bli rammet av veiutbygging og/eller jernbanetrasé var det noen områder og eiendommer som utmerket seg. Mellom Fredrikstad og Sarpsborg er det

i dag både planer om InterCity-trasé og fylkesvei 109 som nevnt. Dette området ble derfor fokusområdet i oppgaven. Intervjuobjekter ble så videre valgt gjennom en strategisk utvelging, med utgangspunkt i båndlagte eiendommer i kommuneplanens arealdel. Strategisk utvelging innebærer å finne en avgrenset gruppe mennesker, som kan besvare de spørsmål forsker trenger besvart (Johannessen, 2010, s.106). Etter denne avgrensningen trenger man så intervjuobjekter som vil la seg stille til rådighet for utspørring. Dette lot seg godt gjøre i området.

Problemstillingene jeg hadde utarbeidet før intervjuene, la så føringer for hvilke eiendommeiere det ville bli aktuelt å intervju. Det finnes svært mange eiendommer som er båndlagt under planlegging av infrastrukturiltak, noe som gjorde det naturlig å gjøre en seleksjon av parter rammet av slike tiltak. På bakgrunn av dette valgte jeg å intervju 4 ulike boligeiere, der en også eide en utviklingstomt under båndlegging. To av disse boligeierne var rammet av både «fremtidig jernbane», og hensynssone tilknyttet blant annet fylkesvei 109 i kommuneplanens arealdel. De to andre boligeierne var kun rammet av denne hensynssonen, her inngikk også utviklingstomten. Videre valgte jeg også å intervju 4 eiere av næringsbygg, der samtlige var rammet av tilsvarende hensynssone i kommuneplanens arealdel. To av disse eiendommene ligger også i mulig fremtidig jernbanetrasé, men da i trasé uten tilhørende hensynssone. For å få sett effektene av båndlegging av dyrkamark, valgte jeg også å intervju to grunneiere som i dag har deler av sin eiendom i hensynssone tilknyttet blant annet fremtidig fylkesvei 109, men også i arealformål jernbane liggende over seg i kommuneplanen.

## 2.5 Gjennomføring av intervjuene

Før gjennomføringen av intervjuene ble foretatt kontaktet jeg hver grunneier og grunnerverver jeg ville ta en prat med. Disse partene ble kontaktet per telefon for å høre om de ville la seg intervju rundt tematikken. Samtlige boligeiere ble kontakten via tekstmelding før oppringning, slik at de var klar over at de ville få en telefon etter «vanlig» arbeidstid. Jordbruks- og næringseiendommeiere, samt grunnerververne ble kontaktet direkte via oppringning. Under telefonsamtalen avtalte vi møtested for gjennomføring av intervjuet, samt informerte de med bakgrunnen og hensikten med det. Dette ble foretatt slik at partene var klar over tematikken som de ville bli utspurt i.

Selve intervjuene ble foretatt ansikt til ansikt, med en part av gangen. Før gjennomføringen ble parten informert om at dataen fra intervjuet ville bli anonymisert, samt forhørte jeg meg om de var fortrolige med opptak av intervjuet, og at dette kun ville bli brukt til transkribering.

I tillegg til båndopptaket ble det foretatt noen notater underveis, dette for å stille naturlige oppfølgingsspørsmål. Intervjuene varierte noe i lengde, men de fleste intervjuene varte mellom 30-45 minutter.

Selve intervjuet ble ansett som avsluttet etter at båndopptakeren ble avsluttet. Noen grunneiere var svært interessert i tematikken, og på den måten søkte informasjon i håp om at jeg visste noe mer enn de. Noen kunne jeg svare mer utdypende, mens andre spørsmål lot seg ikke besvare. Dette er informasjon som er holdt utenfor oppgaven, da de ikke gir opplysninger knyttet opp mot mine problemstillinger.

Intervjuene må sies å ha fungert som planlagt, og nødvendig informasjon for besvaring av angitte problemstillinger, må sies å ha blitt tilfredsstillende utredet. Noen spørsmål ble besvart før de ble stilt, noe som medførte at disse måtte strykes. Men hovedsakelig fungerte intervjuguiden godt, og det ble ikke foretatt noen endringer underveis i intervjuprosessen.

## 2.6 Validitet og reliabilitet

Denne oppgaven baserer seg på empirisk data innsamlet gjennom intervjuer med berørte parter. Ved innsamling av slike opplysninger er det svært viktig å kvalitetssikre dataen, slik at man kan bekrefte at den er gyldig og pålitelig. Bakgrunnen for en slik kvalitetssikring er nødvendig for å kunne trekke konklusjoner ut fra den innhentede dataen.

Begrepet reliabilitet uttrykker hvor stor troverdighet dataen som er samlet inn under intervjuprosessen har. Jo høyere reliabilitet vil si at man vil få de samme resultatene dersom studien gjennomføres flere ganger. For å vurdere om en oppgave innehar høy reliabilitet, kan man blant annet se på behandlingen av innsamlet data, samt innsamlingsmetoden. I kvantitative undersøkelser er reliabilitet i stor grad knyttet til hvor målbar dataen er i tall og verdier. I dette forskningsprosjektet som tar for seg et avgrenset område, skal man være kritisk til i hvor stor grad metoden vil resultere til generell kunnskap rundt tematikken. Et hvert område er unikt i en planleggingsfase, og ulike parter oppfatter situasjonen annerledes. Fokusområdet er like fullt et godt egnet område for å belyse tematikken, og intervjuene samt tallgrunnet mener jeg øker sannsynligheten for å ende opp med en god undersøkelse som kan bidra til generell kunnskap.

Validitet på den andre siden omhandler dataens relevans. Enklere sagt vil dette si gyldigheten av den innhentede dataen, da opp mot oppgavens problemstillinger (Jacobsen, 2015, s.213).

Av den grunn brukte jeg mye tid på intervjuguiden, slik at jeg med sikkerhet ville få svar som kunne besvare problemstillingene. Det ble også foretatt oppfølgingsspørsmål for å sørge for at spørsmålene ble besvart mest mulig utdypende. Enkelte scenarier ble også skissert slik at de lettere kunne forstå tematikken. Dette bidro til å minimere sannsynligheten for misforståelser og feilsiteringer av informantene. Det at samtlige intervjuer også ble tatt opp på båndopptaker, gjorde det mulig i ettertid å hente ut den dataen som var mest relevant for mine problemstillinger. Denne fremgangsmåten gjorde det også lettere å luke ut data som ikke kunne brukes.

## 2.7 Etske avveininger

Ved gjennomføring av innhenting av data gjennom intervjuer, er det viktig å reflektere over etiske problemstillinger man kan stå ovenfor i prosessen. Det å sikre at informasjonen blir anonymisert, og benyttet på en forsvarlig og hensiktsmessig måte, er en forskers plikt. Denne plikten går blant annet frem av Norsk Senter for forskningsdata (NSD) og lov om behandling av personopplysning av 15. juni 2018 nr. 38.

Viktigheten av å holde partene anonyme var derfor høy gjennom hele prosessen. Data innhentet gjennom intervjuene kan ikke spores tilbake til en enkelt representant, og sikrer således deres anonymitet. Partene som lot seg intervjuet fikk også klar informasjon om hvilken data som var relevant for studien, slik at de var klar over hvilken informasjon som ville bli eksponert. Opptak og transkriberte intervjuer vil ved oppgaveslutt slettes og makuleres for å sikre at personvernet opprettholdes.

## Kapittel 3: Det norsk plansystem

I dette kapittelet vil det norske plansystemet bli fremstilt i sin enkelhet for å vise hvordan arealplanlegging foregår i Norge. Planleggingen av større infrastrukturtraseer er en lang prosess. Selve tiden fra løse planer til endelig reguleringsplan til gjennomføring er svært kompleks, der flere interessenter og andre faktorer gjør seg gjeldende. For å ikke gå for dypt inn i materien er fokuset i dette kapittelet på regional-, kommunal- og detaljplanlegging.

### 3.1 Det norske planhierarkiet

Som Falleth og Saglie (2017, s.85) uttaler er planlegging «hvor arealutvikling kan skje, hva som kan bygges hvor, hvor det ikke bygges og hvilke hensyn som må tas». De fleste borgere vil av den grunn bli berørt av arealutvikling på en eller annen måte, og dette er også bakgrunnen til at enkelte eiendommer kan havne i en «planskygge» over lengre tid. Det norske plansystemet er svært komplekst. Imidlertid har kommunene selv stor råderett over egne arealer, noe som gjør at kommuneplanens arealdel og reguleringsplanene er de planene som får størst betydning for private grunneiere.

#### **Norges hierarkiske planoppbygging (Edwardsen, 2011)**

- Regjeringens langtidsprogram
- Nasjonal miljøpolitikk
- Rikspolitiske retningslinjer (RPR), rikspolitiske bestemmelser (RPB), statlige planer etter plan- og bygningsloven eller natumangfoldloven.
- Fylkesplanlegging
- Kommuneplanlegging
- Reguleringsplaner/Detaljplanlegging

#### 3.1.1 Regional planlegging

Regional planlegging beskriver en samlebetegnelse for ulike typer planlegging på overkommunalt og undernasjonalt nivå (Aarsæther mfl, 2018, s.87). Formålet bak en slik regional planlegging går frem av plan- og bygningsloven § 3-4, og sier blant annet at den regionale planmyndighet har «ansvar for og ledelse av arbeidet med regional planstrategi, regionale planer og regionale planbestemmelser». Her vil det være fylkeskommunen som står for planleggingen. Regional planlegging utfyller en viktig oppgave verken statlig eller kommunal planmyndighet utfyller, nemlig det å skape samarbeid og samordning både over kommunegrensene og regionale statsorgangrensene (Aarsæther mfl, 2018, s.87). Den regionale planleggingen skal altså koble sammen forholdet mellom lokale og regionale behov, samt



tilpasse de etter statlig nasjonal politikk. Dette blir svært aktuelt der planbestemmelser knyttet til vedtak om å båndlegge områder for større infrastrukturanlegg, er under forberedelse.

Regional planlegging har ikke fått samme fotfeste som kommunal planlegging. De første utarbeidende regionplanene fikk kritikk for å være ineffektive, mangle demokratisk overvekt samt ha svært begrenset funksjon. Forklaringen som har blitt gitt på kritikken er at det tydelig ikke har vært samsvar mellom forventningene til regionen på plannivå, og fylkesmannen som planmyndighet (Mydske, 1997). Nye fylkeskommuner med ansvar for utarbeidelse av fylkesplaner ble etablert i 1976. Selv ikke disse fylkesplanene ble en essensiell plantype, og fikk svak stilling både på fylkesnivå og hos andre myndigheter.

Det til tross endret regionale planer karakter ved ny plan- og bygningslov i 2008. De ble nå et verktøy for samarbeid mellom myndigheter, næringsliv og sivilsamfunn, og på den måten påvirke regional utvikling. Regional planlegging har blant annet fått ansvar for areal- og transportutvikling, og gir regionalt forvaltningsnivå mulighet for overordnet arealbruksstyring (Aarsæther mfl, 2018, s.40). Dette er en myndighet fylkeskommunen ikke hadde før den nye lovgivningen. Derimot har fylkeskommunen gjennom plan- og bygningsloven imidlertid fått begrensede gjennomføringsvirkemidler i den regionale planlegging. Dette medfører at kommunene fortsatt skal ha stor egenrådighet over sine arealer.

### 3.1.2 Kommuneplanen

De aller fleste norske kommuner har utarbeidet gode planleggingsverktøy, og flere kommuner har i dag vedtatt både fjerde og femtegenerasjons kommuneplaner (Aarsæther mfl, 2018, s.70). Plansystemene har blitt bedre, og innføringen av planstrategi ved 2008 lovgivningen har gjort det betraktelig lettere for folkevalgte og forvaltningen å skaffe seg en oversikt over hvilke typer planarbeid som er påbegynt.

Kommuneplanen består i dag av to deler, en samfunnsdel og en arealdel. I arealplanlegging er det særlig arealdelen som vektet tyngst. Den skal fungere som et styringsverktøy for kommuneplanens arealdel, kommune(del)planer og reguleringsplaner (Aarsæther mfl, 2018, s.85). Kommunen skal i hver valgperiode (hvert fjerde år) utarbeide en kommunal planstrategi. Planstrategien skal omfatte kommunens strategiske valg for utvikling av lokalsamfunnet (Pedersen mfl, 2015, s.126). I denne strategien skal det den langsiktige arealbruken inngå, samt kommunes planbehov. Her vil blant annet retningslinjer for areal og transportplanlegging inngå (Aarsæther mfl, 2018, s.45). Det er viktig å presisere at

planstrategien er en politisk prosess og at det er kommunestyret som skal vedta planstrategi, kommuneplanen og reguleringsplaner, jf. plan- og bygningsloven § 3-3 andre ledd andre punktum. Selve hensikten bak en slik planstrategi er å få en åpen prosess, der folket kan få tilgang til alt fra oppstart knyttet til planarbeid, men også en kanal der synspunkter i tidligfase kan bringes inn.

Etter plan- og bygningsloven § 11-5 plikter alle kommuner til å ha en kommuneplanens arealdel som viser sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Selve plankartet skal inneha planbestemmelser, arealkategorier og hensynssoner. Planen er også juridisk bindende, og fremtidig arealbruk er på den måten sikret ved lov og forskrift (Aarsæther mfl, 2018, s.70). At planen er juridisk bindende medfører også at den får direkte konsekvenser for grunneiers eiendom, da både økonomisk og praktisk.

Som vist i plan- og bygningsloven § 11-7 operer kommuneplanens arealdel med seks arealformål. Med bakgrunn i at denne oppgaven fokuserer på båndlegging av arealer i fremtidige infrastrukturstråser, er arealformålet «samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» essensielt. Ot.prp.nr 32 om lov om planlegging og byggesaksbehandling beskriver arealformålet «samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» utdypende. Arealkategorien skal sette rammer for eksisterende eller fremtidige samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Vei og jernbane er viktige arealkategorier som begge havner under «samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur». Dette går også frem av underformålene i denne arealkategorien, jf. plan- og bygningsloven § 11-7 (2) andre strekpunkt.

### 3.1.3 Reguleringsplan

I likhet med kommuneplanen er det kommunen som selv står for behandling av reguleringsplaner. Som det går frem av plan- og bygningsloven § 3-3 andre ledd har kommunestyret hovedansvaret for å vedta, endre og oppheve reguleringsplaner. Riktignok kan kommunestyret delegerer mindre reguleringsplaner og mindre endringer i reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven § 12-14 andre ledd.

Når det gjelder reguleringsplaners innhold, vil de inneholde et detaljert plankart som inneholder planbestemmelser, men også planbeskrivelse (Aarsæther mfl, 2018, s.72). Detaljgraden avhenger av formålet med planen, men også om det skal utarbeides videre detaljering for deler av planen når utbyggingstiltaket nærmer seg. I likhet med kommuneplanens arealdel skal også reguleringsplaner inneholde arealkategori og hensynssoner.

Reguleringsplaner kan sådan deles inn i to grupper, områderegulering og detaljregulering (Aarsæther mfl, 2018, s.73). Førstnevnte brukes der kommunen enten er pålagt gjennom kommuneplanens arealdel å utvikle en slik plan, eller ser det nødvendig å gi en mer detaljert avklaring av arealbruken i området. Detaljregulering er en plan som knytter seg til gjennomføring av et konkret bygge- og anleggstiltak, og legger til rette for en slik utforming. Detaljregulering brukes for å sikre at tiltaket er i stil kommuneplanens arealdel.

Reguleringsplan blir essensielt viktig for tiltak knyttet til fremtidig arealbruk. Viktig å presisere er at de allikevel ikke får innvirkning på eksisterende lovlig bruk, jf. plan- og bygningsloven § 12-4. Derimot endrer de eiendommens muligheter for fremtidig bruk og utnytting seg, og eiendommer lagt under ny reguleringsplan vil bli rammet av de nye reguleringsbestemmelsene som foreligger i planen. Dersom reguleringsplan knyttet til infrastrukturtiltak bli vedtatt av kommune for et område, vil denne planen hjemle mulighet til utbygging av tiltenkt infrastrukturtiltak, men også muliggjøre ekspropriasjon for gjennomføring av planen, jf. plan- og bygningsloven § 16-2 første ledd.

## Kapittel 4: Planskyggen

I dette kapittelet vil teorigrunnlaget knyttet til «planskyggen» stå i fokus. Her vil begrepets betydning bli fremstilt, samt hvilke effekter «planskygge» kan ha på ulik eiendom prøvd fremvist. Tidligere oppgavers teorigrunnlag knyttet til tematikken vil også bygges videre på.

### 4.1 Planskygge

«Planskygge» begrepet har blitt belyst gjennom tre tidligere masteroppgaver. En juridisk beskrivende fra universitetet i Oslo, med spesielt fokus på rettstilstanden. De to fra NMBU bygger også på juridisk teori, men fokuserer også i større grad på fenomenets betydning for de berørte partene. For å belyse fenomenet bygger jeg videre på deres beskrivelse, men ser på eiendommene i et tidligere «planskyggestadium». Samt hvordan utvikling som trolig ellers ville skjedd ikke skjer grunnet båndleggingen.

Begrepet «planskygge» er et relativt nytt begrep som ikke har sine røtter i litteraturen, men som har vunnet gehør som et begrep beskrivende for en rådighetsbegrensing for fast eiendom i en gitt tidsperiode. En «planskygge» i juridisk forstand ligger over et område i tidsperioden fra vedtatt planvedtak til plangjennomføring. Derimot som Braate (2012, s.22) presiserer vil konsekvensene knyttet til «planskygge» ligge over eiendommen lengre enn den juridiske definisjonen. «Planskyggekonsekvenser» vil allerede ramme grunneiere i det nye traséer for infrastrukturutbygging diskuteres i en tidligfase. Slik tidligfase kan knytte seg til innledende planlegging av kommuneplanens arealdel. Her vil kommunene gjennom sin planstrategi være bundet av lov til å trekke inn interessenter. Derimot vil løsere konkrete planer enn dette også bli plukket opp av grunneiere på et tidligere tidspunkt, dette er derimot trolig for løst til å kunne si at vi snakker om at planen har skapt konkrete «planskyggekonsekvenser».

I det planarbeidet starter opp vil grunneier bli rammet av både psykologiske, men også markedsmessige konsekvenser for sin eiendom. Selv om planer i en kommuneplan ikke er utarbeidet, legger oppstarten av planleggingen føringer for at enkelteiendom vil bli rammet. Denne tiden er preget av høy usikkerhet for grunneier, da fremtiden til eiendommen er usikker. Eiendommer som ved tidlig planlegging havner i en usikkerhetssone, men som ved vedtatt reguleringsplan ikke rammes kan ikke sies å bli rammet av tilsvarende «planskyggekonsekvenser». Allikevel rammes de til en viss grad, da båndleggingen skaper usikkerhet og muligens hindrer utvikling som ellers ville skjedd. For å hindre merkostnader ved innløsning ved tidlig planlegging, har kommunen verktøy for å båndlegge arealer som vil

ses på i kapittel 5. Disse vedtakene vil legge store begrensninger for grunneiers fremtidige bruk og utvikling av eiendom, frem til plangjennomføring eller opphevelse.

#### 4.1.1 Mulige virkninger av planskygge

I det grunneiers eiendom blir båndlagt for fremtidig infrastrukturiltak vil de fleste grunneiere trolig finne det lite rasjonelt å investere, samt vedlikeholde eiendommen i stor grad. Dette da innløsning/ekspropriasjon en gang i fremtiden muligens vil finne sted. Usikkerhet om kompensasjon knyttet til vedlikehold etter planvedtak og gjennomføring, legger trolig enda en brems. Som presentert i Rønnings mastergrad (2009, s.10-13) kan «planskyggen» ha flere virkninger både for grunneier og eiendom. Følgende mulige effekter var:

##### *a) Virkninger knyttet til vedlikehold og investering*

I det en grunneier blir klar over planlagt infrastrukturiltak over eiendommen, og risikoen for fremtidig innløsning vokser frem ytterligere, vil grunneiere trolig finne det lite rasjonelt å vedlikeholde eller utbedre eiendommen. I ytterste konsekvens kan kommunen legge ned bygge- og deleforbud, som igjen trolig vil virke preventivt for utbedring. «Planskygge» over en viss tid vil derfor kunne medføre forfall og mangel på oppgradering av en betydelig eiendomsmasse, og kan trolig resultere i både dårligere bokvalitet for den enkelte, men også boligområder med betydelig forfall.

##### *b) Fall i salgsverdi*

Som i et hvert åpent marked vil stor usikkerhet påvirke betalingsvilligheten, det samme gjelder eiendomsmarkedet. Markedet vil se på usikkerheten ved om eiendommen vil bli rammet av tiltaket, og en forventet lavere salgsverdi kan trolig påregnes. Hvor sikre planene er, har nok stor betydning for i hvilken grad påvirkning kan ses. Det vil derfor trolig være naturlig å se en større påvirkning på eiendommer liggende i traséer med vedtatt reguleringsplan, enn områder der kommuneplanen båndlegger arealene ved eksempelvis endring i arealkategori eller nedleggelse av hensynssone. Det er også verdt å nevne at enkelte aktører kan se på eiendommer som trolig vil bli innløst fra et investeringsperspektiv, da ved at ekspropriasjonsstatningen vil bli høyere enn nåværende markedsverdi. Dette vil derimot ikke utredes i denne oppgaven.

##### *c) Negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi.*

I likhet med salgsverdi vil trolig bruksverdi og utleieverdi bli påvirket av «planskyggeeffekter». I tilfeller der utleie fortsatt vil skje under båndlegging, kan det tenkes

at leietider, leiepriser samt motivasjon for tilpasning og utvikling vil avta. Forfall på eiendomsmassen kan også bli en faktor. Gjeldende dyrkamark vil trolig en bonde avvente større investere tilknyttet tiltak som for eksempel grøfting, før endelig trasévalg foreligger. Bonden vil altså i denne perioden trolig ikke jobbe aktivt for å bedre driftsvilkårene, da hans investeringer muligens ikke vil bli erstattet ved innløsning.

*d) Virkning som finansielt aktivum og panteobjekt.*

Verdier knyttet til båndlagt eiendom kan hindre utnyttelsen av den underliggende kapital, eventuelt svekke eiendommens posisjon som panteobjekt. Dersom salgsverdien blir betydelig svekket av plansituasjonen, vil grunneier bli påført et økonomisk tap ved salg. I de tilfeller der grunneier ved fremtidig innløsning får den formuesverdien eiendommen representerer før båndleggingen skjedde, vil grunneier trolig holdes skadesløs, med mindre han som sagt må selge før innløsning skjer.

Like viktig er eiendommens verdi som panteobjekt. Da graden av belåning på norske boliger er svært høy, må verdiene sikres gjennom pantsetting. Dersom grunneier mot formodning skulle havne i en vanskelig økonomisk situasjon under båndleggingsperioden, vil dette gå utover panthaver. Pantet sin stilling vil trolig få en svekket verdi, og panthaver har ikke like god dekning som før båndleggingen.

*e) Konsekvenser for området.*

Resultatet av overnevnte punkter vil trolig medføre en lavere vedlikehold- og investeringstakt. Eiendomsobjektene vil trolig få lengre omløpshastigheter om grunneierne i det hele tatt vurderer å selge før mulig innløsning. Dersom «planskyggen» blir liggende over området over lengre tid, vil båndleggingen ikke bare kunne påvirke enkelteiendommer, men trolig nærmiljøet som sådan. Nærmiljøet lever en usikker fremtid, og tilflytting vil trolig bremse da områdets attraktivitet faller på bakgrunn av denne usikkerheten. På den andre siden vil tilflytting av mindre kapitalsterke personer kunne forekomme, da det trolig vil være billigere å etablere seg i et slikt område. Derimot aksepterer man trolig dårligere bostandard og rammevilkår, enn hva en mer kapitalsterk kjøper/leier ville gjøre.

*f) Konsekvenser for enkeltperson*

Planlegging krever en hel del av tiltakshaver og grunneiere. Grunneier vil trolig føle seg forpliktet til å komme på møter, befaringer, høringer samt opprettholde kontakt med tiltakshaver for å få tilstrekkelig informasjon. Mangel på tilstrekkelig klarhet og

kommunikasjon fra tiltakshaver, kombinert med annen «planskyggeproblematikk» som nevnt, kan gå utover enkeltpersoners liv og helse.

*g) Uklare kommunikasjonskanaler.*

Grunneiere vil trolig ha en sikker kanal å forholde seg til gjennom planlegging, gjennomføring og grunnerv. Disse aktørene har som Rønning (2009, s.12) uttaler «faste ansvarsforhold, prosedyrer og standarder». Allikevel vil det i «planskyggeperioden» oppstå en situasjon da heller ikke tiltakshaver har tilstrekkelig med informasjon, da eksempelvis knyttet til midler for tidlig innløsning. Da pengene bevilges årlig over statsbudsjettet vil heller ikke tiltakshaver være tilstrekkelig informert. Dette kan medføre at kommunikasjonen i «planskyggen» blir svekket eller fraværende, og skaper enda en usikkerhet for grunneiere.

## Kapittel 5: Juridisk rammeverk

I dette kapittelet vil lovhjemlene knyttet til planlegging og båndlegging bli fremstilt. Fokuset vil være på norsk lovgivning, men også betydningen Norges forpliktelse til Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen vil bli sentral. Grunneieres mulige vei ut av «planskyggen» under båndlegging i kommuneplanen vil også bli utredet, kombinert med mulige erstatningsmuligheter ved avståelse eller rådighets begrensninger på eiendom.

### 5.1 Norsk lovgivning

Kommunene har flere midler for å stoppe mulige tiltak under annen planlegging.

Infrastrukturtiltak som vei og jernbane krever massivt med planlegging, og tar svært lang tid.

Det er ingen direkte lov som tar for seg «planskyggen», men plan- og bygningsloven av 2008 innehar hjemler som begrenser planmyndighetenes muligheter for båndlegging av eiendom.

#### 5.1.1 Midlertidig bygge og deleforbud

Midlertidig bygge- og deleforbud har til hensikt å hindre utbygging i et område før nødvending plan er vedtatt. Et slikt tiltak vil vedtas for å hindre «tiltak som kan vanskeliggjøre planarbeidet», jf. plan- og bygningsloven § 13-1 første ledd første punktum.

Kommunen kan i flere tilfeller ha et ønske om å endre deler kommuneplanen, for å sikre ønsket utvikling. Første fase for å hindre uønsket utvikling vil kunne være å nedlegge forbud mot visse tiltak i reguleringsområdet, jf. § 13-1 første ledd første punktum. Grunnlaget for å legge ned et forbud mot tiltak, er at kommunen ikke blir nødt til å behandle søknader i tråd med foreliggende plan, da det ikke er ønskelig å godkjenne tiltaket. Et slikt midlertidig vedtak kjøper kommunen tid til å endre kommuneplanens arealdel, slik at ønsket plan vil ligge til grunn (Lagethon, 2011, s.68).

Bakgrunnen for plan- og bygningsloven § 13-1 knyttes opp mot formålsbestemmelsen § 1-1. Grunnlaget kommunen har for å legge ned midlertidig forbud mot tiltak gjelder hensynet til forsvarlig arealutnyttelse. Hvilke tiltak grunneier ikke kan gjennomføre under slik båndlegging går frem av plan- og bygningsloven § 1-6, og gjelder «oppføring, rivning, endring, herunder fasadeendringer, endret bruk og andre tiltak knyttet til bygninger, konstruksjoner og anlegg, samt terrenginngrep og opprettelse og endring av eiendom».

Maksimal varigheten for midlertidig forbud mot tiltak er fire år. Denne tidsperioden gjør det lettere å endre kommuneplanens arealdel, slik at kommunen får sikret forutsetningene for



ønsket utvikling i planen. Dersom kommunen ikke innen fire år får endret planen for området, muliggjør plan- og bygningsloven § 13-3 fristforlengelse dersom et slik vedtak foreligger innen fristens utløp. «Særlige tilfeller» må også ligge til grunn for slik forlengelse, og det er departementet som er klageorgan.

Videre i plan- og bygningsloven § 13-3 andre ledd åpner hjemmelen for at kommunen eller departementet kan gi «berørte grunneiere» rett til innløsning ved fristforlengelse. Essensielt viktig her er at et slikt vedtak er tidsavgrenset, og kommunen eller departementet må treffe vedtak om innløsning før den nye fristen har løpt ut.

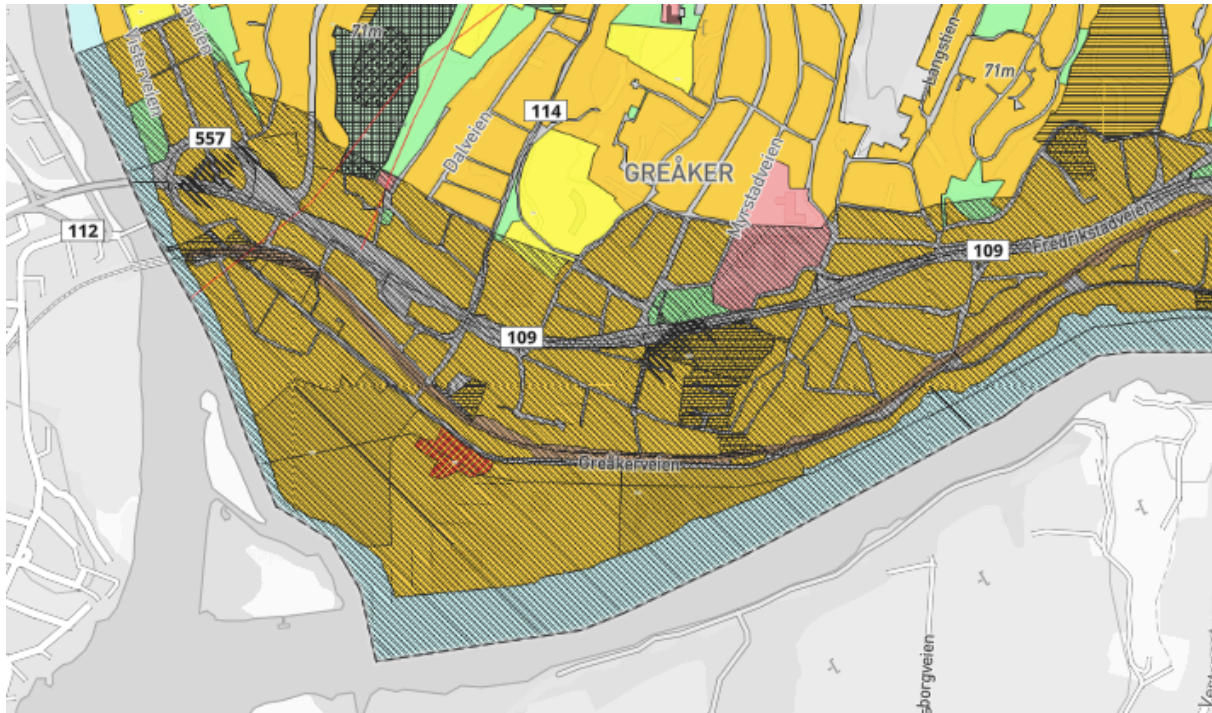
### 5.1.2 Hensynssoner

Som det går frem av plan- og bygningsloven av 2008 § 11-8 kan kommunen uten binding til de gitte arealformålene etablere hensynssoner. Dette for å kunne angi viktige hensyn som må sikres innenfor sonen, uavhengig av hvilke arealformål det planlegges for (Falkanger & Falkanger, 2013, s.551). I § 11-8 tredje ledd listes opp seks ulike typer hensynssoner:

- a) Sikrings-, støy- og faresoner
- b) Infrastruktur i et utbyggingsområde
- c) Sone med særlig hensyn som følger av denne bestemmelse.
- d) Sone for båndlegging
- e) Sone for felles planlegging
- f) Sone for videreføring av reguleringsplan.

### Figur 3 - Hensynssone

Utdrag fra kommuneplankart Sarpsborg (Alvim- Greåker) i forbindelse med planlegging av kommunedelplan «Sandesund-Greåker», fylkesvei 109 samt ny bru over Glomma. Vedtatt av kommunestyret i Sarpsborg 18.06.2015. Det skraverte området viser hensynssonen.



Skjerm bilde tatt fra kommunekart.com (25.2.19 kl. 11:00) (Målestokk ca. 1:25 000)

Hensynssonene skal utredes for så og innlemmes i kommuneplanens arealdel, der de legger videre føringer for reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven § 11-8. Kommuneplanens hensynssoner skal altså legges til grunn og videreutvikles i reguleringsplanen jf. plan- og bygningsloven § 12-6. Det kan også knyttes nærmere bestemmelser i reguleringsplanen gjeldende hensynssoner. Dette går blant annet frem av plan- og bygningsloven § 12-7 nr.1 som sier at det kan gis bestemmelser om «grad av utnyttning, utforming, bruk av arealer» m.m.

Som en del av kommuneplanens arealdel skal også hensynssonene knyttet til infrastrukturtiltak vurderes og vedtas hvert fjerde år av kommunestyret. For fremtidige infrastrukturtiltak er det spesielt plan- og bygningsloven § 11-8 bokstav d det som blir sentral. Denne hjemmelen gir kommunen myndighet til å båndlegge sone «i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven eller andre lover». Tidsbegrensningen for slik båndlegging er fire år, men ved søknad til departementet kan den forlenges med 4 år. Denne tidsbegrensningen er essensiell for å hindre at båndlegging blir liggende over en eiendom i lengre tid. Unntaksvis åpner plan- og bygningsloven § 11-8 bokstav a for båndlegging av soner tilknyttet sikrings-,

støy- og faresoner uten tidsbegrensning. Slike soner kan legges rundt fremtidige infrastrukturtiltak, da for å hindre «fareårsak eller miljørisiko. Selv om slik båndlegging ikke er tidsbegrenset skal den allikevel revideres av kommunestyret hvert fjerde år.

### 5.1.3 Ekspropriasjon etter reguleringsplan; 10 år

Etter plan og bygningsloven § 12-4 femte ledd har private reguleringsplaner en tidsfrist på 5 år fra vedtatt plan, til gjennomføring. Tiltakshaver kan forlenge denne fristen med to år ved søknad. Derimot operer ikke det offentlige med helt lik praksis knyttet til tid.

Kommunestyret har gjennom plan- og bygningsloven § 16-2 første ledd hjemmel til å ekspropriere for gjennomføring av reguleringsplan. Denne retten faller imidlertid bort dersom kommunestyrets vedtak om ekspropriasjon ikke gjennomføres innen 10 år etter at planen er kunngjort, jf. § 12-12 femte ledd. Denne fristen setter en grense på hvor lenge en reguleringsplan kan ligge over et område før den må brukes til ekspropriasjon. Tiltakshavere for offentlige infrastrukturtiltak som vei og jernbane, har altså 10 år på gjennomføring av grunnverv og ekspropriasjon.

## 5.2 Overnasjonal rett

Norge forpliktet seg tidlig til Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen (fra nå EMK). Dette medfører at i de tilfeller norsk lovgivning er i strid med EMK og rettspraksisen fra Den europeiske menneskerettighetsdomstol (fra nå EMD), må norsk lovgivning vike. Som resultat av denne forpliktelsen kan norske borgere klage inn saker de mener er i strid med EMK til EMD (Lundbo, 2019).

### 5.2.1 Den europeiske menneskerettighetsdomstolen

Allerede i 1949 begynte en gruppe innenfor europabevegelsen å utarbeide EMK som ble ferdigstilt og undertegnet i Roma 4. november 1950. Politiske og sivile rettigheter var kjerneområdene i EMK og tredde i kraft i 1953. Det er vanlig å dele menneskerettighetene inn i to kategorier: 1. Politiske og sivile rettigheter, som skal sikre innbyggerne rettsikkerhet, frihet fra overgrep samt retten til å delta politisk og 2. Økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter. Disse rettighetene er innlemmet i norsk rett gjennom menneskerettsloven av 1999, samt gjennom grunnlovens § 92. Ved strid mellom norsk lovgivning og konvensjonsbestemmelsene i EMK, har EMK forrang, jf. menneskerettsloven §§ 2 og 3. Dette vil si at i de tilfeller norsk lov står i motstilling til EMK, vil EMK vinne frem som nevnt innledningsvis.

Ved brudd på EMK, har alle innbyggere i land forpliktet til EMK, rett til å få prøvd sin sak for EMD (Lilleholt, 2014, s.62). EMD ble opprettet i 1959 og har i dag sitt sete i Strasbourg i Frankrike. EMD er siste instans for tolkning av konvensjonsbestemmelsene i EMK.

Aktiviteten i domstolen var liten ved etableringen, men i det flere land har tilsluttet seg konvensjonen har aktiviteten økt betraktelig. EMD kan kun prøve saker som er klagd inn til domstolen. Selv om EMD i utgangspunktet skal behandle saker om mulig brudd på menneskerettighetskonvensjonen, kan EMD også overprøve den nasjonale lovgivningen som ligger til grunn for den innklagde dommen (Lilleholt, 2014, s.62).

Selv ved innlemming av kapittelet om menneskerettigheter i grunnloven i 2014 og menneskerettsloven i 1999, har forholdet mellom norsk rett og EMK vært tema for norske domstoler i lengre tid. Spesielt viktig i denne oppgaven er vurderingen av artikkel 1 (P 1-1) om «protection of property». I saker knyttet til båndlegging av eiendom er denne artikkelen essensiell. Selv om den mest sentrale rettspraksisen er hentet fra saker fra andre land forpliktet til menneskerettighetskonvensjonene, er de like overførbare for norsk lovgivning og praktisering. Artikkelen inneholder tre regler som Falkanger viser til (2013, s.523). Dette blir videre presisert i dommen «James and others v. The United Kingdom i 1986.

#### Art 1. Protection of property

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

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

Første ledd første punktum uttrykker prinsippreglen. Her går det frem at eieren er berettiget til «peaceful enjoyment of his possessions». Like fullt åpner første ledd andre punktum opp for at offentlige interesser under særlige omstendigheter trumfer grunneiers rett. I likhet med norsk lovgivning har også protokoll nr. 1 (P 1-1), en ekspropriasjonsregel som er avståelsesreglen i protokollen. Kontrollregelen går så frem av andre ledd, og sier at

myndighetene har rett «to control» utnyttelsen av eiendomsretten (Falkanger & Falkanger, 2013, s.523).

For å vurdere om det foreligger en krenkelse av eiendomsretten, deler jusprofessor Stig Solheim (2018) reglene inn i seks hovedspørsmål. De tre første spørsmålene vil kartlegge om det foreligger noe form for inngrep på eiendommen. De resterende tre vurderer om det offentlige kan rettferdiggjøre inngrepet, da sett på forhold og grunner til nødvendigheten for inngrepet.

1. Beskyttelsesinteressen; ordlyden «possessions» og «property» går langt videre enn det vi etter norsk lovgivning forbinder med begrepene eiendomsrett og besittelse. Imidlertid er det tilstrekkelig da de norske begrepene er konstatert å være innenfor denne begrepsbruken brukt i Protokoll 1 (P 1-1) (Falkanger & Falkanger, 2013, s.523).

2. Inngrep; ekspropriasjon er et tydelig tilfelle av inngrep. Essensielt er at rådighetsbegrensninger over en lengre tid også var å kategorisere som et inngrep. Som vil bli utredet ytterligere senere i oppgaven viste «Sporrong and Lönnroth v. Sweden» fra 1982 at en midlertidig rådighetsbegrensning som strakk seg over en lengre tidsperiode var å regne som et inngrep, ettersom tillatelsens eksistens «in practice significantly reduced» eierens råderett over sin eiendom (Falkanger & Falkanger, 2013, s.524).

3. Regelvalg; hvis det er konstatert et inngrep som vekter en gitt interesse, skal det tas standpunkt. Her skal det tas stand til om kontrollregelen eller avståelsesregelen kan brukes, før man ser til om prinsippregelen er overholdt. Dette ble konstatert i «James and others v. the United Kingdom» og har medført at i dag har EMD en tendens til å foreta et totalskjønn (Falkanger & Falkanger, 2013, s.524).

4. Hjemmel; det må foreligge formell lov eller rettssedevane for å kunne gjennomføre inngrep. Viktig er at konvensjonen også krever at reglene i inngrepslandet må være «sufficiently accessible, precise and foreseeable», jf. Carbonara and Venetura v. Italy. Det må altså være et visst samsvar med norsk tradisjonell rett (Falkanger & Falkanger, 2013, s.525).

5. Legitimt forhold; inngrepet må ha et legitimt forhold. Her viser praksis at nasjonal lovgiver er gitt en del skjønn, som EMD er svært kritiske til å overprøve (Falkanger & Falkanger, 2013, s.525).

6. Proporsjonalitet; er det et rimelig samsvar mellom de interessene knyttet til inngrepet, og konsekvensene inngrepet har på den private part?

I slike tilfeller vil det dreie seg om flere faktorer som må vurderes. Det må foretas en vurdering der samfunnets behov står opp mot den privates eiendomsrett. Det offentlige som skal sikre samfunnets behov trenger i en viss utstrekning kontroll med privat eiendomsrett. Dette for å sikre samfunnets interesser, men også statens styringsrett. På den andre siden trenger den private eiendomsretten et visst vern mot at det offentlige griper inn i deres eiendomsrett (Falkanger & Falkanger, 2013, s.525).

Spesielt viktig knyttet til proporsjonalitet er også erstatningsspørsmålet ved offentlig inngripen i privat eiendom. I kontrast med norsk lovgivning er erstatningsspørsmålet bare en del av en helhetlig vurdering etter artikkel P 1-1, og prinsippene for erstatningsutmåling er heller ikke like absolutte og faste som etter norsk rett. Ved ekspropriasjonstiltak er ikke vilkåret om full erstatning et hjemlet krav. I tilfeller der inngrepet ikke medfører avståelse, kvalifiserer heller ikke dette i utgangspunktet til krav om erstatning (Falkanger & Falkanger, 2013, s.525).

I kontrast med norsk lovgivning der begrepet ekspropriasjon kun knytter seg til avståelse av eiendom, operer EMD med begrepet «de facto ekspropriasjon». De facto ekspropriasjon vil tradisjonelt ikke omfattes av avståelsesreglen, men vil bli vurdert etter prinsippregelen (Møse, 2002, s.502). På norsk vil dette begrepet beskrive kjernen ved å ligge i en «planskygge» over lengre tid. For å sikre at konvensjonsrettighetene blir overholdt, må domstolen gå inn å se på sakens realitet, og på den måten prøve om «de facto ekspropriasjon» foreligger. Overførbart til norsk rett vil en slik rådighetsbegrensning kunne kvalifisere som ekspropriasjonslignende tiltak, og sånn sett være erstatningspliktig etter grunnlovens § 105. Dette vil videre ses på i kapittel 7.

## Kapittel 6: Veien ut av Planskyggen

Større infrastrukturprosjekter tilknyttet vei og jernbane, krever store arealer. Planleggingen for iverksettelse kan som tidligere nevnt også ta svært lang tid, derfor har Bane NOR og Statens vegvesen egne retningslinjer for tidlig innløsning av eiendom. Tidlig innløsning kan ved gitte forutsetninger være en mulighet for boligeiere å komme seg ut av «planskyggen». Her vil kun salgsverdiestatning kunne foretas, og dekning av transaksjonskostnader følger heller ikke som vist av retningslinjene under. I dette kapitlet vil retningslinjene for tidlig innløsning av bolig bli fremstilt, samt annen særrett for innløsning av ubebygd eiendom.

### 6.2 Bane NOR og Statens vegvesen

#### 6.2.2 Statens vegvesen

Statens vegvesens retningslinjer for tidlig innløsning har forblitt de samme siden Braate sin oppgave i 2012.<sup>2</sup>

#### **Retningslinjer for innløsning av boliger i framtidige veglinjer**

##### ***1. Bakgrunnen for og siktemålet med retningslinjene***

Bygging av veg innebærer av og til at boliger må rives. Som regel vil traseen for vegen være fastlagt gjennom reguleringsplan flere år før vegbyggingen tar til. Reguleringsplaner innebærer imidlertid ingen restriksjoner på eksisterende bruk, jfr. plan- og bygningsloven § 12-4. Dette medfører at de som eier slike boliger kan fortsette å bo i dem inntil de må rives på grunn av veginnlegget. På dette tidspunkt vil de få full erstatning for boligen, uten fradrag for vedlikeholdskostnader som er påløpt etter at reguleringsplanen ble vedtatt.

Problemet med å bo i slike boliger er altså ikke først og fremst av økonomisk karakter, forutsatt at eierne ønsker å bo i boligene fram til de må rives. Problemet ligger mer på det psykiske plan. De har ikke den nødvendige trygghet knyttet til sin bosituasjon. Men i de tilfeller boligen må selges før Vegvesenet har behov for å innløse den – for eksempel som følge av samlivsbrudd, flytting til eldrebolig/aldershjem eller arveoppgjør – kan det oppstå merkbare økonomiske tap fordi slike boliger er lite salgbare.

---

<sup>2</sup> Statens Vegvesen. *Retningslinjer for innløsning av boliger i framtidige veglinjer*. (2010)

Siktemålet med disse retningslinjene er å gi boligeierne mulighet til å få løst inn boligene sine før ordinært tidspunkt for innløsning slik at de kan unngå slike problemer som her er nevnt.

## **2. Gyldighetsområde**

Retningslinjene gjelder for Statens vegvesen sin behandling av krav om innløsning av boliger i traseer for framtidige veger og som vil bli berørt av vegutbyggingen på en slik måte at boligene vil måtte rives. Retningslinjene vil – for så vidt gjelder innløsningskrav som knytter seg til slike boliger – erstatte bestemmelsene i NA-rundskriv nr. 93/14.

Retningslinjene gjelder for innløsningskrav som knytter seg til riksveger. For at retningslinjene skal kunne gjøres gjeldende for fylkesveger, er det nødvendig med fylkeskommunens godkjenning.

## **3. Vilkår for innløsning**

Forutsatt at boligen blir berørt av vegutbyggingen på den måten som er beskrevet under pkt. 2 og vegtraseen framgår av vedtatt reguleringsplan, skal boligen innløses før ordinært tidspunkt for innløsning dersom eieren ber om dette. Det er et vilkår for slik framskutt innløsning at boligen blir brukt av eieren som helårsbolig og at den ble ervervet av eieren før reguleringsplanen ble vedtatt.

## **4. Erstatning**

Bolig som innløses skal erstattes etter den markedsverdi boligen ville hatt dersom den ikke var forutsatt revet. Lov om erstatningsutmåling ved ekspropriasjon (vederlagsloven) kommer ikke til anvendelse.

## **5. Tvistespørsmål**

Dersom man ikke kommer til enighet om erstatningen, kan boligeier kreve at erstatningsspørsmålet blir avgjort av skjønnsretten. Vegvesenet begjærer skjønn med hjemmel i skjønnsprosessloven § 4 (avtaleskjønn). Nødvendige kostnader som boligeier har i forbindelse med skjønnet, dekkes av Vegvesenet. Sakskostnadsspørsmålet skal avgjøres ut fra bestemmelsene i skjønnsprosessloven §§ 54, 54 a og 54 b. Dersom boligeier trekker innløsningskravet etter at skjønnsforhandlingene er startet eller etter at skjønnsresultatet



foreligger, er han pliktig til å dekke de kostnader Vegvesenet har hatt i forbindelse med skjønnsbehandlingen.

Disse retningslinjene setter fire forutsetninger for tidlig innløsning av bolig, nemlig:

1. Vedtatt reguleringsplan for veitrasé foreligger.
2. Den nye veitraséen vil medføre rivning av eksisterende bolig.
3. Boligen blir brukt som helårsbolig
4. Ervervet av boligen skjedde før reguleringsplanen forelå.

Selv om forutsetningene for tidlig innløsning av bolig har visse krav, ble det uttalt i proposisjon 1S 2009/2010 (s.74) at fremskyving av grunnervervet var hovedårsaken til de nye retningslinjene. Disse retningslinjene ville fremskynde grunnervervet, og kostnadene tilknyttet det. I kontrast med ekspropriasjonserstatning får man ikke dekket transaksjonskostnadene ved tidlig innløsning av bolig, dette utgjøre en betydelig innsparing for grunnervervet. Disse kostnadene knytter seg blant annet til flyttekostnader. Statens vegvesen vil allikevel betale andre transaksjonskostnader som kostnader tilknyttet skjønnen, dersom de ikke blir enige om erstatning. Derimot vil videre saks kostnader avgjøres ut ifra skjønnsprosessloven §§ 54, 54 a og 54 b.

Ved alminnelig grunnerverv etter ekspropriasjonserstatningsloven stilles det imidlertid andre krav til erstatningsutmåling enn ved tidlig innløsning, og ekspropriasjonserstatningsloven blir anvendt. Det går frem av ekspropriasjonserstatningsloven § 4 at verdsetting skal gjøres på grunnlag av salgsverdien eller bruksverdien, jamfør salgsverdien § 5 og bruksverdien § 6, der grunneier har krav på den høyeste av disse. I de tilfeller der bruksverdien overskrider kostnadene til gjenerverv, skal utgifter til gjenerverv erstattes. Gjenervervserstatning vil også kunne gis i tilfeller der utgiftene til attkjøp er høyere enn salgs- eller bruksverdien. Erstatning på grunnlag av disse utgiftene blir imidlertid kun aktuelt når vilkårene i § 7 er oppfylt, jf. § 4 andre ledd. En erstatning på bakgrunn av bruksverdi eller gjenerverv er uaktuelt ved tidlig innløsning, og kan medføre lavere erstatning for grunneier enn det som ville vært mulig å oppnå ved å vente på alminnelig grunnerverv.

Som fremstilt i rundskrivet over gjelder retningslinjene om tidlig innløsning kun for eiendommer som rammes av riksveier. Her har Statens vegvesen et fond som muliggjør tidlig innløsning ved midlertidig omdisponering. Dersom det derimot er snakk om fylkesvei må Statens vegvesen få godkjenning, samt få budsjettet penger fra fylkeskommunen for

gjennomføring.<sup>3</sup> Statens vegvesen må av den grunn søke fylkeskommunene for å kunne tilby de samme retningslinjene for fylkesveitraséer som for riksveitraséer. Østfold fylkeskommune er en av fylkeskommunene som i dag har innarbeidet denne praksisen.<sup>4</sup>

Forutsetningene for tidlig innløsning har generelt knyttet seg til økonomi, lavere kjøpspriser enn ved ekspropriasjon, samt tidsbesparing. Ved de nye retningslinjene som kom i 2010 har mulige «planskyggeeffekter» også fått større betydning og fokus.

### **6.2.3 Bane NOR**

Bane NOR har ikke publisert sine retningslinjer for allmenheten, men kunne fastslå at interndokumentet «instruks for innløsning av boliger før ordinært grunnerverv» (Jernbaneverket, 2011) også stod sentralt ved tidlig innløsning av boliger i dag. Statens vegvesens håndbok om tidlig innløsning blir også brukt.<sup>5</sup>

## **Instruks for innløsning av boliger før ordinært grunnerverv**

### **1. Hensikt og omfang**

Lange planprosesser og lang tid fra vedtatt plan til anleggsstart, kan i enkelte tilfelle gi urimelig ulemper for berørte grunneiere. Etter konkret vurdering kan eiendommer innløses før utbyggingen skal gjennomføres.

### **2. Ansvar og myndighet**

Ansvarlig for at retningslinjene følges er fagansvarlig for Grunnerverv.

### **3. Beskrivelse**

Når denne type innløsningssaker er aktuelle, er det normalt ikke etablert en prosjektorganisasjon for anleggsgjennomføring, og det er ikke avsatt egne midler til grunnerverv.

#### **3.1 Planstatus**

For at innløsning før ordinært grunnerverv kan gjennomføres, skal ny trase være fastlagt.

<sup>3</sup> Intervjue med representant i Statens vegvesen (22.2.2019)

<sup>4</sup> Intervjue med representant i Statens vegvesen (22.2.2019)

<sup>5</sup> Intervjue med representant i Bane NOR (22.2.2019)

Denne vil normalt være fastlagt i vedtatt reguleringsplan.

I tilfelle der det kun foreligger kommunedelplan, men ikke er i tvil om den aktuelle eiendommen skal innløses ved anleggsgjennomføring, kan innløsning også gjennomføres.

### **3.2 Hvilke eiendommer skal innløses**

Innløsning av eiendommer før ordinært grunnverv påbegynnes skal kun skje i spesielle tilfeller og er i utgangspunktet aktuelt i to tilfeller:

1. Grunneiere som settes i en spesielt urimelig situasjon som følge av planlegging av ny jernbane. For eksempel at planlagt salg av eiendommen på grunn av skilsmisse, arveoppgjør, sykdom, nytt arbeidssted og lignende, blir umuliggjort på grunn av planlagt jernbaneutbygging.

2. Legge til rette for anleggsstart, for eksempel der flytting og reetablering av berørte anlegg/ eiendom må skje før jernbaneutbyggingen kan påbegynnes.

Utbyggingsdirektør kan etter særskilt vurdering godkjenne innløsning av eiendommer som ikke inngår i beskrivelsen ovenfor.

### **3.3 Fastsettelse av erstatningen**

Ved fastsettelse av erstatningen legges vanlige erstatningsrettslige prinsipper til grunn ved fastsettelse av erstatningssum for boligen. Nødvendig juridisk bistand dekkes for grunneier på vanlig måte.

Dekning av utgifter til flytting, offentlige utgifter vurderes særskilt i hver sak, men normalt dekkes slike omkostninger som ved vanlig grunnverv. I tilfelle der det er lang tid til anleggsstart og innløsningen kommer i stedet for salg i markedet kan det vurderes å ikke tilby dekning av flytteutgifter mv.

Det forutsettes at det inngås endelig og minnelig avtale om innløsning av eiendommen.

Avtaleskjønn benyttes ikke i denne type saker.

### **3.4 Bevilgning**

Erstatningssummen må dekkes innenfor Utbyggings samlede budsjettamme for året. Utbyggingsdirektør skal godkjenne hver sak særskilt og skal avgjøre hvorvidt beløpet skal lånes fra og tilbakeføres til et prosjekt eller om dette løses på annen måte.

### **3.5 Utleie – drift/ vedlikehold**

Innløste eiendommer skal/eies ut frem til anleggsgjennomføring. Utleie kan skje til ansatte eller til eksterne. I begge tilfelle skal utleie skje etter reglene i husleieloven og normalt skal det etableres depositum før nøkkel overleveres. Utleieperioden skal fastsettes til bestemte leieperioder (fra dato til dato) i den grad husleieloven tillater, for å unngå problemer med oppsigelse i ubestemt leieperiode.

Eiendommene skal vedlikeholdes tilstrekkelig til at utleie kan skje frem til anleggsstart.

Eiendommer som kan bevares og ikke må rives på grunn av utbyggingen, skal vedlikeholdes særskilt med sikte å oppnå normal markedsverdi ved salg av eiendommen. Betingelser for utleie mv. avklares med fagansvarlig for Grunnerverv.

### **4. Rapportering, dokumentasjon, arkivering**

Rapportering skjer etter instruksjer i de enkelte prosjekt. Det etableres egne saker for hvert tilfelle. Et eget notat om grunnlaget for innløsningen utarbeides av den som er ansvarlig for grunnervervet, og notatet godkjennes i henhold til A&M- matrise og arkiveres på saken.

Den som er ansvarlig for grunnerverv på prosjektet, er ansvarlig for at nødvendig dokumentasjon av ervervet innarbeides i sluttdokumentasjonen.

Bane NORs retningslinjer for tidlig innløsning stiller noe lavere krav enn det som går frem av Statens Vegvesens sine. Det stilles blant annet ikke krav til vedtatt reguleringsplan for jernbanetraséen, samt krav om at boligen brukes som helårsbolig. Bane NOR har også retningslinjer som vanligvis dekker flyttekostnader for grunneiere som blir berørt av tidlig innløsning, noe som ikke går frem av Statens vegvesens rundskriv. Som Braate (2012, s.44) viser til er spesielt to forutsetninger som muliggjør tidliginnløsning hos Bane NOR:

1. Grunneier er satt i en urimelig situasjon.
2. Tilrettelegging for anleggsstart.

Punkt to er tiltak tilknyttet flytting og etablering av anlegg før oppstart av jernbaneutbygging. Dette er tiltak som kommer tett opp til gjennomføring og er ikke av viktighet i denne oppgaven.

Punkt en er et konkret tiltak for å muliggjøre at en boligeier kan komme seg ut av «planskyggen». Her vil en subjektiv vurdering knyttet til om grunneier er satt i en urimelig situasjon utredes. Faktorer som familiære forhold, helse, økonomi er kun noen av momentene som blir vektlagt i en slik vurdering. Denne vurderingen er individuell, og hvilke som skal få innvilget tidlig innløsning skjer etter en utstillingsprosess med fokus på likebehandling.<sup>6</sup> I kontrast med Statens vegvesen retningslinjer er vurderingen mer skjønnbasert, og kriteriene ikke like absolutte. Selv om da Bane NOR har mulighet til tidlig innløsning etter «snillere» kriterier, forutsetter også det at de har tilstrekkelig med penger i fondet, eller fått penger bevilget av direktoratet.

### 6.3 Innløsning etter plan og bygningsloven av 2015

I kapittel 15 i plan og bygningsloven av 2008, fremkommer en særrett som gir grunneier rett til å kreve innløsning og påfølgende erstatning ved båndlegging i kommuneplanens arealdel. Hjemmelen er svært streng, men åpner en mulighet for tidlig innløsning av ubebygd eiendom. Paragraf 15-1 henviser til følgende forutsetninger som muliggjør innløsning:

*” Blir ubebygd eiendom eller større del av slik eiendom i kommuneplanens arealdel angitt som areal til offentlige trafikkområder, offentlige friområder, fellesområder, fornyelsesområder eller til statens, fylkets og kommunens bygninger og grav- og urnelunder, og eiendommen innen fire år ikke blir regulert, eller angitt til annet formål i arealdelen, kan grunneieren eller festeren kreve erstatning etter skjønn, eller at ekspropriasjon straks blir foretatt, hvis båndleggingen medfører at eiendommen ikke lenger kan nyttes på regningsvarende måte. Er grunnen bebygd, har eieren eller festeren samme krav når bebyggelsen er fjernet” (Plan og bygningsloven av 2008, § 15-1)*

Som det går frem av § 15-1 kan grunneiere med «ubebygd eiendom» eller eiendom der bebyggelsen er fjernet, kreve innløsning dersom eiendommen ikke kan nyttes på

---

<sup>6</sup> Intervjue med representant i Bane NOR (22.2.2019)

«regningssvarende måte», jf. 15-1 første ledd. Det stilles ikke krav til at eiendommen skal være like «regningssvarende» som før det nye arealformålet, men at den ikke er «regningssvarende» overhode. Det skal tilnærmet være umulig å utnytte eiendommen til andre økonomiske forhold, og det skal derfor svært mye til før denne paragrafen blir aktuell viser rettspraksis på området. En videre forutsetning er at det også ikke har blitt utarbeidet reguleringsplan eller foretatt formålsendring i kommuneplanen innen fire år fra endringen forekom, noe som vanskeliggjør bruken av paragrafen ytterligere.

Kapittel 15 i plan og bygningsloven av 2008 har også en hjemmel for innløsning med bakgrunn i reguleringsplan. Det fremgår av § 15-2 hvilke forutsetninger som muliggjør innløsning etter reguleringsplan:

*” Medfører en reguleringsplan at kommunen, eller annet rettssubjekt med samtykke av kommunen, etter § 16-2 har rett til å ekspropriere en ubebygd eiendom i dens helhet, kan grunneieren eller festeren kreve at ekspropriasjon straks blir foretatt når vedtaket gjelder grunn som i planen er angitt til offentlige trafikkområder, offentlige friområder, fellesområder, fornyelsesområder samt til statens, fylkets og kommunens bygninger og grav- og urnelunder.*

*Det samme gjelder når retten til ekspropriasjon omfatter ubebygd del av en eiendom, dersom ekspropriasjonen vil føre til at eiendommen ikke lenger kan anses skikket til å nyttes på en, etter hele eiendommens størrelse, beliggenhet eller etter øvrige forhold regningssvarende måte.*

*Krav etter første ledd må være satt fram senest tre år etter at reguleringsplanen er kunngjort etter § 12-12 fjerde og femte ledd, eller vedtak er gjort kjent etter § 12-12 siste ledd. Er grunnen bebygd, har eieren eller festeren det samme krav når bebyggelsen er fjernet. Kravet må i så fall være satt fram senest tre år etter dette tidspunkt.” (Plan og bygningsloven av 2008, § 15-2)*

I likhet med § 15-1 sikrer denne hjemmelen grunneieres mulighet til å fremskyve innløsning og ekspropriasjon. Forutsetningen er at eiendommen båndlagt av reguleringen er ubebygd, og hindrer vanlig utnyttelse av den, jf. § 15-2 andre ledd. Det forutsettes videre at det må fremmes krav seneste innen tre år etter reguleringsvedtaket. De samme forutsetningene gjør seg gjeldende der tidligere bebyggelse har blitt fjernet.

## Kapittel 7: Andre erstatningsmuligheter

I dette kapittelet vil grunnlovens § 105 samt EMD sin praksis ved avståelse eller rådighetsbegrensning av eiendom bli fremvist. Her vil fokuset være knyttet til muligheter for erstatning ved slike inngrep. Fysisk avståelse av fast eiendom vil først bli presentert etter norsk og internasjonal rettspraksis, før rådighetsbegrensning for fast eiendom vil bli behandlet tilsvarende.

### 7.1 Ved fysisk avståelse av eiendom

Ved tvungen avståelse av eiendom har grunneiere krav på «full erstatning» etter grunnlovens § 105. EMD operer også med hjemmel for erstatning om tvangsavståelse av eiendom. Hvilke momenter som blir tillagt vekt etter tolkning av både første tilleggsprotokoll artikkel 1 og grunnlovens 105 vil her bli fremvist.

#### 7.1.1 Erstatning ved avståelse - EMD

Avståelsesregelen i 1 TP artikkel 1 andre punkt må ses i sammenheng med prinsippregelen som nevnt tidligere. Avståelsesreglen blir lagt til grunn ved formelt vedtak av offentlig myndighet om tvangsavståelse av eiendom eller andre rettigheter tilknyttet eiendommen (Aall, 2011, s.296). Inngrepet må sådan være lovlig, formåls- og forholdsmessig.

Ekspropriasjon må skje i henhold til «folkerettens alminnelig prinsipper», jf. 1. TP artikkel 1 andre punkt, som betyr at erstatning må utbetales ved tvangsavståelse av eiendom eller eiendomsrett. Som går frem i dommen *Perdigao v. Portugal* har EMD følgende forventning til staten gjeldende erstatning ved gjennomføring av ekspropriasjon:

*«In the event of deprivation of property in the public interest, the owners be paid compensation bearing a reasonable relation to the value of the expropriated property»*

I kontrast med grunnlovens § 105 legges det opp til en mer fleksibel standard i EMD, og erstatning som ikke nødvendigvis er «full» vil kunne godtas. Hva som derimot er «rimelig» erstatning blir subjektivt vurdert, og må ses i sammenheng med hver enkel saks karakter (Aall, 2011, s.297).

I saken *Holy monasteries v. Greece* var «rimelighetskriteriet» krenket da det overhodet ikke hadde blitt utbetalt noen form for erstatning. Her hadde Hellas overdratt eiendomsretten til

klosterets århundregamle eiendom, og ikke anerkjent deres lange hevdsperioden (Aall, 2011, s.297).

I saken J. A. Pye v. Storbritannia skyldtes tapet av eiendomsrett ny lovgivning som ga rett til eiendomserverv etter 12 års bruk (hevd). I dette tilfellet hadde naboen bruk eiendommen til J. A. Pye gjennom en bruksavtale, men hadde blitt varslet om fratredelse ved utløp av denne avtalen. Naboen hadde derimot fortsatt bruken på eiendommen, og etter ny lovgivning kunne han nå hevde eiendomsrett over eiendommen uten varsling til opprinnelige eier. EMD uttalte i saken at det under visse omstendigheter kunne foreligge legetime grunner for tvungen overføring av eiendomsrett, fra en part til en annen. Like fullt medførte fravær av prosessuelle garantier, og da spesielt varslingsplikten kombinert med fraværet av erstatning «et uforholdsmessig inngrep i eiendomsretten» (Aall, 2011, s.297).

Selv om EMD konkluderte med at fravær av erstatning var et uforholdsmessig inngrep i eiendomsretten, betydde dette likevel ikke at erstatningen måtte være «full». I kontrast med Grunnlovens § 105, utalte EMD at overordnende offentlige hensyn spesielt med fokus på mer rettferdig fordeling av goder, kan forsvare en erstatning under markedsverdi (Aall, 2011, s.297).

#### 7.1.2 Erstatning ved avståelse - Grunnlovens 105

Retten til ekspropriasjonserstatning er forankret i Grunnloven § 105 som sier at den som må gi fra seg fast eiendom til offentlig bruk skal ha rett til «full» erstatning. Grunnloven § 105 inneholder allikevel ingen selvstendig hjemmel for ekspropriasjon. Ekspropriasjon kan best beskrives som en tvungen eiendomsavgivelse, der eiendomsrett eller begrensede rettigheter blir overført fra A til B (Falkanger & Falkanger, 2013, s.518). Som utgangspunkt vil markedsverdi sikre grunneier full erstatning, allikevel operer ekspropriasjonserstatningsloven av 1984 § 4 med både erstatning etter «Salsverdi, bruksverdi eller utgifter til attkjøp».

#### 7.2 Ved rådighetsbegrensning

Ved rådighetsbegrensning blir ingen hjemmel overført, men inngrepet kan ikke desto mindre være svært inngripende for grunneier eller rettighetshaver. I EMD sin praksis snakker man om «de facto ekspropriasjon» i de sakene der rådighetsbegrensningen har blitt betydelig tyngende, jf. protokoll P 1-1. I likhet med EMD operer norsk lovverk med hjemmel for når rådighetsbegrensning er å anse som ekspropriasjonslignende, jf. grunnlovens § 105. Terskelen er imidlertid høy for når en slik rådighetsbegrensning kvalifiserer til erstatning. I denne delen



vil EMD sin og Norges praksis for når rådighetsberginger kvalifiserer for erstatning bli fremstilt. Dette vil gjøres gjennom fremvisning av saker godt for EMD og Norges Høyesterett.

#### 7.2.1 Rettspraksis fra Den Europeiske Menneskerettighetsdomstolen

Den mest sentrale dommen fra EMD knyttet til «de facto ekspropriasjon» vil trolig være *Sporrong and Lönnroth v. Sweden*. Sakens tema var knyttet til ekspropriasjonstillatelser og båndlegging av eiendom over lengre tid i påvente av innløsning/ekspropriasjon. Dette er den rettsavgjørelsen i EMD som best beskriver fenomenet «planskygge».

Klagemålet gjaldt to rettighetshavere i fast eiendom som hadde blitt rammet av en langvarig ekspropriasjonstillatelse, samt byggeforbud. Eiendommene lå begge sentralt på Nedre Norrmalm i sentrale Stockholm (Opshal og Fribergh, 1983, s.401).

Saken kjerne var at i juli 1956 bevilget regjeringen Stockholm by rett til å legge ekspropriasjonsvedtak over 164 eiendommer. Dette da svenske myndigheter ville oppgradere gateplanet og infrastrukturen i området. Planen skulle sørge for å tilrettelegge for næringsutvikling og kontorbebyggelse. Det var også planer om å etablere en viadukt i området.<sup>7</sup> En av disse søylene som skulle bære denne konstruksjonen ville bli plassert på Sporrongs eiendom, og resten skulle bli parkeringsplass (Opshal og Fribergh, 1983, s.403).

Ekspropriasjonstillatelsen for disse eiendommene skulle i utgangspunktet gjelde i en tid på fem år, innen Stockholm by var nødt til å bestemme seg i eiendomsdomstolen om å få ekspropriasjonserstatningen fastsatt. Denne fristen ble senere forlenget av regjeringen i flere omganger, og opphørte først i mai 1979 på forespørsel fra Stockholm by. Sammenlagt var altså Sporrongs eiendom båndlagt i 23 år og under byggeforbud i 25 år (Opshal og Fribergh, 1983, s.403).

For Lönnroth sin eiendom ble det i september 1971 gitt ekspropriasjonstillatelse, samt ble det fastsatt at ekspropriasjonserstatningen skulle bli utmålt av eiendomsdomstolen senest 31 desember 1979. Årsaken til at det ble vedtatt ekspropriasjonstillatelse var at etter «City 67» planen skulle det etableres et parkeringshus på eiendommen. Derimot opphørte denne båndleggingen 3 mai 1979 etter forespørsel fra Stockholm by. Lönnroth sin eiendom hadde nå ligget under byggeforbud i 12 år, da i tidsperioden 29 februar til den 1 juli 1980. Samt vært rammet av retten til å fullbyrde ekspropriasjons i 8 år (Opshal og Fribergh, 1983, s.403).

---

<sup>7</sup> Viadukt: en høy og lang brukonstruksjon som bærer over en vei eller jernbane

Videre går det frem av faktum at fru Lönnroth kontaktet regjeringen i båndleggingstiden i håp om å få opphevet ekspropriasjonstillatelsen av hennes eiendom. Dette gjorde hun da eiendommen hadde fått et stort vedlikeholdsetterslep, og det var et betydelig behov for vedlikehold. Regjeringen avsto denne forespørselen da Stockholm by ikke ville tillate dette. Fru Lönnroth prøvde også flere ganger å selge eiendommen, men da potensielle kjøpere fikk vite om ekspropriasjonstillatelsen over eiendommen, avstod de. Fru Lönnroth hadde også tidvis vanskeligheter med å få leid ut deler av bygget (Opshal og Fribergh, 1983, s.403).

Da svensk lovgivning ikke åpnet for erstatning for slik båndlegging på denne tiden, ble det i 1982 fremmet sak om plenumsdom i EMD. Dommen fra EMD konkluderte med at retten til å vedta ekspropriasjonstillatelse over de gitte eiendommen hadde vært innenfor Protokoll nr. 1 (P 1-1), dersom grunneier hadde hatt mulighet til å søke kompensasjon, eller blitt gitt muligheten til å redusere tidsperioden ekspropriasjonstillatelsen lå over eiendommene. Da slike muligheter ikke forelå konkluderte EMD med at ekspropriasjonstillatelsen hadde medført urimelig byrde for grunneiere, da sett i forhold til proporsjonalitetsprinsippet. Som nevnt over hadde statens styringsbehov fått uforvarlig stilling i forhold til den private eiendomsrett (Opshal og Fribergh, 1983, s.409).

De prosessfullmektige som fremmet saken for Sporrang og Lönnroth i EMD anførte at retten måtte vurdere saksfoldet ut ifra ekspropriasjonsreglene. Staten på sin side hevdet at slik båndlegging og restriksjoner er en naturlig del av byplanlegging, og dermed ikke kan anses som et inngrep i den private eiendomsretten (Opshal og Fribergh, 1983, s.412). EMD i sin dom uttalte at ekspropriasjonsreglene ikke kunne legges til grunn da den formelle eiendomsretten hadde forblitt hos eierne. De kunne altså fritt bruke og omsette eiendommene slik de ville, selv om det forelå ekspropriasjonstillatelse og byggeforbud over eiendommene.

Heller ikke betydning i påvirkning av eiendomsverdi under slik båndlegging fikk betydning. Det ble derimot konstatert at grunneier hadde fått redusert sin eiendomsrett, da i form av rådighet (Opshal og Fribergh, 1983, s.412). Balansen mellom den offentlige interesse og den private eiendomsrett hadde blitt uforholdsmessig byrdefullt for grunneier. EMD uttalte at "the requisite balance will not be found if the person concerned has had to bear "an individual and excessive burden" (ibid., p. 28, para. 73), som EMD konkludert med hadde dette vært tilfelle i denne saken (Harbo, 2015, s.78). Etter EMD sitt syn ble ekspropriasjonstillatelsen og byggeforbudet ansett som uforholdsmessig, og ville være tilstrekkelig for brudd på prinsippregelen, jf. Protokoll nr. 1 (p 1-1)

Dommens betydning fikk en viktig presisering med tanke på fremtidig planlegging i land forpliktet til EMK. EMD konkluderte med at myndighetenes handlefrihet ved planlegging og spesielt byplanlegging er stor, derimot var det visse faktorer i denne saken som medførte at båndleggingen var å anse som uakseptabel.

Brudd på artikkel 6-1 «the right to access court» ble også konkludert med, da det på tidspunktet ikke fantes noen mulighet for å prøve vedtaket i en domstol i Sverige (Opshal og Fribergh, 1983, s.410). Det forelå heller ingen klagemuligheter på vedtaket tilknyttet ekspropriasjonstillatelsen, eller forlengelsen av denne. Ei heller forelå det føringer på at myndighetene måtte ta hensyn til den privates vanskeligheter i perioden båndleggingen lå over deres eiendom.

#### 7.2.2 Grunnloven 105 - Rådighetsbegrensing

Staten som forvaltningsmyndighet har kompetanse til å regulere eiers rådighet, dette er også slått fast etter TP nr. 1 artikkel 1 i EMD. Ikke desto mindre oppstår tvister tilknyttet om en reguleringsbegrensning utløser et erstatningskrav etter grunnlovens § 105 stadig. Dersom rådighetsbegrensning blir vurdert som ekspropriasjonslignende tiltak, vil grunneier ha rettigheter til «full erstatning». Dog skal det betydelige mye til for at dette blir tilfellet.

Ved rådighetsbegrensning som følge av reguleringsvedtak, er det ikke snakk om overføring av eiendomsrett. Når det er sagt går det frem av rettspraksis at i de tilfeller rådighetsinnskrenkningen er «så betydelig at det er rimelig å likestille med ekspropriasjon», skal det utmåles erstatning (Falkanger & Falkanger, 2013, s.525). Momenter som vil bli vektlagt ved en slik en vurdering etter grunnlovens § 105 er om inngrepet er vesentlig, det økonomiske tapet ved inngrepet, hvor påregnelig tapet var, samt om det er utnyttingsmuligheter i behold. Videre må inngrepet ha vært av «vesentlig» karakter for at det skal kunne kreves erstatning etter grunnlovens § 105.

Rettspraksis som viser at det skal betydelig til for å kunne kreve erstatning på grunnlag av rådighetsbegrensning, går blant annet frem av Rt. 1970 s. 67 (Sauholmen). I denne saken forkastet høyesterett i plenum grunneiers krav om erstatning. Sakens faktum var at eieren av en 70 måls skjærgårdseiendom i sin helhet ble rammet av et byggeforbud innført med hjemme i lov av 25. juni 1965 nr. 5. Grunneieren gikk til sak mot staten med anførsel om at byggeforbudet medførte erstatningsansvar for staten. I denne saken ble det lagt avgjørende vekt på at byggeforbudet var tidsbegrenset, og skulle på den måten gi myndighetene mulighet

til å utforme en kommuneplan der følgende eiendom var med. Høyesterett uttalte så på side 73:

*” Utgangspunktet må være at lovgivningens regulering av eierrådigheten normalt ikke påfører det offentlige erstatningsplikt, og at det – forsåvidt ingen avståelse blir krevd – skal meget til før det må betales erstatning etter prinsippet i Grunnlovens § 105.”*

Høyesterett konkluderte i denne saken med at rådighetsbegrensning ikke medførte erstatning. Denne avgjørelsen har blitt fulgt opp ved senere saker, og avgjørelsen har festet rett på at rådighetsinnskrenkninger som utgangspunkt er erstatningsfrie.

Da det finnes flere avgjørelser knyttet til rådighetsbegrensning etter grunnlovens § 105, har rettspraksis presisert at det skal ekspropriasjonslignende tiltak i sin virkning til, for at det skal tildeles erstatning. Følgene momenter som har blitt tildelt betydning er:

#### **«Fysisk avståelse»**

I Rt. 1978 s.442 (Lamyra) ble en eiendom fredet, og dette medførte at grunneier ikke lengre kunne fortsette uttak av sand i et påbegynt sandtak. Høyesterett kom her frem til at reguleringen etter å ha vurdert en rekke momenter, fremstod lik «med en fysisk avståelse», jf. side 447. Høyesterett la vekt på at reguleringen var rettet mot noen få eiendommer, samt at sandtak var eiendommens eneste mulige utnyttelsesmåte. På det grunnlag vurderte Høyesterett at det kun gjenstod en «tom» eiendomsrett for grunneier, jf. side 447. Grunneier ble tilkjent erstatning. Dommen ble ikke enstemmig, men med disens (3-2).

Denne praksisen bestod derimot ikke lenge, og allerede i Rt. 1987 s. 80 (Rønnåsmyra) ble praksisen fra Lamyra-dommen fraveket. Det var også i denne saken snakk om en rådighetsbegrensning og ingen ekspropriasjon. Høyesterett uttalte i denne dommen at begrunnelsen for at fredningen av sandforekomsten måtte «fremstå likt med fysisk avståelse» i Lamyra-dommen, ikke var holdbar, jf. side 89. Dette medførte at det ikke ble tilkjent noen form for erstatning i denne dommen.

#### **Alminnelig vilkår for erstatning**

For å kunne kreve erstatning for rådighetsinnskrenkning må det foreligge en årsakssammenheng mellom grunneiers økonomiske tap og den gitte

rådighetsinnskrenkningen. I tilfeller der kommunen trolig ikke ville gitt byggetillatelse på en eiendom, og eiendommen nå blir utsatt for ny regulering, vil trolig årsakssammenheng i dette tilfelle avskjære mulig erstatning. Utbygningsmuligheten er altså ikke tapt av reguleringen, den har derimot aldri eksistert. I slike saker foreligger det altså ingen årsakssammenheng mellom rådighetsbegrensning og erstatning. Tilfeller der slik årsakssammenheng har forekommet går blant annet frem av Rt. 1993 s. 321 (Hydalen). I denne saken var det sannsynlig at grunneieren ville kunne få bygget på sine eiendommer før rådighetsreguleringen satte en stopper for dette. Imidlertid må det også foreligge et økonomisk tap for rådighetsinnskrenkningen. Det er et vilkår for erstatning, men størrelsen av det økonomiske tapet vil ikke bli vurdert ved vesentlighetsvurderingen.

### **Vesentlighetskravet**

På bakgrunn av blant annet Rt. 1980 s. 94 (Fiskumvann) og Rt. 1980 s.850 (Arekilen) viser Høyesterett til at det må foreligge et visst krav om at inngrepet må være vesentlig, for at erstatning skal bli aktuelt. Det vil si at dersom Høyesterett konkluderer med at inngrepet ikke er av vesentlig art, skal erstatning ikke tilkjennes. Dette er ikke et moment i vurderingen, men heller et krav til inngrepet. Viktig å presisere er at vesentlighetskravet alene ikke er et tilstrekkelig vilkår for erstatning. Det må i tillegg til denne vurderingen gjøres en helhetsvurdering i etterkant, som vil utrede om erstatning skal tilkjennes eller ikke.

Selve ordet «vesentlig» trenger videre utredning, og Høyesterett selv kan sies å ha beskrevet begrepet utdypende. Det til tross har rettspraksis gitt en del føringer på hva begrepet innholder. For at et inngrep skal kunne tolkes som «vesentlig» må det foreligge et økonomisk tap av betydelig karakter. Som Rt. 1980 s. 94 (Fiskumvann) slår fast skal denne vurderingen gjøres for hvert enkelt tilfelle, og «det vil ikke uten videre kunne trekkes slutninger fra andre saker.», jf. side 5. Hva som da regnes som «vesentlig» må ses opp til hver enkelt eiendom som blir rammet. Samtidig ga Rt. 1988 s.890 (Jærstrendene) nye føringer for vesentlighetsbegrepet. Som dommen konkluderte med skal det legges vekt på «hvor vesentlig rådighetsbegrensningen er for eieren». Subjektive hensyn skal altså tillegges vekt.

### **Sterk urimelighet**

Vesentlighetskravet er som sagt bare et minstevilkår. Nyere rettspraksis har vist at vurderingen knyttet til sterk urimelighet har blitt et krav. Skoghøy (1995) uttalte i sin artikkel knyttet til gjennomgang av rettspraksis, at inngrepet må være av en slik karakter at etter en helhetsvurdering vil det være «sterkt urimelig» å tåle.

Rettspraksis på området som viser til en vurdering knyttet til «sterk urimelighet» går frem av Rt. 2004 side. 1092. Saken gjaldt gyldigheten av et vedtak om fredning av et reinbeitedistrikt for reinbeiting, jf. reindriftsloven § 11 andre ledd andre punktum. Høyesterett viste her til Skoghøys artikkel, og presiserte at en slik «sterk urimelighet» ikke forelå. Erstatning ble på det grunnlag ikke utbetalt. Flere saker knyttet til samme tematikk har fått det samme utfallet. Det er særdeles vanskelig å trekke ut hva Høyesterett definerer som «sterk urimelighet» da alle saker er forskjellig, og høyesterett alltid foretar en helhetsvurdering. Om rettstilstanden har blitt strengere med tiden gjeldende rådighetsinnskrenkninger, er derfor vanskelig å påvise.

### **Relevante momenter**

Som presentert ovenfor er vilkårene for å bli tilkjent erstatning på bakgrunn av rådighetsbegrensninger snever. Det er som sagt flere omstendigheter som må være tilstede for å ha krav på erstatning grunnet rådighetsbegrensning, og ulike momenter må vektlegges i helhetsvurderingen. Rt. 1980 s.94 (Fiskumvann) viser til flere ulike momenter som ble vektlagt i helhetsvurderingen, og med alt tatt i betraktning er heller ikke denne listen uttømmende. Momenter som vil bli vektlagt var blant annet:

- virkingen av reguleringen,
- forventning om fremtidig bruksendring,
- hva det økonomiske tapet knytter seg til

Grunnlovens § 105 og protokollen har både likheter og ulikheter knyttet til erstatning ved avståelse. Ingen av hjemlene gir selvstendig rett til inngrep, men må hentes i egen lovbestemmelse. De begrenser heller ikke muligheten for avståelse til det private. Begge bestemmelser bygger på en tolkning om at avståelse av begrensede rettigheter, og skal likestilles med avståelse av selve eiendomsretten. EMD sin praksis viser på sin side at erstatning under «full erstatning» kan aksepteres. Dog ser man en praksis i EMD på at visse sakstyper stiller krav om full erstatning. Grunnlovens § 105 er like fullt åpen for en viss sosial begrunnet utjevning. Blant annet i tilfeller ved fastsatte maksimalpriser og lignende rådighetsinnskrenkninger. Et godt eksempel på maksimalprising er Norges tidligere boligpolitikk der det var makspris på borettslageneheter.

## Kapittel 8: Forventet utvikling og priseksempler

Flere områder under båndlegging ligger i arealkategorier i kommuneplanen som sier noen om forventet utvikling. Kommunene kan også ha ønske om omregulering, men venter for å få en avklaring på endelig infrastrukturtrasé. Dette skaper en situasjon der grunneiere blir sittende på eiendom som mulig må innløses i fremtiden, eller at de ikke får realisert eiendommen sin før båndleggingen er fjernet. Konsekvensene av denne «planskyggen» som muligens kan ses gjennom disse eksemplene er: lavere salgsverdier, høyere omløpshastigheter og hindring av utvikling som ellers ville skjedd.

I denne delen vil enkeltområder empirien er hentet fra, bli fremvist. Her med fokus på utbyggingsverdier, omløpshastigheter og kvadratmeterpriser. Områder under båndlegging vil bli sammenlignet med området som helhet. Dyrkamark og næringsbygg er holdt utenfor. Dette da det omsettes svært sjelden små teiger med dyrkamark, samt at det finnes svært lite informasjon om leiepriser knyttet til næringsbygg før de selges.

### 8.1 Område 1

I dette området (Greåker – Alvim) har det blitt utarbeidet planer om ny jernbanetrasé siden år 1992.<sup>8</sup> Ny fylkesvei 109 har også vært planlagt i lang tid. Imidlertid snakker vi ikke om en konkret båndlegging før hensynssonen og fremtidig jernbanetrasé ble vedtatt i kommuneplanen i 2015. Dette området er svært spesielt grunnet dårlig grunnforhold, kan ikke deler av fylkesveien bygges før jernbanetraséen er ferdigstilt. Per dags dato (2019) uttaler Bane NOR at det trolig ikke vil bli bygget jernbane her før i år 2029. Dette tidsestimatet er heller ikke sikkert, da Bane NOR stadig har utvidet tidsfristen.<sup>9</sup> Statens vegvesen er derfor skeptiske til om de skal legge ut reguleringsplanen, da enkelte grunneiere kvalifiserer til innløsning ved slik regulering. Dette er et typisk område der båndlegging blir liggende svært lenge.

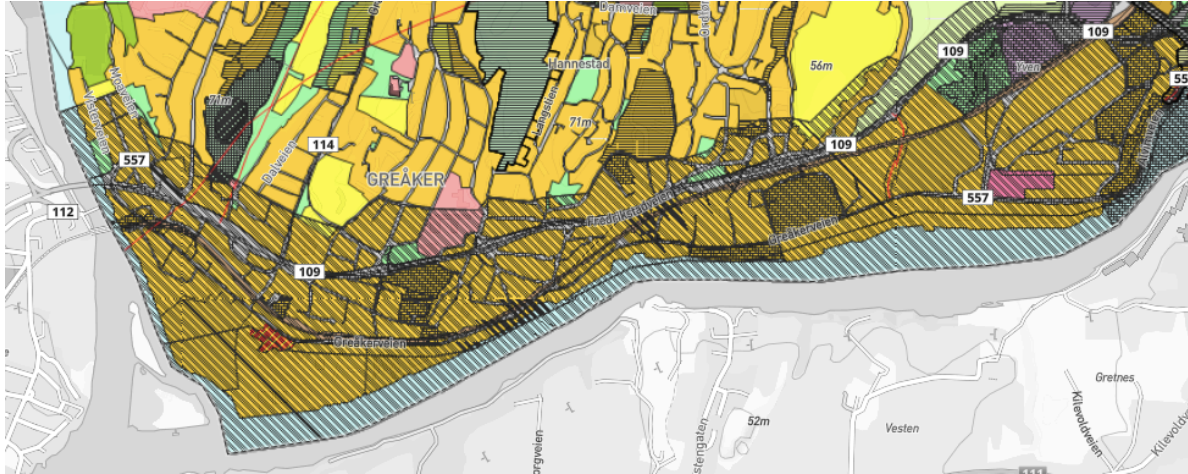
---

<sup>8</sup> Intervjue med representant i Bane NOR (22.2.2019)

<sup>9</sup> Intervjue med representant i Statens vegvesen (23.2.2019)

#### Figur 4 - Hensynssone

Utdrag fra kommuneplankart Sarpsborg (Alvim- Greåker) i forbindelse med planlegging av kommunedelplan «Sandesund-Greåker», fylkesvei 109 samt ny bru over Glomma. Vedtatt av kommunestyret i Sarpsborg 18.06.2015. Det skraverte området viser hensynssonen.



Skjerm bilde tatt fra kommunekart.com (25.2.19 kl. 11:00) (Målestokk ca. 1:35 000)

##### 8.1.1 Utviklingstomter

De eiendommene som er rammet hardest av en båndlegging er trolig utviklingseiendommer. Dette er eiendommer som ikke kan bli utviklet før båndleggingen er fjernet, og deres verdi er avhengig av hva som kan realiseres på dem. For å se hvilke verdier som blir stående båndlagt, vil en fremstilling av to ulike utviklingstomter i området fremstilles.

##### Eksempel 1

Adresse: Heimdalsveien 1718 Greåker

Kommune: Sarpsborg

Gårdsnummer: 2078

Bruksnummer: 72

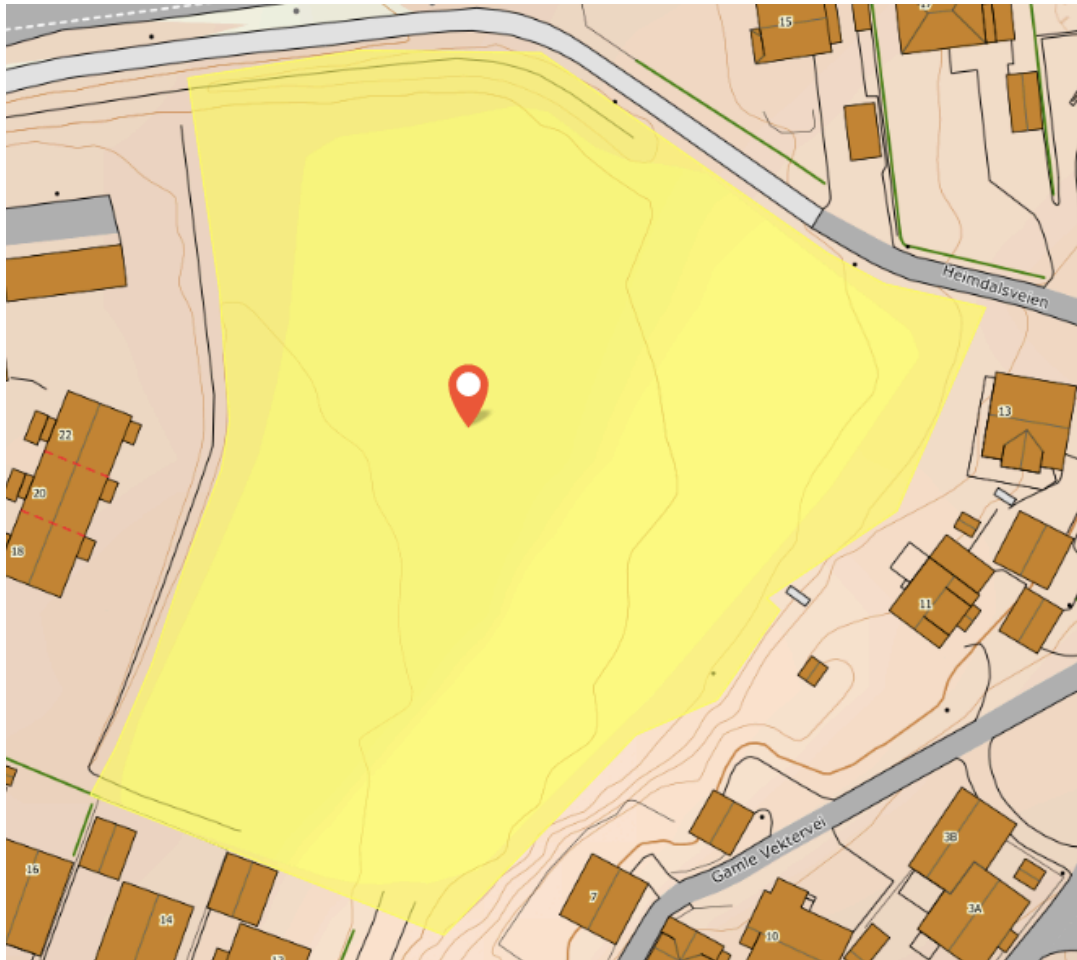
Regulering: Konsentrert småhusbebyggelse

Hindring utnyttelse: Hensynssone (H810)



### Figur 5 - Byggeklar tomt

Utdrag fra norgeskart.no (Greåker). Ubebygde tomt regulert til bolig. Hindret utnyttelse grunnet hensynssone i tilknytning utarbeidelse av kommunedelplan «Sandesund-Greåker», fylkesvei 109 samt ny bru over Glomma.



Skjerm bilde tatt fra norgeskart.no, søkeord «Gnr. 2078, Bnr. 72» (19.3.19 kl. 10.00)  
(Målestokk ca. 1: 900)

Denne eiendommen er som vist satt av til konsentrert småhusbebyggelse, og er en utviklingstomt med nærhet til flere fasiliteter. Med en teig på sirka 8 mål hindrer denne båndleggingen et eiendomsprosjekt de fleste eiendomsutviklere ville utviklet. Som figur 12 viser omsettes boenheter bygget etter år 2000 i gjennomsnitt for rundt 30 000 kroner per kvadratmeter. Med en byggekostnad på sirka 25 000 kroner per BRAs (kvm salgbart bruttoareal) på trehusbebyggelse, hadde det vært god økonomi i dette prosjektet (Bøvre, 2016).

## Eksempel 2

Adresse: Portveien 13 og 11 - 1718 Greåker

Kommune: Sarpsborg

Gårdsnummer: 2078

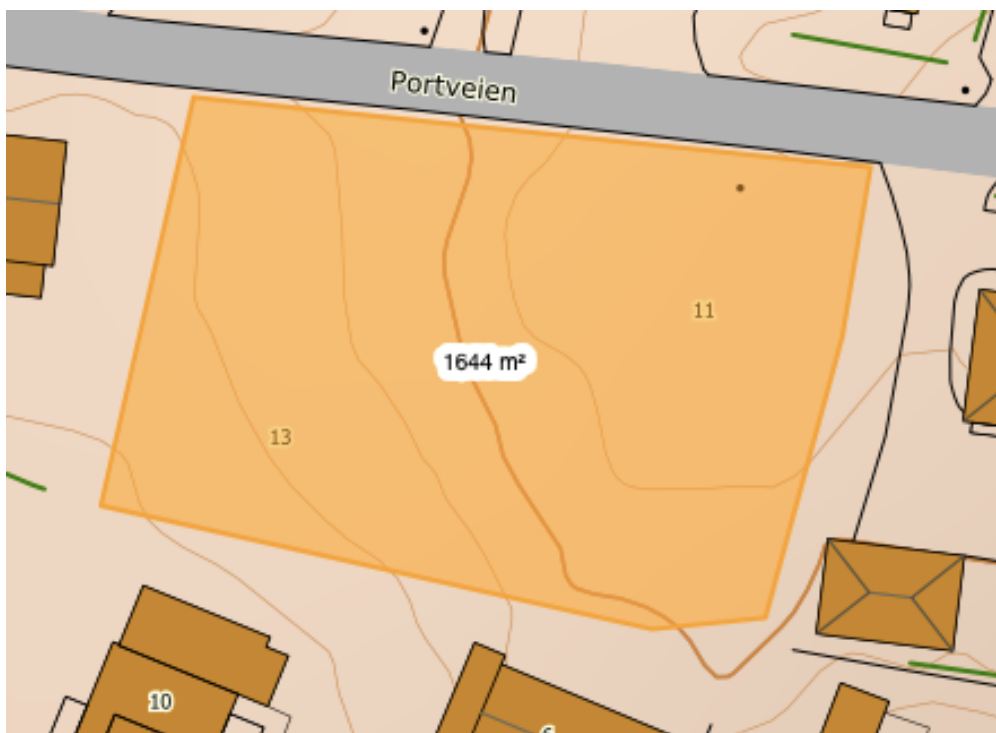
Bruksnummer: 316, 130

Regulering: Konsentrert småhusbebyggelse

Hindring utnyttelse: Hensynssone (H810)

### *Figur 6 - Byggeklar tomt*

Utdrag fra norgeskart.no (Greåker). To ubebygde tomter regulert til bolig. Hindret utnyttelse grunnet hensynssone i tilknytning utarbeidelse av kommunedelplan «Sandesund-Greåker», fylkesvei 109 samt ny bru over Glomma.



Skjerm bilde tatt fra norgeskart.no, søkeord «Gnr. 2078, Bnr. 316» (19.3.19 kl. 10.00)  
(Målestokk ca. 1:900)

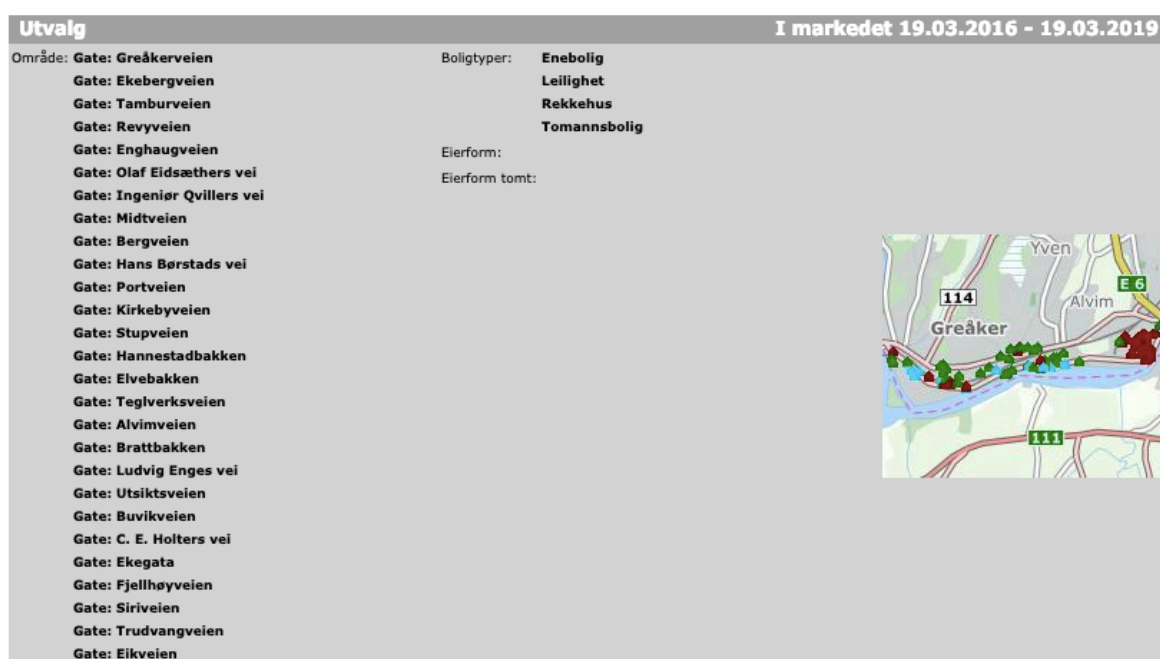
Disse to teigene innehar til sammen et areal på sikra 1,5 mål, med samme regulering som tidligere presentert eiendom. Dette er to mindre tomter som det trolig bare ville blitt utviklet til to mindre eneboliger, eventuelt to tomannsboliger. Tomtene anses som byggeklare og båndleggingen har nok stor betydning for at eiendommene ikke er utviklet. I likhet med eiendommen over anser jeg lik kvadratmeterpris som mulig, da eiendommene ligger i samme område.

### 8.1.2 Bolig

For å belyse mulige påvirkninger båndleggingen kan ha hatt i på bolig i området, vil omløpshastighet samt oppnådd kvadratmeterpris på et utvalg veiadresser på Greåker bli fremstilt. Utvalget er fra perioden 19.03.2016 til 19.03.2019, og samtlige boliger er innenfor hensynssonen.

#### Figur 7 - Eiendommer omsatt i hensynssonen

Utdrag fra eiendomsverdi.no (Greåker- Alvim). Viser hvilke adresser eiendommene befinner seg på. Samt viser at utvalget representerer eiendommer solgt i perioden 19.03.2016-19.03.2019.



Skjerm bilde tatt fra eiendomsverdi.no (19.3.19 kl. 10.00)

#### Omløpshastighet:

Boliger i hensynssonen på Greåker som har ligget ute i markedet de siste 3 årene har en gjennomsnittlig moderat omløpshastighet. Etter tall fra [www.eiendomsverdi.no](http://www.eiendomsverdi.no) har det i løpet av de siste 3 årene blitt solgt 41 eneboliger, 2 rekkehus, 103 leiligheter og 14 tomannsboliger i hensynssonen på Greåker. Den gjennomsnittlige omløpshastigheten har vært på 23,4 dager. Det er spesielt 5 boenheter som skiller seg ut med omløpshastigheter på godt over 100 dager. Ser man bort fra disse enhetene ender man opp med en omløpshastighet på 17,1. For de ulike segmentene har omløpshastighetene vært følgende;

- Eneboliger: 26,2
- Leiligheter: 19,5

- Rekkehus: 17 (Ikke signifikant)
- Tomannsbolig: 53,3 (Ikke signifikant)

Disse korte omløpshastighetene i hensynssonen antyder at det ikke har blitt vanskeligere å selge eiendom her til tross for båndleggingen.

### Priseksempler

For å gi et mest riktig bilde på hvordan boligprisen statistisk har blitt påvirket av båndleggingen, vil en sammenligning mellom boliger i hensynssonen sammenlignes med området som helhet (postadresse 1718 – Greåker) bli fremstilt. Til sammenligning vil også byggeår for eiendomsmassen presenteres for å gi en indikator om prisforskjellene skyldes alder.

### Figur 8 - Gjennomsnittspriser i hensynssonen

Utdrag fra eiendomsverdi.no (Greåker- Alvim). Viser gjennomsnittlig oppnådde priser, kvadratmeterpriser P-rom og kvadratmeterpriser BTA i hensynssonen. Utvalget hentet fra eiendommer omsatt i perioden 19.03.2016-19.03.2019.

Boligtype	Gjennomsnittspris, kr		Gjennomsnittspris, m <sup>2</sup> -BOA/P-rom		Gjennomsnittspris, m <sup>2</sup> -BTA	
	Pris	Utvalg	Pris	Utvalg	Pris	Utvalg
Enebolig	2 252 738	42	19 190	38	15 110	35
Rekkehus	2 282 316	2	29 323	2	26 148	2
Leilighet	1 820 536	105	28 886	104	26 226	55
Tomannsbolig	2 582 175	14	17 588	11	15 859	9

Skjerm bilde tatt fra eiendomverdi.no (19.3.19 kl. 11.00)

### Figur 9 - Boligtypesegmenter etter byggeår i hensynssonen

Utdrag fra eiendomsverdi.no (Greåker- Alvim). Viser kvadratmeterpriser etter byggeår oppnådd for segmentene enebolig, leilighet, rekkehus og tomannsbolig i hensynssonen. Utvalget hentet fra eiendommer omsatt i perioden 19.03.2016-19.03.2019.

Byggeår	Enebolig		Leilighet		Rekkehus		Tomannsbolig	
	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall
- 1950	18 456	26					16 189	7
1950 - 1970	20 053	5	28 324	41			21 452	2
1970 - 1980	16 811	2	29 724	47	19 731	1	10 645	1
1980 - 1990			28 190	2				
1990 - 2000	21 200	2	21 779	2				
2000 -	24 367	3	28 745	12	38 917	1	26 600	1

Skjerm bilde tatt fra eiendomverdi.no (19.3.19 kl. 11.00)

### Figur 10 - Gjennomsnittspriser for Greåker

Utdrag fra eiendomsverdi.no (Greåker- Alvim). Viser gjennomsnittlig oppnådde priser, kvadratmeterpriser P-rom og kvadratmeterpriser BTA på postadressen 1718 Greåker. Utvalget hentet fra eiendommer omsatt i perioden 19.03.2016-19.03.2019.

Boligtype	Gjennomsnittspris, kr		Gjennomsnittspris, m <sup>2</sup> -BOA/P-rom		Gjennomsnittspris, m <sup>2</sup> -BTA	
	Pris	Utvalg	Pris	Utvalg	Pris	Utvalg
Enebolig	2 824 835	129	21 577	117	16 256	107
Rekkehus	2 282 316	2	29 323	2	26 148	2
Leilighet	2 327 339	195	30 238	125	25 473	75
Tomannsbolig	2 839 580	31	23 053	26	18 144	19

Skjerm bilde tatt fra eiendomverdi.no (19.3.19 kl. 11.00)

### Figur 11 - Boligtipesegmenter etter byggeår på Greåker

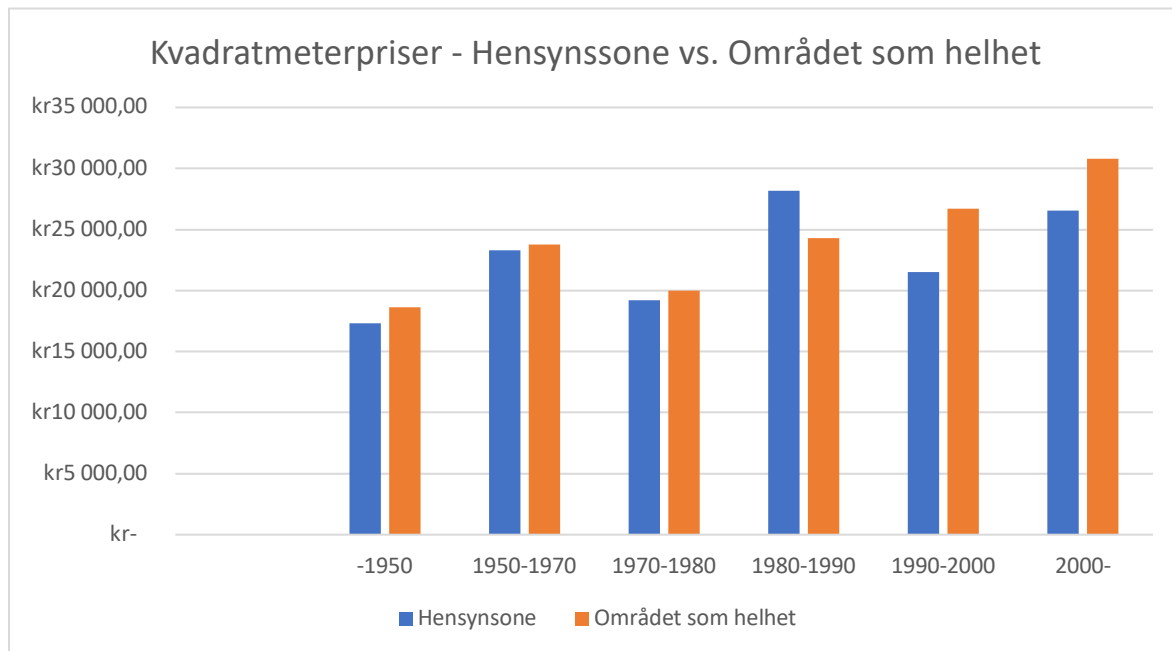
Utdrag fra eiendomsverdi.no (Greåker- Alvim). Viser kvadratmeterpriser etter byggeår oppnådd for segmentene enebolig, leilighet, rekkehus og tomannsbolig på postadressen 1718 Greåker. Utvalget hentet fra eiendommer omsatt i perioden 19.03.2016-19.03.2019.

Byggeår	Enebolig		Leilighet		Rekkehus		Tomannsbolig	
	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall
- 1950	18 754	41					18 520	11
1950 - 1970	22 156	28	28 538	11			20 576	4
1970 - 1980	20 598	17	28 891	60	19 731	1	10 645	1
1980 - 1990	19 762	8	25 928	2			27 219	1
1990 - 2000	25 796	8	25 564	3			28 723	1
2000 -	28 709	14	32 884	47	38 917	1	30 848	8

Skjerm bilde tatt fra eiendomverdi.no (19.3.19 kl. 11.00)

## Figur 12 - Prisstatistikk

Egenprodusert tabell med utgangspunkt i tall fra eiendomsverdi.no. Viser hvilke prisforskjeller hensynssonen vs. området som helhet har hatt de siste 3 årene på Greåker.



Tall hentet fra eiendomverdi.no. Egenprodusert figur. (19.3.19 kl. 14.00)

Med justering for alder på bebyggelsen kan vi se at enheter i hensynssonen kommer dårligere ut i samtlige tidsintervaller, da med unntak av perioden år 1980-1990. Med utgangspunkt i at samtlige eiendommer er solgt etter at hensynssonen ble vedtatt, kan usikkerheten knyttet til båndleggingen påvirket boligprisen. Imidlertid kan området i hensynssonen også bære preg av å være et billigere område. Dette kan ha med andre kvaliteter å gjøre.

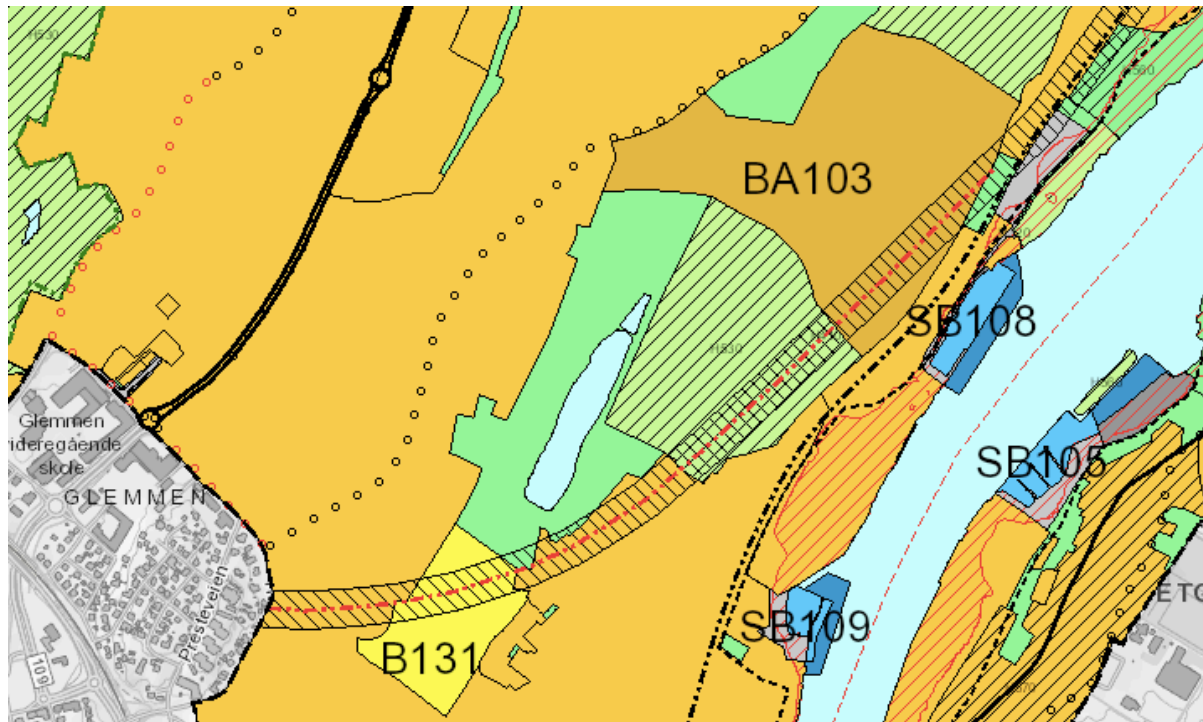
### 8.2 Område 2

I dette området (Fredrikstad by – del øst) ligger det i dag fremtidig jernbanetrasé, med infrastruktursone som arealkategori i kommuneplanen. Denne planen fikk sitt inntog i år 2011, og i dag utarbeides ny kommuneplan som forhåpentligvis vil tre i kraft i år 2020. I dagens forslag til ny kommuneplan legges det opp til en større hensynssone enn den som ligger der i dag. Med utgangspunkt i at Bane NOR ser vanskeligheter med å starte noe arbeid på traséen før i år 2029, vil denne arealkategorien hindre utvikling som ellers ville skjedd de neste årene.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Intervjue med representant i Bane NOR (22.2.2019)

### Figur 13 - Hensynssone og arealformål fremtidig jernbane

Utdrag fra kommuneplankart Fredrikstad. I forbindelse med planlegging av InterCity-traséen ble det nedlagt hensynssone og endret arealformål i kommuneplanen til jernbane. Vedtatt av bystyret i Fredrikstad 08.09.2011.





Skjerm bilde tatt fra [geo.fredrikstad.kommune.no](http://geo.fredrikstad.kommune.no) (19.3.19 kl. 16.00) (Målestokk ca. 1:17 000)

### Figur 14 - Tegnforklaring

Egenprodusert tegnforklaring arealformål fremtidig jernbane og hensynssone infrastruktur.

#### Tegnforklaring

Hensynssone infrastruktur	
Arealformål fremtidig jernbane	

#### 8.2.1 Utviklingstomter

##### Eksempel 1

Kommune: Fredrikstad

Gårdsnummer: 206

Bruksnummer: 5, 52

Arealformål: Bebyggelse og anlegg

Hindring utnyttelse: Hensynssone og samferdselslinje (jernbane)

### Figur 15 - Byggeklar tomt

Utdrag fra norgeskart.no (Fredrikstad). Et større område bestående av to ulike bruksnummer med arealformål bebyggelse og anlegg. Hindret utnyttelse grunnet hensynssone for fremtidig infrastruktur og fremtidig samferdselslinje jernbane.



Skjerm bilde tatt fra norgeskart.no, søkeord «Kjæråsen» (21.3.19 kl. 14.00)  
(Målestokk ca. 1:7 500)

Denne eiendommen på sirka 165 mål er som vist satt av til bebyggelse og anlegg i kommuneplanen. Det foreligger her ikke noen reguleringsplan, men arealformålet muliggjør behandling av reguleringsplan for boligformål. Spesielt for denne eiendommen er at den er eid av kommunen, og det ble uttalt i 2011 at området ikke tenkes omregulert før endelig valgt jernbanetrasé (Kommuneplan 2011-2023, s.42). Hva som kunne bygges på tomten forblir da uvisst. Men sett på at snittprisene for nye leiligheter bygget etter år 2000 i området ligger på opp mot 50 000 kroner per kvadrat (figur 23), ville de fleste eiendomsutviklere trolig utviklet eiendommen så fort som mulig. Dette til tross for at kommunen uttaler at eiendommen er noe krevende å utvikle.



## Eksempel 2

Kommune: Fredrikstad

Gårdsnummer: 208

Bruksnummer: 1372

Arealformål: Boligbebyggelse

Hindring utnyttelse: Hensynssone og samferdselslinje (jernbane)

### *Figur 16 - Byggeklar tomt*

Utdrag fra norgeskart.no (Fredrikstad). En industritomt med delvis arealformål boligbebyggelse. Hindret utnyttelse grunnet hensynssone for fremtidig infrastruktur og fremtidig samferdselslinje jernbane.



Skjerm bilde tatt fra norgeskart.no, søkeord «Gnr. 208, Bnr. 1372» (21.3.19 kl. 14.00)  
(Målestokk ca. 1:3 500)

Denne teigen er satt av til delvis boligbebyggelse, og innehar et stort utviklingspotensial. Med et areal på sirka 20 mål inkludert eksisterende eiendomsmasse, er tomten spennende både som transformasjonsobjekt og nyetablering. Med både hensynssone og samferdselslinje i

kommuneplanen er dette en tomt med høy reguleringsrisiko, og forslag til den nye kommuneplanen fremmer også byggeforbud på eiendommen. Dette hindrer trolig utvikling som ellers ville skjedd uten denne båndleggingen.

### 8.2.2 Bolig

For å belyse mulige påvirkninger båndleggingen kan ha hatt i på bolig i området, vil omløpshastighet samt oppnådd kvadratmeterpris på et utvalg veiadresser langs fremtidig jernbanetrasé i Fredrikstad blir fremstilt. Utvalget er fra perioden 21.03.2016 til 21.03.2019, og samtlige boliger er innenfor hensynssonen.

#### Område

#### *Figur 17 - Eiendommer omsatt hensynssonen og fremtidig samferdselslinje*

Utdrag fra eiendomsverdi.no (Fredrikstad). Viser hvilke adresser eiendommene befinner seg på. Samt viser at utvalget representerer eiendommer solgt i perioden 21.03.2016-21.03.2019.



Skjerm bilde tatt fra eiendomsverdi.no (21.3.19 kl. 17.00)

#### Omløpshastighet:

Boliger i hensynssonen i Fredrikstad som har ligget ute i markedet de siste 3 årene har en gjennomsnittlig moderat omløpshastighet. Etter tall fra [www.eiendomsverdi.no](http://www.eiendomsverdi.no) har det i løpet av de siste 3 årene blitt solgt 16 eneboliger, 5 rekkehus, 48 leiligheter og 5 tomannsboliger i trasélinjen for fremtidig jernbane med hensynssone. Den gjennomsnittlige omløpshastigheten har vært på 24,27 dager (utvalg på 74 enheter). Fjerner man de 10 boligene med omløpshastighet på over 100 dager, ender man opp med en omløpshastighet på 16,64 dager.

For de ulike segmentene har omløpshastighetene vært følgende;

- Eneboliger: 27

- Leiligheter: 24
- Rekkehus: 19 (Ikke signifikant)
- Tomannsbolig: 61 (Ikke signifikant)

Relativt lave omløpshastigheter også her med unntak av noen enheter, tyder på at usikkerheten knyttet til ny infrastrukturtrasé ikke har påvirket markedet betraktelig.

### Enkeltfunn

Under undersøkelsen av hvilke eiendommer som var rammet av hensynssone og arealformål tilknyttet fremtidig jernbane, dukket et interessant funn opp. I år 2013 var boligprosjektet Bryggerifjellet ferdigstilt. Her hadde det blitt gitt rammetillatelse på oppføring av fem blokker før jernbanetraséen fikk sitt inntog i kommuneplanen (Jan-Erling Grav, 2019). Følgende prosjekt inneholdt 70 leiligheter, og har på den måten vært med på å øke kvadratmeterprisen i dagens planlagte trasé.

### *Figur 18 - Enkeltfunn*

Utdrag fra norgeskart.no (Fredrikstad). Nyetablert boligområde i år 2013 med navn Bryggerifjellet. Ligger i dag med hensynssone for fremtidig infrastruktur og fremtidig samferdselslinje jernbane over seg. Utnyttelse er ikke hindret grunnet topografiske forhold.



Skjerm bilde tatt fra norgeskart.no, søkeord «Bryggerifjellet» (15.04.19 kl. 14.00) (Målestokk ca. 1:2 400)

Det at boligprosjektet ut ifra sin topografiske plassering ligger svært høyt i terrenget tyder på at hvis jernbanetraséen skal gå her med tiden, vil den gå igjennom fjellet og sådan ikke ramme disse boenhetene. Hensynssonen her vil trolig ikke hindre utvikling da denne utbyggingen ikke vil være til hinder for den fremtidig jernbaneutbygging. Det til tross blir disse enhetene trolig med på å heve kvadratmeterprisen for eiendommer rammet av den fremtidige jernbanetraséen med tilhørende hensynssone i kommuneplanen, og kan derfor gi et feil bilde på hvordan prisene for eiendommer rammet påvirkes.

### Priseksempler

For å gi et mest riktig bilde på hvordan boligprisen statistisk har blitt påvirket av båndleggingen, vil en sammenligning mellom boliger i hensynssonen sammenlignes med området som helhet. Til sammenligning vil også byggeår for eiendomsmassen fremstilles, dette for å gi en indikator om prisforskjellene skyldes alder på boligene i området.

### *Figur 19 - Gjennomsnittspriser i hensynssonen*

Utdrag fra eiendomsverdi.no (Fredrikstad). Viser gjennomsnittlig oppnådde priser, kvadratmeterpriser P-rom og kvadratmeterpriser BTA i hensynssonen. Utvalget hentet fra eiendommer omsatt i perioden 21.03.2016-21.03.2019.

Boligtype	Gjennomsnittspris, kr		Gjennomsnittspris, m <sup>2</sup> -BOA/P-rom		Gjennomsnittspris, m <sup>2</sup> -BTA	
	Pris	Utvalg	Pris	Utvalg	Pris	Utvalg
Enebolig	3 413 437	16	22 545	16	16 479	15
Rekkehus	4 605 000	5	26 906	2	20 323	2
Leilighet	2 575 838	48	40 230	45	36 008	45
Tomannsbolig	3 959 200	5	17 344	3	11 572	3

Skjerm bilde tatt fra eiendomverdi.no (21.3.19 kl. 17.30)

### *Figur 20 - Boligtypesegmenter etter byggeår i hensynssonen*

Utdrag fra eiendomsverdi.no (Fredrikstad). Viser kvadratmeterpriser etter byggeår oppnådd for segmentene enebolig, leilighet, rekkehus og tomannsbolig i hensynssonen. Utvalget hentet fra eiendommer omsatt i perioden 21.03.2016-21.03.2019.

Byggeår	Enebolig		Leilighet		Rekkehus		Tomannsbolig	
	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall
- 1950	22 797	11	33 567	2	26 906	2	17 345	3
1950 - 1970	24 282	2	36 630	11				
1970 - 1980	21 147	2	37 965	3				
1980 - 1990	19 097	1						
1990 - 2000			31 584	1				
2000 -			50 755	31				

Skjerm bilde tatt fra eiendomverdi.no (21.3.19 kl. 17.30)

### Figur 21 - Gjennomsnittspriser for området som helhet

Utdrag fra eiendomsverdi.no (Fredrikstad). Viser gjennomsnittlig oppnådde priser, kvadratmeterpriser P-rom og kvadratmeterpriser BTA på postadressen 1604-1608 Fredrikstad. Utvalget hentet fra eiendommer omsatt i perioden 21.03.2016-21.03.2019.

Boligtype	Gjennomsnittspris, kr		Gjennomsnittspris, m <sup>2</sup> -BOA/P-rom		Gjennomsnittspris, m <sup>2</sup> -BTA	
	Pris	Utvalg	Pris	Utvalg	Pris	Utvalg
Enebolig	3 586 061	194	25 040	180	19 515	171
Rekkehus	3 336 291	24	28 288	19	24 578	17
Leilighet	2 892 799	712	40 349	592	35 629	524
Tomannsbolig	3 370 603	101	25 178	92	19 023	88

Skjerm bilde tatt fra eiendomverdi.no (21.3.19 kl. 17.30)

### Figur 22 - Boligtypesegmenter etter byggeår for området som helhet

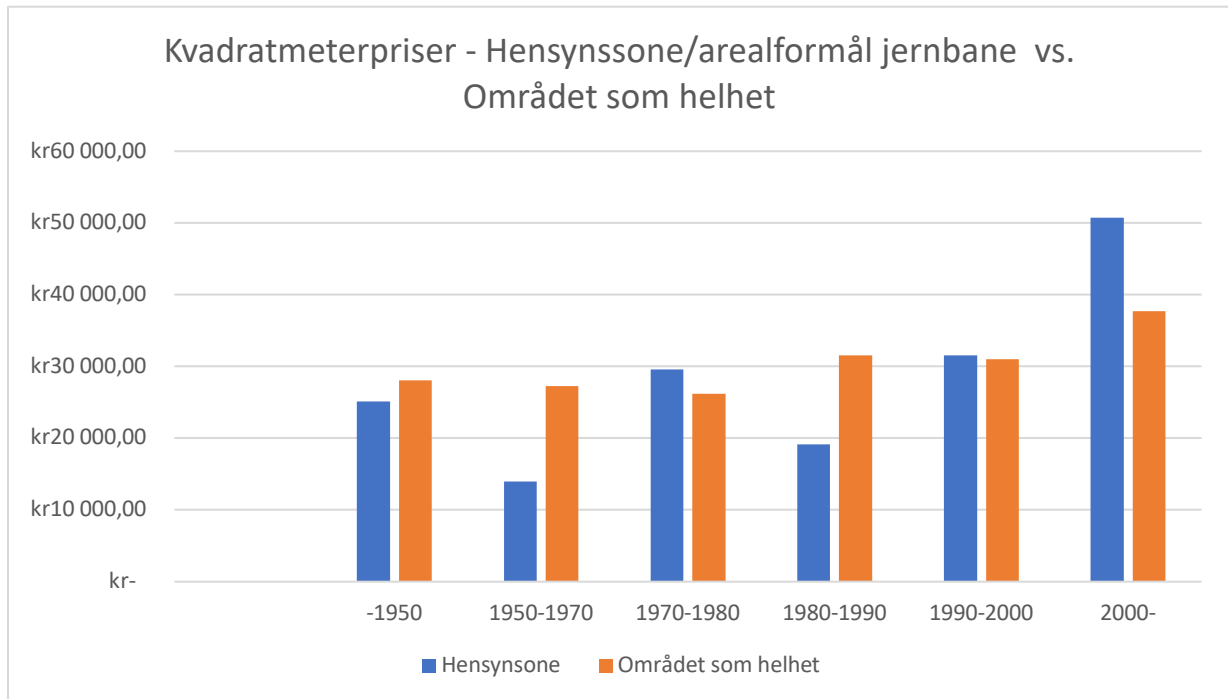
Utdrag fra eiendomsverdi.no (Fredrikstad). Viser kvadratmeterpriser etter byggeår oppnådd for segmentene enebolig, leilighet, rekkehus og tomannsbolig på postadressen 1604-1608 Fredrikstad. Utvalget hentet fra eiendommer omsatt i perioden 21.03.2016-21.03.2019.

Byggeår	Enebolig		Leilighet		Rekkehus		Tomannsbolig	
	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall	m <sup>2</sup> pris	Antall
- 1950	25 070	128	36 452	124	26 906	2	23 754	65
1950 - 1970	22 997	27	39 001	77	23 650	6	23 244	10
1970 - 1980	22 706	10	36 982	100	26 913	3	18 226	2
1980 - 1990	25 629	7	36 288	81	32 602	6		
1990 - 2000	24 419	1	37 537	51				
2000 -	35 225	7	49 301	157	32 711	2	33 569	15

Skjerm bilde tatt fra eiendomverdi.no (21.3.19 kl. 17.30)

### Figur 23 - Prisstatistikk

Egenprodusert tabell med utgangspunkt i tall fra eiendomsverdi.no. Viser hvilke prisforskjeller hensynssonen/arealformål jernbane vs. området som helhet har hatt de siste 3 årene i det avgrensede området i Fredrikstad.



Tall hentet fra eiendomverdi.no. Egenprodusert figur. (21.3.19 kl. 18.00)

I kontrast med området Greåker-Alvim er ikke forskjellene knyttet til kvadratmeterpris like store. Spesielt interessant er den høye oppnådde kvadratmeterprisen for boliger bygd etter år 2000, dette har sammenheng med enkeltfunnet over. Disse boligene stod ferdig i 2013, og er en av årsakene til at kvadratmeterprisene for boliger oppført etter 2012 i hensynssonen kommer svært godt ut. Majoriteten av leilighetene statistikken viser til, omfattes av dette prosjektet. Ut ifra den statistikken fremvist er det vanskelig å si om «planskyggen» har hatt noen markedsmessig påvirkning her.

## Kapittel 9: Tidligere arbeid på temaet «planskygge»

### 9.1 Innledning

Det er skrevet tre masteroppgaver tidligere om tematikken «planskygge», to av disse er skrevet ved NMBU. (Rønning, Braate og Lagethon).

Intervjuguiden i denne oppgaven bygger på teorigrunnlaget Rønning fremviste i sin hovedoppgave i 2009. Det vil bygges videre på tidligere oppgaver, men samtidig stilles mer konkrete spørsmål rettet mot effektene av «planskygge» enn hva som er gjort før. Det at oppgaven også har et fokus på hva som blir hindret utviklet under «planskygge» går utover det som har blitt undersøkt tidligere.

I dette kapittelet vil det bli gitt en kort presentasjon av de tre tidligere masteroppgavene knyttet til begrepet «planskygge». Her vil oppgavene bli presentert hver for seg, og vil bestå av en kort introduksjon, metodebruk samt resultat av oppgaven. Funnene og konklusjonene vil så bli sammenlignet opp mot denne oppgavens funn og konklusjoner i drøftingen. Ved en slik fremstilling vil det med enkelhet ses om «planskyggen» omfatter mer enn tidligere fremvist.

### 9.2 Rønning 2009

Katrine Rønning skrev i 2009 en masteroppgave med tittelen «Livet i planskyggen: konsekvenser for grunneiere i ventetiden mellom planvedtak og plangjennomføring». Denne masteroppgaven var den første til å belyse begrepet «planskyggen», og har vært teorigrunnlaget til senere oppgaver skrevet om tematikken.

#### 9.2.1 Metode:

Rønning sin metode gikk ut på å intervju grunneiere og fagpersoner som var berørt av «planskygge». Rønning intervjuet grunneiere rammet av flyplass-, vei- og jernbaneutbygging. Det ble foretatt dybdeintervju av 4 grunneiere, i segmentene bolig og gårdsbruk. Av fagpersoner ble 3 intervjuet, dette var fagpersoner som hadde jobbet med grunnervervet i undersøkte prosjekter. Fagpersonene ble representert gjennom Avinor, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

#### 9.2.2 Resultat:

Eiendommer blir rammet av «planskyggen» i perioden fra vedtatt plan til innløsning. I denne perioden fra planvedtak til gjennomføringen er eiendommen ilagt en del begrensninger som rammer mulig utvikling, men også markedsverdien av objektet. Jo sikrere planen er for

gjennomføring, jo større innvirkning vil planen ha på markedsverdien. Felles retningslinjer for innløsning for de ulike grunnervsaktørene etterspørres også, da betydningen av hvilken aktør som står for grunnervet, ikke skal ha betydning for prosessen.

Gjennom undersøkelsen kom det også frem at gårdseiere og boligeiere rammes ulikt, da spesielt på de psykologiske effektene ved «planskyggen». Det gikk ikke frem av empirien om tiltak som grøfting og annet vedlikehold ble utsatt, men at gårdseiere følte seg mer knyttet til grunnen enn boligeiere. Rønning konkluderer her delvis med at hun anser boligeiere som mer mobile enn gårdseiere.

Andre mulige løsninger Rønning presenterte for å bøte på uheldige «planskyggeeffekter» var raskere gjennomføring fra planvedtak til gjennomføring, bedre informasjonsstrøm, lovendring, hurtigere oppkjøp av grunn, samt et fast innløsningstidspunkt.

### *9.2.3 Sammenligningsgrunnlag:*

Rønnings undersøkelse ble gjennomført med fokus på flyplassutbygging på Gardemoen, jernbaneutbygging i Tønsberg og veiutbygging i Røyken. Med utgangspunkt i oppgavens problemstillinger og fokus vil jeg finne ut om de samme effektene kan ses tidlig i planleggingsfasen i området Fredrikstad- Sarpsborg, samt om de hindrer naturlig utvikling. Forhåpentligvis vil «planskyggeeffektene» på bolig og gårdsbruk til dels være de samme, men hvordan utviklingseiendommer og næringsseiendom rammes er uvisst. Om retningslinjene for innløsning har forblitt ulik mellom de ulike aktørene, er heller ikke gitt.

Av overførbare resultater er det spennende å se om skjæringstidspunktet for «båndleggingseffektene» kan ses allerede før nedlagt reguleringsplan. Vedlikehold og investeringsviljen vil trolig være høyere for eiendommer som ikke er rammet av en reguleringsplan, noe denne oppgaven vil se videre på. Verdien av objektene rammet vil trolig heller ikke være like påvirket, som ved vedtatt reguleringsplan som i Rønnings oppgave. Alt tatt i betraktning vil nok en påvirkning på verdi være der. Av psykisk påvirkning vil trolig grunneiere med eiendom i hensynssone eller infrastrukturtrasé, ikke være like påvirket som de grunneiere med vedtatt reguleringsplan over sin eiendom. Den indikerer like fullt at grunneier vil være usikker på om eiendommen vil løses inn på sikt eller ikke.



### 9.3 Lagethon 2011

I år 2011 skrev Lagethon sin masteroppgave med fokus på om langvarige erstatningsfrie reguleringsplaner er forenlige med menneskerettsloven. Lagethons fokus var rettet mot tiden fra reguleringsvedtaket til gjennomføring, og tidsperioden grunneier er ilagt en rekke begrensninger. Videre var fokuset rettet mot de juridiske rammene rundt «planskyggetematikk». Lagethon brukte kilder som lovgivning, forarbeider, internasjonal og nasjonal rettspraksis samt juridisk litteratur som informasjonskanal i sin oppgave.

#### 9.3.1 Resultatet:

Lagethon konkluderte i sin oppgave med at norsk rett åpner for erstatning i de fleste «planskyggetilfeller». Imidlertid kreves det mye før erstatning gis, da både etter plan- og bygningsloven men også etter alminnelige rettsgrunnsetninger. Viktig å presisere er at vurderingen også alltid er konkret i det enkelte tilfellet.

Sett opp mot EMD sin praksis ved vurdering av proporsjonalitetsprinsippet, konkluderte Lagethon med at EMD i sin vurdering av protokoll P 1-1 gir en bedre rett til erstatning ved rådighetsbegrensning enn norsk rett. Dette da vurderingene er strengere, samt at også færre momenter er relevante etter norske regler. «Samlet sett synes proporsjonalitetsvurderingen etter EMK P1-1 å åpne opp for erstatning i flere saker enn hva helhetsvurderingen etter en Grl. § 105-analogi gjør» uttalte Lagethon (2011 s. 52).

#### 9.3.2 Sammenligningsgrunnlag:

Lagethon har i stor utstrekning kartlagt jussen «planskyggen» må forholde seg til. Med utgangspunkt i oppgaven vil bruk av ulike båndleggingsverktøy som bygge- og deleforbud, hensynssoner og endring av arealformål bli sentrale. Det at Lagethon kun fokuserte på «planskyggeeffektene» ved reguleringsbestemmelse, gjør oppgaven ypperlig til sammenligning da restriksjoner før mulig reguleringsplan vil stå sentralt i denne oppgaven. Hvordan de juridiske verktøyene også hindrer utvikling som ellers ville skjedd, er interessant å se videre på i perspektiv av EMK. Av norsk juridisk praksis er særlig innløsningsmulighetene fremstilt i denne oppgaven sentrale for mulige veier ut av «planskyggen»

### 9.4 Braate 2012

Magnus Braate skrev i 2012 en masteroppgave med navnet «Planskyggen; effekter på eiendom gjennom langsiktig planlegging av offentlig infrastruktur». Denne oppgaven bygger videre på Rønnings teorigrunnlag, men ser videre på hvordan offentlige aktører planlegger

store infrastrukturtiltak, samt veien ut av «planskyggen». Det juridiske rammeverket står også sentralt.

#### *9.4.1 Metode:*

Ved innhenting av empiri intervjuet Braate 4 tidligere berørte grunneiere, 2 representanter fra Jernbaneverket, samt 2 meglere. Han fokuserte i sin oppgave på områder rammet av jernbaneutbygging. 3 av 4 grunneiere hadde blitt berørt av jernbaneutbygging, mens den ene grunneieren hadde blitt berørt av E6 utbyggelse. Alle grunneierne hadde blitt innløst, og deres erfaringer tilknyttet denne prosessen ble kjernen i dybdeintervjuene. De 2 representantene i jernbaneverket ble intervjuet for å kartlegge innløsningssystemet, samt deres forståelse av «planskyggen». Meglerne ble intervjuet for å se hvordan markedsprisen på bolig ble påvirket under «planskyggen».

#### *9.4.2 Resultat*

Braate kom i sin oppgave frem til at Statens vegvesen og Jernbaneverkets ulike retningslinjer for tidlig innløsning er uheldig i forhold til likebehandlingsprinsippet. Spesielt Jernbaneverkets grunnerververe burde være tidligere med i prosessen, for å indentifisere og håndtere tidlig innløsningskandidater.

Av konsekvenser «planskyggen» innehar ovenfor grunneiere ble det vist til vanskeligheter ved den fastlåste situasjonen. Effekter som ble nevnt var psykisk belastning, tap av rådighet over eiendom, for dårlig kommunikasjon og lang innløsningstid. Spesielt krevende viste det seg for grunneiere som under ulike omstendigheter var nødt til å selge under «planskyggen» før innløsning skjedde. Her presiserte både Jernbaneverket, Stenes vegvesen og meglerne at «planskyggen» helt klart vil ha negativ innvirkning på eiendommens verdi.

#### *9.4.3 Sammenligningsgrunnlag:*

Braate har i sin masteroppgave i stor utstrekning prøvd å fange opp de fleste effektene «planskyggen» har for grunneiere. Dog baserer empirien seg på grunneiere i segmentet bolig, og det ville derfor være spennende å se om de samme effektene rammer dyrkamark, utviklings- og næringseiendom. Det om de forskjellige retningslinjene for tidlig innløsning fortsatt er tilstede, eller om praksisen i dag er en annen, er enda et sammenligningsgrunnlag som må undersøkes.

Av overførbare resultater vil trolig tidlig innløsning i regi av Statens vegvesen og Bane NOR gjennomføres på lik linje som da Braate undersøkte fenomenet. Av de oppnevnte «planskyggeeffektene» som vist i Rønnings oppgave, vil skjæringstidspunktet for når effektene inntreffer være essensielt. Viser det seg at disse effektene inntreffer før reguleringstidspunktet, vil denne oppgaven få svært like resultater gjeldende påvirkning på boligeiendom.

## Kapittel 10: Empiri og drøftelse

I dette kapittelet vil de syv delproblemstillingene og innsamlet empiri gjennom intervju med ulike grunneiere og grunnerververne bli utredet. Alle spørsmålene er knyttet opp mot delproblemstillingene, og vil på den måten underbygge hovedproblemstillingen i analysen. For å enklest presentere funnene i de ulike segmentene, vil det bli en firedelt fremstilling der hvert segment presenteres hver for seg. Intervjuspørsmålene vil variere noe i henhold til type eiendom og aktør. Jeg vil ikke ta for meg hovedproblemstillingen i dette kapittelet, men delproblemstillingene vil her bli drøftet.

### 10.1 Grunnerververe

I denne delen vil grunnerververs (Statens vegvesen og Bane NOR) erfaring med «planskyggen» bli fremstilt gjennom dybdeintervjuer. Intervjuguiden er basert på underproblemstillingen i oppgaven, og vil sådan være med på å besvare disse utfyllende. Dette er som vist tidligere aktører som utarbeider reguleringsplaner, samt bedriver grunnerverv for ulik infrastrukturutbygging. Deres kunnskap rundt tematikken er essensiell for å få belyst begge sider av effektene rundt båndlegging. Representantene intervjuet er enten tilknytting grunnervervet for fylkesvei 109, eller har ansvaret for grunnervervet tilknyttet InterCity-prosjektet i Østfold.

### **Spørsmålene knyttet til grunnerverver.**

#### *10.1.1 Statens vegvesen*

#### ***1.) Hvilke virkninger knyttet til vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering opplever dere som tiltakshavere på båndlagte eiendommer?***

Det ble meddelt at de så stopp på vedlikehold og andre investeringer, i det reguleringsplanen for traséen ble vedtatt. Når det er sagt var han klar på at ved noen tilfeller kunne man se effektene, da allerede når det forelå vedtatt planforslag i kommuneplanens arealdel. Det ble uttalt at de som grunnerverver opplyser innringere som er usikre på om de kan foreta oppgraderinger, om at de ved vedtatt reguleringsplan ikke vil få dekket store oppgraderinger de fortar seg etter dette tidspunktet. Nødvendige tiltak må de derimot kunne gjøre, og kostnadene for disse utbedringene vil de få igjen ved innløsning.

## ***2.) Opplever dere som grunnerverver påvirkning av markedsverdi på båndlagte eiendommer?***

I enkelte tilfeller hadde de blitt kontaktet av frustrerte grunneiere som ikke fikk solgt eiendommene sine under båndleggingen. Dette gjaldt spesielt boligeiere som ville «videre med livet». Vanskeligheten var at Statens vegvesen ikke alltid hadde fått bevilget penger, eller at kommunen ventet med å godkjenne reguleringsplanen selv om den med tiden ville bli godkjent. Dette vanskeliggjorde innløsningsmulighetene.

For næringsbygg hadde representanten ikke de samme erfaringene. Markedsverdien kunne trolig bli påvirket grunnet usikkerheten rundt fremtiden, men inntrykket var at eiere av næringsseiendom opptrådte veldig profesjonelt. De var raske til å innhente advokat og prosessen gikk bra. Representanten var klar på at de fleste som eier næringsbygg rundt en vei eller jernbane, vil forstå at denne traséen kan bli utvidet med tiden.

Gjeldende dyrkamark hadde han heller ikke opplevd de samme tendensene, og så ikke noen klar påvirkning på markedsverdien grunnet båndlegging. Da det var bruksverdierstatning som oftest ville være høyest ved innløsning av dyrkamark, kunne trolig bruksverdierstatningen bli påvirket av båndleggingen.

## ***3.) Ser dere som grunnerverver negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi av båndlagte eiendommer?***

For næringsseiendom hadde de ved enkelte tilfeller blitt kontaktet av eiere før det ordinære grunnervervet hadde startet opp. Dette hadde blitt gjort for å høre om mulighetene for innløsning i det leieavtalen gikk ut, slik at bygget ikke ble stående tomt i en lengre periode. I de tilfeller de hadde muligheter til dette, ville de gjennomføre innløsning som ønsket. Dette ble imidlertid foretatt hovedsakelig ved vedtatt reguleringsplan. Representanten var klar på at næringsseiendom bli verdsatt etter yield, og leieavtalen har stor betydning for byggets verdi.

For bolig så representanten mulig konsekvenser på eiendommer med svært høy utleieverdi, eksempelvis bygg leid ut til studenter. Dog anså han ikke båndleggingen som noe veldig negativt, da denne gruppen opererer med kortere leieavtaler.

Gjeldende dyrkamark hadde kontakt med enkelte bønder forekommet før grunnervervet. Disse partene ville ha konkret informasjon om hvor enkelte traséer ville gå. Dette for at de hadde planer om større utbedringer på jordene sine, og ville ikke foreta disse investeringene

hvis arealet allikevel ville bli innløst. Disse investeringene dreide seg blant annet om grøfting og kalking.

**4.) Ser dere som grunnerverver vanskeligheter med båndlagt eiendom som finansielt aktivum og panteobjekt?**

Representanten hadde opplevd at grunneiere hadde fått dårligere lånebetingelser og panteobjekt, under båndlegging. Spesielt i de tilfeller der de rammede partene har hatt lån over «pipa», kan mulig innløsning i fremtiden bli et problem. I slike tilfeller kan det hende erstatningen ikke vil dekke opp for pantet, og grunneier vil da sitte igjen med en negativ egenkapital. Det ble videre fortalt at de hadde nok skyvet boligeiere ut i en leie-situasjon etter innløsning, men kun i ytterst få tilfeller.

Det ble videre skisserte et scenario der en boligeier kun hadde betalt renter på boliglånet sitt. Denne eiendommen hadde blitt rammet av en ny plansituasjon knyttet til ny veitrasé. Dette medførte at parten hadde hatt problemer med å få solgt eiendommen, og måtte innfinne seg med et tap. Parten hadde ikke fått dårligere lånebetingelser, men representanten tenkte seg at det i enkelte tilfeller kunne være et utfall. Spesielt vanskeligheter med et hurtig salg, da til ønsket pris ble skissert.

**5.) Ser dere som grunnerverver påvirkning på nærmiljøet enkelte steder der båndlegging blir liggende lenge?**

Det hadde ikke blitt sett tilfeller der vedlikehold hadde blitt utsatt i hele traséer som lå under båndlegging. Spesielt boligeiere var stort sett opptatt av å ha det ålreit rundt seg, og et slik forfall hadde han lite erfaring med. Videre ble det uttalt at det ligger sjeldenheten til at de kommer til rotete og slitte boliger. Hans teori var at de slitte boligene ville vært slitte selv om båndleggingen ikke forelå.

For næringseiendom hadde representanten vært borti færre saker. Generelt bar næringsområder preg av hvilken tid de var oppført i. Så at det ble en del gamle og slitte industrilokaler enkelte steder, hadde nok lite med båndleggingen å gjøre.

**6.) Opplever dere som grunnerverver at berørte parter får for lite informasjon om situasjonen eiendommen deres er i?**

Det ble uttalt at grunneiere aldri oppfatter det som at de får for mye informasjon. Noe informasjon er de selv delvis pliktig til å finne ut, og det å ha litt oversikt over egen eiendom

må man kunne forvente. Før det foreligger noen reguleringsplan vil ikke Statens vegvesen være på offensiven med å meddele informasjon.

Når det er sagt er Statens vegvesen pålagt gjennom lovverk å annonsere når reguleringsplan foreligger for en veitrasé. Dette foregår gjennom annonser i avisen, samt brev til enkelte parter meddelte representanten. Når dette er gjort vil det gjennomføres åpne møter, der berørte grunneiere blir informert. For boligeiere som Staten vegvesen er sikre på vil bli berørt, gjennomfører de 1 til 1 møter. For næringsseiendomsiere var ikke denne personlige kontakten like viktig, da de begge var profesjonelle aktører. Dette medførte at telefonhenvendelser ofte var nok på dette stadiet.

### ***7.) Hvordan fungerer tidliginnløsningsystemet?***

Det ble medelt at tidlig innløsning kun var aktuelt på ubebygd grunn og boligeiendommer. Et krav for tidlig innløsning var at det forelå reguleringsplan, men dette kravet ble ikke alltid like hardt praktisert.

Ved enkelte prosjekter hadde tidlig innløsning etter søknad blitt praktisert også i traséer der kun kommuneplanen hadde foreligget. Prinsippet var på samme måte som ved ordinært grunnerverv, men man fikk ikke dekket transaksjonskostnadene ved tidlig innløsning. Dette var kostnader som knyttet seg til flytting. For å gjøre kvalifiserte grunneiere klare over de mulighetene de hadde til en slik innløsning, hadde de ved flere prosjekter hatt åpne grunneiermøter der det ble satt en frist for å sende inn søknad. Ved vurdering av hvilke boligeiere som ville få innvilget tidlig innløsning, hadde grunnerververne i Statens vegvesen etter beste skjønn valgt ut enkelteiendommer som ville kunne få tidlig innløsning. Som oftest fikk de flere søkere enn det de hadde penger til, noe som medførte en slik seleksjon.

Grunnlaget til at Statens vegvesen hadde gjennomført tidlig innløsning før reguleringsplanen forelå ved noen prosjekter, var å strekke grunnervervet ut i tid. En forutsetning var at de var sikre på at boligen ville bli rammet av prosjektet, og derfor turte å foreta innløsning før reguleringsplanen forelå. Spesielt i prosjekter der det var snakk om innløsning av en stor mengde boliger (100+), var det foretrukket å kunne starte med innløsningen i et tidlig stadium. Dette hadde blitt begrunnet med at i enkelte områder vil innløsning av opp mot 100 boliger etter vedtatt reguleringsplan, medføre et veldig press i boligmarkedet. Vanskeligheter med reetablering av så mange boenheter, er en annen grunn til at tidlig innløsning også har blitt praktisert før reguleringsplan.

Representanten kunne videre formidle at tidlig innløsning på fremtidige fylkesveier heller sjeldent hadde vært et problem. Selv om Statens vegvesen her ikke hadde egne midler til tidlig innløsning, hadde fylkeskommunene ofte vært positive til å bistå med finansiering. Dette medførte at de som hovedregel kunne tilby de samme retningslinjene som ved tidlig innløsning for riksveier.

### ***8.) Kan grunneier nok om plansituasjoner?***

Den generelle kunnskapen hos grunneiere er for dårlig, meddelte representanten. De fleste har hørt om begreper som kommuneplan og reguleringsplan men innløsning/ekspropriasjon er ofte nytt for mange. Det at prosessene er lange og innviklede gjør det heller ikke lettere for hvermannsen å følge de.

Planen skal først ut på høring etter det første planforslag, for så komme tilbake med merknader. Disse merknadene skal så innarbeides i planen som så skal sendes til finansdepartementet for nytte/kost kalkulasjon. Derfra skal planen så til stortinget for å få bevilget midler. Dette er en tidskrevende prosess, og tiden kan fort strekke ut. Det at man også etter reguleringsplan ikke nødvendigvis kan bygge der den første traséen ble planlagt, skaper andre utfordringer. Dårlig grunnforhold eller andre omstendigheter, er mulige faktorer som kan endre vedtatt reguleringsplan.

### ***9.) Er det noen spesielle prosjekter dere har under arbeid der båndleggingen har vart svært lenge uten at gjennomføring har skjedd?***

Enkelteiendommer i både Rakkestadprosjektet og Skjeberg hadde lenge vært båndlagt. Rakkestadprosjektet var et prosjekt som enda ikke var i utførelsesfase, og en grunneier hadde ikke fått innløst da kommunen enda ikke hadde godkjent reguleringsplanen. Det hadde lenge vært planer om ny vei her, og utformingen av forslag til reguleringsplan var ferdigstilt for to år siden. Denne grunneiere hadde lyst å flytte, men Statens vegvesen hadde ikke fått midler til straks innløsning eller innløsning etter søknad i dette prosjektet.

I Skjeberg hadde det også vært planer om ny vei lenge uttalte representanten. Men fra reguleringsplanen forelå hadde det tatt 4 år før boligen hadde blitt innløst. Videre ble det uttalt at usikkerheten om innløsning kommer om to eller ti år, setter grunneier i en vanskelig situasjon. Og i noen tilfeller kan det hende eiendommen ikke blir rammet selv etter reguleringsplanen foreligger.



Et prosjekt representanten så spesielle vanskeligheter med lang båndlegging, var nye fylkesvei 109 fra Greåker til Alvim. I dette prosjektet skal det reguleres til fire felts vei, men grunnet dårlig grunnforhold enkelte steder måtte de vente til Bane NOR har valgt trasé og bygget den. Bane NOR har i dag sagt at byggingen trolig ikke vil skje her før i år 2029. I dette området er det altså planlagt både ny fylkesvei og jernbane, og «planskyggen» kan ligge over området i 10-20 år før gjennomføring. Grunnet avhengigheten til jernbanetraséen vurderes det nå om reguleringsplanen skal drøyes med å legges ut, da gjennomføringen først vil skje langt frem i tid.

### *10.1.2 Bane NOR*

#### ***1.) Hvilke virkninger knyttet til vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering opplever dere på båndlagte eiendommer?***

Representanten fra Bane NOR hadde i noen områder sett at vedlikeholdet hadde bremsset opp, men da ved at det forelå reguleringsplan. Skjæringspunktet for når grunneiere stoppet større utbedringer og vedlikehold forelå ved varsel om ekspropriasjon, eller ved vedtatt reguleringsplan hevdet han. Dette da større tiltak etter dette ikke nødvendigvis ville bli erstattet fullt ut ved innløsning, da grunnet kravet om å ikke fordyre prosessen. Skjæringspunktet tilknyttet reguleringsplanen var derimot noe mer tvilsomt enn ved ekspropriasjonsvarsel. Dette da man ikke kan forvente at alle grunneiere vet hva en slik reguleringsplan vil innebære.

#### ***2.) Opplever dere som grunnerverver påvirkning av markedsverdi på båndlagte eiendommer?***

I tilfeller der båndlegging blir liggende svært lenge kunne representanten tenke seg at markedsverdien både på bolig- og næringseiendom vil bli påvirket negativt. Det at båndlegging ligger over en eiendom i lang tid, medfører nok at eiendommene tiltrekker seg en annen spekulativ gruppe, hevdet han. For boligsegmentet ville trolig ikke barnefamilier være like interessert i en eiendom de kanskje ikke kan bo i om 5 år. Derimot kan det tenkes at førstegangskjøpere ville være aktive i slike områder.

For næringseiendom derimot er verdien svært avhengig av leieavtalen. Det at usikkerheten for fremtiden påvirker både leiepris og leiekontraktens varighet er nok tilfelle ved flere næringseiendommer. Så at dette påvirker markedsverdien er nok tilfelle hevdet han videre.

**3.) Ser dere som grunnerverver negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi av båndlagte eiendommer?**

Det ble skisserte en situasjon der en eiendom med fire utleieenheter hadde havnet under båndlegging. I lokalavisa hadde den nye InterCity-traséen blitt fremstilt, og det hadde blitt snakket mye om utbyggingen i lokalsamfunnet. Eier hevdet her at denne usikkerheten hadde påvirket både leietider og leiepriser negativt. Representanten underbygget delvis denne teorien ved at disse negative konsekvensene trolig kunne gjelde seg på mer utenforliggende steder. De samme tendensene anså han lite aktuelt i større byer. Dette da markedet i byer er bedre, og at det alltid er noen som ville leie for kort eller lang tid.

For næringseiendom var representanten klar på at markedet for næringseiendommer er snevrere enn for boligeiendommer. Det at det er større ledighet på næringslokaler enn det er ledighet i segmentet boligutleie, ville trolig også påvirke negativt. Representanten hadde stor tro på at båndlegging og byggeforbud på næringsbygg påvirket markedsverdien betydelig. Dette spesielt hvis det var snakk om langsiktige og større leietagere. Disse aktørene vil trolig kreve større plass, og har kanskje også ambisjoner om å vokse. For å bøte på denne problematikken prøvde de å tilpasse innløsning av næringseiendommer etter grunneiers ønske, så godt de kunne. Dette slik at eiendommen ikke ble stående lenge uten leietagere. Imidlertid blir ikke innløsning gjennomført før penger er bevilget og reguleringsplanen foreligger, ble det videre uttalt.

**4.) Ser dere som grunnerverver vanskeligheter med båndlagt eiendom som finansielt aktivum og panteobjekt?**

Representanten hadde ikke kjennskap til om enkelte grunneiere hadde fått et objekt som var vanskeligere å omsette etter båndlegging i kommuneplanen. Men i de tilfeller der usikkerheten for fremtiden var stor, så han vanskeligheter med raskt salg av eiendommen. Spesielt i de tilfeller der det var snakk om en utviklingseiendom.

Som panteobjekt hadde han ikke kunnskap om at noen grunneiere hadde fått et dårligere panteobjekt eller dårligere lånebetingelser, da under båndlegging. At det derimot kunne ha skjedd ved enkelte tilfeller, utelukket han ikke.

**5.) Ser dere som grunnerverver påvirkning på nærmiljøet enkelte steder der båndlegging blir liggende lenge?**

Det var veldig betinget av området og prosjektet. Noen steder der båndlegging hadde vært lenge, kunne man se noe dårligere vedlikehold. Det at båndleggingen også var til hinder for annen bruk anså representanten også som negativt, da transformasjonsmulighetene var få. Eksempelvis i de tilfeller der en part har en utviklingseiendom, er nok denne eiendommen betraktelig mindre verdt helt til båndleggingen fjernes. Videre ble det presisert at kommunestyrene også må være flinkere til å fjerne båndlegging i det man vet at områder ikke vil bli rammet av offentlig infrastrukturbyggingen.

**6.) Opplever dere som grunnerverver at berørte parter får for lite informasjon om situasjonen eiendommen deres er i?**

Informasjon var noe grunneier aldri kunne få nok av. Imidlertid ble det hevdet at behovet for informasjon var veldig individuelt. Enkelte berørte grunneiere har et massivt behov for informasjon, mens andre ikke har det. Det gjennomføres møter for grunneiere Bane NOR er sikre på vil bli rammet, samt 1 til 1 møter med disse. Annonsering av åpne møter har også vært en god informasjonskanal, der også andre interessenter har hatt mulighet til informasjon.

Representanten ville også trekke frem by-labb som en god egnet måte for å formidle informasjon i et tidig stadium. Blant annet i prosjektet «Sandbukta–Moss–Såstad» har Bane NOR gjennomført by-labb en gang i måneden i Moss. Her har hvem som helst kunne komme å se på planen. Dette prosjektet ble startet før endelig reguleringsplan for traséen tilknyttet jernbanen var valgt, men planforslaget ble vist her. Dette har vært svært vellykket formidlet representanten.

**7.) Tror dere som grunnerverver at grunneiere er skeptiske til å vedlikeholde og reinvestere i sin eiendom under båndlegging?**

Som oftest har ikke grunneiere veldig store planer når de blir kontaktet, hevdet han. Det hadde nok sammenheng med at planer om jernbane ikke kommer over natten. Eiendommer som trolig ikke vil bli rammet men som havner under båndlegging er nok en annen sak, og disse har ikke Bane NOR direkte kontakt med heller ble det uttalt.

Noen boligeiere ville imidlertid foreta noen oppgraderinger, og også enkelte hadde kontaktet Bane NOR om dette. Her opplyste Bane NOR om at frem til varsel eller reguleringsplan får

man erstatning for de investeringer man foretar seg. Representanten uttalte videre at folk må få lov til å leve og bo normalt.

For næringseiendom hadde han ikke like stor kunnskap tilknyttet tematikken, men så nok for seg at de var mer varsomme med større investeringer under en usikker plansituasjon.

### ***8.) Hvordan fungerer tidliginnløsningssystemet?***

Det ble meddelt at Bane NOR ser til Statens vegvesen sin håndbok for tidlig innløsning, men at de selv også har egne retningslinjer. Det ble formidlet at innløsning som hovedregel startet etter vedtatt reguleringsplan, og i etterkant av at man har fått økonomiske bevilgninger for innløsning. Flere grunneiere ville ofte bli innløst så tidlig som mulig, noe som medførte at det måtte en utsiilingprosess før enkelte eiendommer kunne bli tidlig innløst. En forutsetning for tidlig innløsning var at grunneier befant seg i en urimelig situasjon, da grunnet helse, økonomi, samlivsbrudd m.m. Denne prosessen var skjønnsbasert, men de hadde fokus på likhetsbehandling uttalte representanten.

Videre ble det utalt at i prosjekter med svært store grunnerverv, var tidlig innløsning på bakgrunn av kun kommuneplan også aktuelt. Da for å unngå store markedseffekter.

### ***9.) Er det noen spesielle prosjekter dere har under arbeid der båndleggingen har vart svært lenge uten at gjennomføring har skjedd?***

I Moss hadde det vært planer om ny jernbanetrasé i flere tiår, men i 2016 kom endelig reguleringsplan de i dag jobber etter. Før nåværende reguleringsplan hadde båndleggingen vært et faktum og lite hadde skjedd, men i det den nye reguleringsplanen som kom i 2016 hadde grunnervervet startet tidlig. Dette bidro til å minimere videre «planskyggeeffekter».

På kommuneplan kunne man vært flinkere og rullert arealer som er under båndlegging hvert fjerde år, uttalte representanten videre. Da det i dag ikke er et krav til dette, hindrer dette grunneiere til å utvikle sin eiendom. Politikerne bør sette seg litt i situasjonen grunneiere sitter i, og være litt raskere på revidering av arealplanene.

## Drøfting av underproblemstillingene – Grunnerverver

Dataen innhentet gjennom dybdeintervjuene viser at representantene fra Statens vegvesen og Bane NOR, har god kjennskap om båndlegging og effektene av «planskyggen».

Representantene hadde begge vært i prosjekter der tiden fra vedtatt plan til gjennomføring hadde strukket ut i tid. Spesielt der reguleringsplanen forelå kunne de påse negative båndleggingseffekter, da ved stopp på vedlikehold. I enkelte prosjekter kunne de også se antydninger til disse negative båndleggingseffektene i det kommuneplanen forelå. Det ble nevnt av representanten i Bane NOR at skjæringstidspunktet for vedlikehold og større investeringer antas å være ved varsel om ekspropriasjon, eller i det reguleringsplanen forelå. Det antydes altså her at effektene knyttet til vedlikehold, investeringer og utvikling ved sjeldenheten allerede vil synes ved båndlegging i kommuneplan.

Hvordan ulik type eiendom påvirkes salgsvardimessig var både Statens vegvesen og Bane NOR klare på at boligeiendom trolig er det segmentet som vil påvirkes mest i det båndleggingen tilkommer. Problemet skjer i det båndleggingen ble liggende svært lenge, og i det enkelte boligeiere vil flytte. Usikkerheten om boligen har en videre levetid påvirker salgsværdien betydelig. Da både Statens vegvesen og Bane NOR ikke vil foreta tidlig innløsning før de er sikre på hvor traséene vil gå, kan båndleggingen vare lenge før endelig trasé er valgt. Det at det avgjøres etter skjønn hvem som kvalifiserer til tidlig innløsning da det ikke finnes penger til å innløse samtlige som ønsker det, kan også være noe uheldig. For de som derimot har mulighet til å vente på ordinært grunnverv om det vil bli en realitet, vil få «full erstatning», jf. grunnloven 105, og på den måten ikke bli skadelidende.

For utleieverdiene av bolig, ansa verken representanten fra Bane NOR eller Statens vegvesen at denne ville bli påvirket i stor grad av båndlegging. For utleieenheter i sentrale strøk ville det som sagt alltid være et marked for folk som ønsket å leie, vanskeligere var det trolig mindre steder der markedet var mindre. Det at boligutleiere også operer med svært korte leieavtaler (1-3 år), medfører at tapet heller ikke vil bli betydelig. Standarden for enheter under båndlegging kan imidlertid bli påvirket markant, og på den måten påvirke leienivået. Men igjen, dette knytter seg til standard.

Gjeldende næringseiendom så representantene et mulig verdimessig utslag knyttet til at eiendommen på sikt trolig måtte innløses. Det at næringseiendom i stor grad plasseres strategisk i forhold til infrastruktur, øker sannsynligheten for å bli rammet av senere

infrastrukturtiltak. Noe næringsdrivende kanskje må ta til beregning. Det at også næringseiendom i stor grad blir verdsatt etter hva de klarer å generere av leieinntekter over tid, kan påvirke salgsverdien da usikkerheten til fremtidige leietakere er større under båndlegging. Korte leietider kan også bli et resultat som vil svekke salgsverdien ytterligere. Igjen vil graden av sikkerhet for at eiendommen vil innløses engang i fremtiden være av stor betydning. Anses det på kommuneplannivå at båndlegging ikke vil medføre innløsning, vil trolig ikke de store verdiutslagene heller forekomme.

For dyrkamark vil bruksverdien mulig bli påvirket i den grad større investeringer lar vente på seg, for å se hvor den endelige traséen vil gå. Denne båndleggingen kan medføre noen år med lavere produksjonsvolumer, som vil ha betydning for bruksverdierstatningen dersom avståelse i fremtiden vil skje.

Som finansielt aktivum og panteobjekt var representantene enige i at omløpshastigheten og salgsverdien trolig ville bli påvirket under båndlegging. Som panteobjekt så de ikke de samme tendensene, og de kunne ikke meddele at noen hadde fått dårligere lånebetingelser under båndlegging. Det er dog uheldig at man havner i posisjon som grunneier der din eiendom er begrenset likvid, og mulighetene for «full erstatning» først kommer på bordet dersom det er sikkert at eiendommen må innløses.

Når det gjelder kommunikasjonsflyten mellom tiltakshavere og grunneiere som muligens må innløses en gang i fremtiden, er det nok rom for enda mere kommunikasjon. I denne oppgaven er fokusområdet som sagt der kun kommuneplanen båndlegger arealer. På dette nivået er det fortsatt usikkert hvor de endelige traséene vil gå, samt hvilke eiendommer som vil rammes. Det at verken Statens vegvesen eller Bane NOR er pliktig til å gå ut med informasjon på dette nivået, er naturlig da dette trolig ville medført en god del unødvendig kommunikasjon og belastning for grunneiere. I noen tilfeller er tiltakshaverne sikre på hvor traséen vil gå, selv om en reguleringsplan ikke foreligger. I slike tilfeller vil det være ønskelig å gå ut med informasjon til rammede grunneiere, dette vil bedre både kommunikasjonen og minke den psykiske belastningen. Det til tross, der usikkerheten fortsatt foreligger vil kanskje en kommunikasjonsflyt på hvordan planverktøyet fungerer, være mer hensiktsmessig på dette tidspunktet.

## 10.2 Bolig- og utviklingseiendomsseiere

I denne delen vil eiere av bolig- og utviklingseiendoms erfaring med «planskyggen» bli fremstilt gjennom dybdeintervjuer. Intervjuguiden er basert på underproblemstillingen i oppgaven, og vil sådan være med på å besvare disse utfyllende. To av boligene blir rammet i kommuneplanen knyttet til fremtidig trasé for InterCity-prosjektet og hensynssonen nedlagt på Greåker. De to andre boligeierne rammes kun av den samme hensynssonen. En av boligeierne som ble rammet av denne hensynssonen eide også en utviklingstomt under samme båndlegging. Intervjuguiden har sådan basert seg på boligsegmentet, men utviklingseiendommen har også fått fokus.

### Spørsmålene knyttet til bolig- og utviklingseiendomsseiere

#### ***1.) Har du som boligeier utsatt vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering av din eiendom, da grunnet båndleggingen?***

Boligeier A hadde utsatt oppussing av badet grunnet planer om ny vei i området. Han hadde hørt om andre boligeiere som hadde blitt kontaktet av Statens vegvesen om innløsning. Da han ikke viste hvor veitraséen ville gå, og var usikker på om han også ville bli innløst med tiden, drøyet han oppussingen. Boligeier B besvarte dette spørsmålet med både ja og nei. Denne grunneieren eide en bolig, men også en utskilt tomt som kunne bli rammet av den planlagte veien. På huset hadde han trengt å bytte noen vinduer, da de var svært gamle og medførte et stort varmetap. Han turte imidlertid ikke å foreta denne oppgraderingen i dag da han ikke visste om huset ville bli innløst i fremtiden. Dersom huset ikke ble innløst tenkte han også at Statens vegvesen ville gi han kompensasjon for nye vinduer, da grunnet støynivå. Han var imidlertid noe usikker da planleggingen av vei hadde vart svært lenge, og det var en stor nødvendighet å få byttet til nye vinduer.

Boligeier C var klar på at han hadde utsatt vedlikehold. Han mente også at man kunne se det på hele gata at planer tilknyttet jernbane og vei hadde holdt på lenge. Vedlikeholdsetterslepet er stort i nabolaget, man ser det spesielt på flassende maling og dårlig vedlikehold i hager uttalte han. Derimot så han tendenser til at folk nå i nyere tid hadde begynt å «gi litt mer faen». De hadde nå begynt å vedlikeholde i litt større grad, men også startet noe oppussing. Boligeier C hadde også selv startet opp et mindre oppussingsprosjekt, da han per dags dato så det som lite realistisk at traséen ville gå gjennom deres eiendom. Boligeier D bodde i dag i andreetasje på et kombinasjonsbygg, med næring i første. Viljen til å pusse opp under

båndleggingen som nå lå over området var tilfede, men ved kontakt med kommunen om utbyggelse hadde han bare fått blankt nei.

## **2.) *Opplever du som boligeier at markedsverdi på din eiendom har gått ned på bakgrunn av båndleggingen?***

Boligeier A uttalte at markedsverdien for hele området trolig hadde gått ned, men at dette bare var noe han måtte godta. Det at det i flere tiår både har vært planer om nye vei- og jernbanetrasé i området har ført til en stor usikkerhet for boligeiere her. Han var skeptisk til at folk ville etablere seg i dette området da usikkerheten er så høy, og naturlig nok vil dette påvirke boligprisene. Boligeier B eide som sagt en byggeklar tomt, og en bolig i den båndlagte traséen. Han uttalte at markedsverdien for den byggeklare tomten hadde falt til nærmere null i det byggeforbudet kom, så det var liten tvil om markedsverdien hadde gått ned markant på den. Markedsverdien på boligen hans mente han ikke hadde blitt stort berørt. Derimot var dette vanskelig å si, da han ikke hadde prøvd å selge under båndleggingen.

Boligeier C hadde kjøpt huset vitende om at det var planer om både jernbanetrasé og fylkesvei 109 i området. En av grunnene til at han fikk kjøpt huset var at tidligere grunneier ikke hadde fått solgt til første takst, men en betydelig prisreduksjon gjorde at boligeier C hadde slått til. Huset hadde vært på markedet et halvt år før, uten å bli solgt. Dette ga gode indikasjoner på at det var vanskelig å få solgt boligen under båndlegging hevdet han.

Boligeier C hadde god kjennskap til eiendomsmarkedet og plansituasjonen når han kjøpte, og var sikker på at dersom boligen ville bli innløst, ville han få igjen pengene sine og kanskje vel så det. Han nevnte også at tidligere eier hadde vært gjennom en skilsmisse noe som medførte at han måtte flytte, og derfor tatt til takke med en pris under første takst.

Boligeier D mente at markedsverdien på boligen han ikke hadde gått ned. Han presiserte derimot at boligen grunnet denne båndleggingen, ikke hadde fulgt normal prisvekst for bolig i området.

## **3.) *Ser du som boligeier negative konsekvenser for utleieverdi av din båndlagte eiendom?***

Boligeier A så mulighetene ved at leieprisene kunne bli lavere. Han var sikker på at leieprisene var mer betinget av standard og området, enn båndleggingen. Men disse faktorene kunne gå hånd i hanske. Boligeier B trodde også standard hadde mere å si enn båndleggingen.



Boligeier C var sikker på at båndleggingen ikke hadde fått noen betydning for leieinntektene. Han presiserte at dersom de skulle leid ut, ville leieavtalene strekke seg på ett til tre år. Med så korte leietider ville denne båndlegging være ubetydelig. Båndleggingen ville altså ikke medført noen reduksjon i leieprisene. Boligeier D var i likhet med boligeier A og B sikker på at det var standarden på boligen som avgjorde leieprisene, og ikke båndleggingen.

#### ***4.) Ser du som boligeier vanskeligheter med båndlagt eiendom som finansielt aktivum og panteobjekt?***

Boligeier A hadde belåning på boligen sin, men hadde ikke fått noen andre lånebetingelser under båndleggingen. Men det at han trodde det ville være vanskeligere å selge boligen, ville helt klart påvirke panteverdien. Så noe dårligere panteobjekt trodde han boligen sin var i dag. Boligeier B hadde ikke noen opplevelser ved at boligen hans hadde blitt et dårligere panteobjekt, men at eiendommen trolig ville være vanskeligere å selge var nok tilfelle. Han var derimot mer skeptisk til den byggeklare tomten han hadde. Nå hadde ikke han tatt opp lån for å kjøpe denne tomten, men anså imidlertid at panteverdien i eiendommen var blitt dårligere. Spesielt vanskelig å selge en byggeklar tomt som det ligger et byggeforbud over, så han som problematisk i forhold til verdien på den.

Boligeier C mente at både båndleggingen og byggeforbudet påvirket eiendomsverdien, som igjen ville gjøre boligen vanskeligere å selge, samt svekke den panteobjekt. Dog mente han at det var en klar sammenheng mellom det dårlige vedlikeholdet på boliger som ble båndlagt, og verdinedgangen ved salg. Boligeier D var imidlertid klar på at panteobjektets verdi hang sammen med markedsverdien, og viss markedsverdien ble svekket ville man ha et dårligere panteobjekt. Han så spesielt vanskeligheter med at man ikke fikk utviklet eiendommen, noe som også ville påvirke verdien ved et salg.

#### ***5.) Ser du som boligeier påvirkning på nærmiljøet grunnet båndlegging?***

Boligeier A hadde ikke opplevd noe særlig påvirkning på nærmiljøet. Han syntes aktivitet knyttet til vedlikehold og oppgraderinger ikke hadde latt seg påvirke av båndleggingen. Boligeier B syntes boligene i nabolaget hadde forfalt «noe veldig». Spesielt de boligene rundt nåværende vei, som trolig har fått beskjed av Statens vegvesen at boligene deres vil ryke, hadde falt betraktelig i standard mente han. Han kunne også videre uttale at han hadde bodd i dette område i 46 år, og standarden hadde gått betraktelig ned de siste årene. Dette hadde nok sammenheng med at planer om ulike infrastrukturtiltak hadde ligget over området i mange år presiserte han.

Boligeier C sa han også kunne se at standarden på området hadde falt med årene. Det at han kjøpte bolig i området under båndleggingen, var at objektet og standarden var så dårlig at prisen var overkommelig. Boligeier D var ikke i tvil om at standarden i området hadde falt grunnet båndleggingen av eiendommen. Usikkerheten i området hadde gjort at folk ikke ville legge mye penger i eiendommene sine sa han.

***6.) Opplever du som grunneier at du får for lite informasjon om situasjonen eiendommen din er i?***

Boligeier A mente han tidvis hadde fått tilstrekkelig med informasjon, men det at Statens vegvesen trolig også var litt usikre på trasévalg, gjorde det vanskelig for de å komme med noe konkret informasjon. Boligeier B hadde imidlertid vært på flere møter i regi av Statens vegvesen. Han følte stort sett at møtene kun repeterte det de hadde sagt tidligere. Det hadde vært veldig greit å få en klar trasé samt et tidspunkt utbyggingen vil starte. Videre uttalte han at folk sitter jo i 5 til 15 år og lurere på hva som kommer til å skje. Småbarnsfamilier med tilhørighet til skole, barnehage og andre aktiviteter er jo ikke i noen lett situasjon. Det er også dårlig med byggeklare tomter i området, noe som trolig vil medføre at barn må begynne på nye skole og etablere seg i nærmiljøet på nytt.

Boligeier C som hadde kjøpt boligen under båndleggingen, hadde kun fått informasjon av de som ønsket «rett linje».<sup>11</sup> Selv om boligen lå både i hensynssone, og med fremtidig jernbanelinje i kommuneplanens arealdel over seg. De som bodde der tidligere hadde derimot både blitt kontaktet av Bane NOR og Statens vegvesen. Men usikkerheten for hvor de endelige traséene ville gå, hadde gjort at det trolig ikke var så mye informasjon å få. Boligeier D mente han ikke fikk noe informasjon, da det ikke var noe informasjon å få. Han hadde likevel henvendt seg til kommunen, men heller ikke de kunne gi han noe ytterligere informasjon. Dette var frustrerende da han ønsket å bygge på boligen sin, men hadde bare fått blankt nei av kommunen.

***7.) Syns du at båndlegging over lengre tid er i tråd med hva samfunnet må kunne ha av styringsrett, da for å kunne sikre god planlegging og utforming? Eller er det for inngripende i privatpersonens eiendomsrett?***

Boligeier A var klar på at han synes planleggingen av slike prosjekter skulle gå fortere. Det at hans råderett over eiendommen var svært begrenset, var noe han ikke syntes stort om.

---

<sup>11</sup> Aksjon Rett Linje er en politisk uavhengig aksjonsgruppe som arbeider for en fremtidsrettet og godt fundert InterCity-utbygging i Østfold.

Boligeier B presiserte også at planleggingsperioden tok for lang tid. Han skjønte imidlertid at det tar tid å planlegge større infrastrukturiltak. Han uttalte videre at han også hadde en nabo som hadde jobbet i Statens vegvesen på 90-tallet, og allerede da lå det planer om vei over området. Grunneier B uttalte videre at han var skeptisk både til Bane NOR og Statens vegvesen, da han mente de ikke rådførte seg nevneverdig med de folkevalgte i kommunen. Han var klar på at prosjektet kunne blitt bedre dersom disse aktørene hørte mer på de med ytterligere lokalkunnskap. Dette gjaldt spesielt fagområdene grunnforhold og trafikksikkerhet mente han.

Boligeier C forstod at staten må ha mulighet til å planlegge over lengre tid. Dette for å finne de beste og mest økonomiske traséene. Men tidsperioden hadde nok i dette tilfellet blitt for inngripende i privatpersonens råderett over egen eiendom. Boligeier D syntes det hadde vært helt greit med båndleggingen dersom det hadde vært snakk om et par år. Men i dette tilfellet snakker vi om en usikkerhet i 10-15 år. Han presiserte at en slik tidsperiode blir for inngripende i eiendomsretten.

#### ***8.) Har båndleggingen vært en psykisk belastning for deg?***

Boligeier A hadde ikke tenkt så mye på det. Like fullt hadde han en sønn som hadde blitt innløst nærmere dagens vei. Dette gjorde at han hadde hatt prosjektet litt mer i tankene, men det hadde ikke blitt en stor psykisk belastning. Boligeier B mente derimot at båndleggingen hadde vært en psykisk belastning for han. Da dette var et sted han hadde bodd hele livet, og hadde høy sentimentalverdi til. Det at han også hadde hatt planer om å bygge på, hadde gjort båndleggingen til en enda større psykisk belastning.

Boligeier C var på sin side litt mer moderat, og mente at usikkerheten bare hadde påvirket han litt. Det at de faktisk må flytte dersom traséen blir gående over deres bolig er noe han hadde tenkt på. Han var også sikker på at dersom boligen deres ble innløst, ville en annen bolig være en nedgradering i forhold til det de hadde i dag uansett. Situasjonen med at han i dag også hadde barn på skole i området, så han også på vanskeligheter med. Boligeier D var litt usikker, men det hadde ikke vært noe han hadde tenkt veldig mye på. Men man var jo usikker på hva man skulle tenke uttalte han.

#### **Drøfting av underproblemstillingene – Bolig og utviklingseiendom**

Dataen hentet inn gjennom intervjuene tyder på at majoriteten av eierne av bolig- og utviklingseiendom har utsatt vedlikehold, investeringer og annen utvikling under

båndleggingen. Usikkerheten på om de kom til å bli rammet ved innløsning gjorde viljen liten til å investere tungt. Det at plansituasjonen hindret større tiltak gjorde det også umulig å foreta ønskede oppgraderinger, viss disse oppgraderingene gikk utenfor husets fire vegger.

Informasjonen gitt ved intervjuene kan indikere at viljen til vedlikehold, investering og utvikling er til stede selv ved båndlegging på kommuneplannivå. I hvert fall i de tilfeller der eierne selv anser det som lite realistisk at de selv vil bli innløst ved endelig trasévalg. For de mer usikre eierne som anser innløsning i fremtiden som realistisk, vil viljen være betydelig mindre.

Med utgangspunkt i priseksemples for bolig kombinert med dybdeintervjuene, antydes det at salgsverdien for boligeiendom muligens allerede blir påvirket ved båndlegging på kommuneplannivå. I området Alvim-Greåker så man prisforskjeller for området rammet av hensynssonen kontra området som helhet. Standarden her var heller ikke svært høy, noe som tyder på vedlikeholdsetterslepet har kommet før hensynssonene og traséen for InterCity kom inn i kommuneplanen i år 2015. Imidlertid har det vært planer om vei og jernbane her siden 90-tallet, så en mild «planskygge» har nok ligget her lenge. For eiendommene undersøkt i Fredrikstad så man ikke like tendenser, så mulig dette har mer med selve området å gjøre enn «planskyggen». Det er imidlertid kanskje uheldig at både Sarpsborg og Fredrikstad begge har lagt inn trasélinje for InterCity i sin kommuneplan, og på den måten kanskje påført eiendommer et verditap som trolig kan være ubegrunnet. Da den faktiske traséen kanskje vil gå et annet sted i fremtiden.

For utviklingseiendom på den andre siden underbygger dybdeintervjuet og priseksemples at salgsverdien på slike objekter, går ned når det ikke er mulig å realisere noe på dem. Her har båndleggingen helt klart påvirkning på verdien. Når det er sagt åpner plan- og bygningsloven opp for innløsning i de tilfeller der eiendommen ikke kan nytes på «regningssvarende måte», jf. 15-1 første ledd. Som vist i teorien vil dette si at eiendommen ikke kan nytes til noe annet økonomisk forhold. En videre forutsetning er også at det ikke har blitt foretatt formålsendring i kommuneplanen innen fire år fra formålsendringen forekom. I Fredrikstad har trasélinjen for InteCity ligget siden 2011. For de eiere av tomter båndlagt her, vil de kvalifisere til innløsning dersom eiendommen deres ikke kan nytes på «regningssvarende måte». Dette kravet er som vist i teorien svært strengt, og kan med vanskelighet sies å være en lett vei ut av «planskyggen».

Gjeldende bruksverdi/utleieverdi av bolig mente alle intervjuede parter at standarden hadde betydelig mer å si for leieprisnivået enn plansituasjonen. For mennesker som tenker å leie over korte tider, da 1-3 år vil plansituasjonen være tilnærmet ubetydelig. Oppgavens fokusområde har vært bynært, der det finnes flere potensielle leietagere. Altså vil det trolig være lett å leie ut i slike områder. Intervjuene antyder dog at dersom båndleggingen blir liggende lenge, vil standarden på boligen gå ned, og forventede leiepriser følge med. For områder mer usentralt enn i denne oppgaven kunne man kanskje se påvirkning på leieprisnivå allerede ved båndlegging i kommuneplanen. Dette da markedet slike steder er betydelig mindre.

Hvordan bolig- og utviklingseiendom blir rammet som finansielt aktivum og panteobjekt under båndlegging er todelt. Gjennom intervjuene antydes det at salgsværdien for bolig båndlagt i kommuneplanen vil påvirkes negativt. Gjennom priseksempel var dette bare mulig å antyde i området Alvim-Greåker. Det at det ikke foreligger noen endelig reguleringsplan for traséene, gjør det vanskelig å si med sikkerhet hvilke boliger som vil rammes av selve utbyggingen. Omløpshastighetene for bolig under båndlegging var heller ikke betydelig høyere enn for områdene som helhet. Så det at disse boligene har blitt påvirket som finansielt aktivum eller panteobjekt, er nok ikke det store tilfellet. Da selv om en av de intervjuede partene kunne meddele at han hadde kjøpt en bolig liggende lenge på markedet, da til langt under første takst.

For utviklingseiendom er situasjonen helt annerledes. Salgsværdien er uten tvil påvirket, noe som skader objektets panteverdi. Det er svært få aktører vil kjøpe et objekt de ikke vet når eller om det kan realiseres noe på. Dette gjør det nesten umulig å selge objektet. Som finansielt aktivum har objektet blitt betydelig skadet.

Overraskende var majoriteten av bolig- og utviklingseiendomsseierne klare over plansituasjonen deres eiendommer befant seg i. Denne kunnskapen har nok sammenheng med at traséen både for InterCity-prosjektet, ny bro over Glomma og fylkesvei 109 lenge har vært et politisk tema, som har fått mye oppmerksomhet. Alt tatt i betraktning antyder intervjuene at informasjonsstrømmen fra Statens vegvesen eller Bane NOR har vært for dårlig. Selv om flere eiere kunne meddele at de hadde vært på møter, eller fått informasjon på annen måte fikk de ikke de svarene de var ute etter. Dette henger som sagt sammen med at både usikkerheten for hvilke grunneiere som blir rammet, samt når prosjektoppstart vil skje, er usikkert før reguleringsplan og penger til prosjektet foreligger. Informasjon knyttet til

hvordan selve prosessen foregår, hadde trolig kunne hjulpet noe psykisk for de nå berørte grunneierne. Ikke desto mindre er det usikkerheten på om objektet deres ryker som er størst, og det å kunne gi de gode svar på dette i et tidlig stadium, er umulig for grunnerververne.

### 10.3 Eiere av næringsseiendom

I denne delen vil eiere av næringsseiendom sine erfaringer med «planskyggen» bli fremstilt gjennom dybdeintervjuer. Intervjuguiden er basert på underproblemstillingen i oppgaven, og vil sådan være med på å besvare disse utfyllende. Samtlige næringsseiendommer ligger i dag i hensynssonen som vist i figur 4, og transformasjon eller bygging er ikke mulig å foreta seg.

#### **Spørsmålene knyttet til eiere av næringsseiendom.**

##### ***1. Har du som eier av næringsbygg utsatt vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering av din eiendom, da grunnet båndleggingen?***

Eier av næringsseiendom A var klar over hensynssonen som lå over eiendommen hans. Tidligere hadde kommunen vært i kontakt med han for å se på mulighetene ved å utvikle næringsseiendommen til boliger. Disse planene hadde derimot blitt skrinlagt da både planer om ny jernbane, ny bro over Glomma og fylkesvei hadde kommet på banen. Han var også klar på at området i dag bar preg av å være svært slitt, og det å bygge leiligheter her i dag trolig ikke ville tiltrekke seg en pengesterk kjøpegruppe. Området som helhet trengte et løft før han var villig til å investere ytterligere i næringsseiendommen sin, da både med tanke på annen næring eller transformasjon til bolig.

Eier av næringsseiendom B var klar på at han gjorde minimalt av vedlikehold på eiendommen. I likhet med eier av næringsseiendom A hadde også han blitt kontaktet av kommunen for noen år siden, om potensialet rundt utvikling av boliger. Han hadde samme oppfatning som eier av næringsseiendom A at disse planene hadde blitt lagt på is da grunnet planene tilknyttet vei og jernbane.

Eier av næringsseiendom C uttalte at de hadde avventet oppgradering av eiendommen, da til sikker trasé forelå med reguleringsplan. Eier av næringsbygg D hadde ikke utsatt vedlikehold på bygningsmassen liggende innenfor sonen som kunne bli rammet av infrastrukturtiltak. Planer om utvikling av eiendommen hadde på den andre siden blitt lagt på is inntil traséen hadde blitt valgt.

**2.) *Opplever du som eier av næringsbygg at markedsverdi på din eiendom har gått ned på bakgrunn av båndleggingen?***

Eier av næringsbygg A var klar på at båndleggingen hadde påvirket markedsverdien av eiendommen hans. Det at det ligger byggeforbud på eiendommen, er en usikkerhet man ikke vet hva medfører før endelig reguleringsplan foreligger. Samtidig må man også informere potensielle kjøpere om plansituasjonen, noe som igjen påvirker markedsverdien negativt påpekte han. Imidlertid var han klar på at det var tiden fra planleggingen startet opp til gjennomføring var det som tok for lang tid, og ble for inngripende. Det at man som grunneier er nødt til å forholde seg til planer som kanskje ikke realiseres før om 15-20 år, påvirker så klart markedsverdien i negativ retning bemerket han.

Eier av næringsbygg B var ikke like sikker på om båndlegging påvirket markedsverdien på hans eiendom. Det at bygget ikke var stort nok for en kommersiell aktør, og at han i dag heller ikke leide det ut, gjorde det vanskelig å si om båndleggingen hadde påvirket markedsverdien. Like fullt var han klar på at dersom kommunen som tidligere ville ha bolig på tomten, ville eiendommen være verdt betraktelig mer. Så sånn sett ville plansituasjonen påvirke markedsverdien på hans eiendom.

Eier av næringseiendom C mente at markedsverdien på sin eiendom ikke hadde gått ned, men at usikkerheten knyttet til fremtidig veitrasé gjorde det vanskeligere å få solgt eiendommen under dagens plansituasjon. Han så derimot en mulig opptur dersom den nye veien ville bedre eiendommens tilgjengelighet.

Eier av næringseiendom D var klar på at hensynssonen som lå over eiendommen ikke hadde vært positiv for markedsverdien. Allerede på kommuneplannivå hadde markedsverdien blitt påvirket sa han. Dette medførte at han anså det som vanskeligere å få solgt eiendommen i dag, da usikkerheten for fremtidig trasé ikke var lagt, samt at hensynssonen stopper utvikling.

**3.) *Ser du som eier av næringsbygg negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi av din båndlagte eiendom?***

Eier av næringseiendom A trodde plassering av næringsbygget påvirket leieinntektene i større grad enn plansituasjonen. Han trodde dog at større leietagere ville nok tenke mer på plansituasjonen, da de trolig ville etablere seg et sted i lengre tid. Mer sikker var han på at små og mellomstore bedrifter ikke operer med de tidsperspektivene når de inngår leieavtaler, og opplevde selv at 2-5 års leieavtaler ofte var tilfellet. I de tidsperspektivene og med de

aktørene vil man ikke merke det på leieinntektene. Han var likevel klar på at ved større aktører vil nok leien og leietider påvirkes i større grad.

Eier av næringsseidom B brukte som sagt eiendommen selv, men trodde allikevel ikke at leieprisnivået ville bli påvirket av båndleggingen. Han var i likhet med eier av næringsbygg A sikker på at mindre og mellomstore bedrifter ikke ville la seg påvirke av plansituasjonen, da de operer med kortere leietider.

Eier av næringsbygg C så klare tendenser ved at båndleggingen påvirket leieinntektene, men ikke minst det at det var vanskeligere å få leid ut. Næringsbygget til C stod i dag tomt, og han trodde få aktører ville etablere seg der før det endelige trasévalget forelå.

Eier av næringsbygg D mente utleieverdien ville forbli den samme under båndleggingen. Det at selskap vet at slik planlegging er en lang prosess, gjør at de rekker å omstille seg nå tiltaket først kommer.

#### ***4.) Ser du som eier av næringsseidom vanskeligheter med båndlagt eiendom som finansielt aktivum og panteobjekt?***

Eier av næringsbygg A så vanskeligheter ved denne båndleggingen dersom eiendommen var høyt belånt. Han uttalte også at jo større leieinntekter man har på et bygg, jo større forventninger har man til eiendommens verdi. Denne båndleggingen ville medføre at større aktører ikke vil etablere seg der, og bygget ville tiltrekke seg mindre betalingsvillige leietagere. Av den resoneringen mente han at eiendommen hadde blitt vanskeligere å selge, samt at den hadde blitt svekket noe som panteobjekt.

Eier av næringsbygg B var sikker på at det var vanskeligere å få solgt eiendommen under slik båndlegging. Dette begrunnet han med usikkerheten knyttet til fremtiden.

Næringsseidommen sin status som panteobjekt mente han ikke var betydelig påvirket. Han hadde riktignok tatt pant i eiendommen for noen år tilbake, uten at dette var noe problem. Dette var imidlertid før båndleggingen skjedde.

Eier av næringsbygg C så vanskeligheter med å selge eiendommen under slik båndlegging. Han var sikker på at han i dag ville få en lavere pris enn dersom båndleggingen ikke hadde vært der. Som panteobjekt var han klar på at panteobjektets verdi hang sammen med



markedsverdien. Da han heller ikke fikk utviklet eiendommen under dagens situasjon, ville eiendommen som panteobjekt også bli påvirket negativt hevdet han.

Eier av næringsbygg D så at det kunne være vanskeligere å få solgt eiendommen under dagens båndlegging. Når det gjaldt eiendommen som panteobjekt hadde ikke han tenkt mye på dette, da han befant seg i en sterk økonomisk situasjon.

**5.) Ser du som eier av næringsbygg påvirkning på nærmiljøet grunnet båndleggingen?**

Eier av næringsbygg A så påvirkning på nærmiljøet, da i negativ favør. Likevel var han klar på at standarden på området hadde gått ned før byggeforbudet kom. Det hadde vært i luften lenge at ny fylkesvei ville gå igjennom området, og dette hadde satt en stopper for utviklingen. Det at det tidligere også hadde vært planer om boliger på stedet hadde gjort at de som eide næringsbyggene valgte å kun vedlikehold minimalt på sine eiendommer. Dette kombinert med at man ikke får solgt og at plansituasjonen i området er som den er, gjør at ingen vil satse her. Den politiske risikoen har klart påvirket nærmiljøet.

Eier av næringsbygg B hadde ikke mye å bemerke knyttet til påvirkningen på nærmiljøet, men var klar på at området hadde blitt slitt på bakgrunn av den usikre plansituasjonen.

Eier av næringsbygg C mente at få ville investere tungt i området i dag da plansituasjonen var så usikker. Innen næringssegmentet var han sikker på at usikkerheten medførte at få ville leie i området. Han trodde at eiere av næringsbygg ikke ville ta tunge investeringer før veitraséen endelig var valgt.

Eier av næringsbygg D kunne se at hensynssonen hadde stoppet utviklingen i området. Han sa også at man kunne se enkelte områder i kommunen der standarden hadde gått ned, dette etter at kommunen hadde nedlagt hensynssone. Det at man ikke får utvikle eiendommen med mer enn det man har, vil så klart påvirke området bemerket han.

**6.) Opplever du som eier av næringsbygg at du får for lite informasjon om situasjonen eiendommen din er i?**

Eier av næringsbygg A mente det hadde vært fordelaktig å få opplysninger knyttet til plansituasjonen til sin eiendom. Det at man måtte finne all informasjon selv var ikke alltid like lett, og det krevde også en del kompetanse for å skjønne hva plansituasjonen innebærte.

Eier av næringsbygg B etterspurte også mere informasjon knyttet til plansituasjonen for hans eiendom. I likhet med eier av næringsbygg A synes han planverktøyene var komplekse og krevende for hvermannsen å få tak på. Når det er sagt opplevde han at kommunen var flinke med informasjon når de selv ville noe, blant annet for noen år siden da de la frem prospekter om boligbygging på stedet.

Eier av næringsbygg C etterspurte også mere informasjon. Han hadde ikke fått informasjon om plansituasjonen, før han hadde planer om å bygge på næringslokalet. Først da ble han klar over byggeforbudet.

Eier av næringsbygg D hadde god kontakt med kommunen og anså at han hadde god kontroll på plansituasjon over sin eiendom.

***7.) Syns du at båndlegging over lengre tid er i tråd med hva samfunnet må kunne ha av styringsrett, da for å kunne sikre god planlegging og utforming?***

Eier av næringsbygg A synes båndlegging tidvis ble for inngripende. Han hadde ikke noe problem med at enkelte bygg måtte rives for å sikre større prosjekter som gagnet samfunnet som helhet. Det til tross ble tiden usikkerheten lå over eiendommen for lang.

Eier av næringsbygg B var klar på at båndleggingen var for inngripende. Det at planleggingen også hadde foregått i rundt 20 år, mente han var en god indikator på at planleggingsfasen har tatt for lang tid. Han var imot byggeforbudet da han mente at grunneiere selv må kunne ta risikoen ved at tiltaket kan komme om 10-15 år.

Eier av næringsbygg C hadde ikke noe imot et byggeforbud på et par år. Men usikkerheten til endelig trasé med varighet på 5-10 år ble for inngripende.

Eier av næringsbygg D var også av den oppfatning av båndleggingen varte i for lang tid. Han påpekte også at kommunen burde bli raskere til å fjerne hensynssoner, da etter at de viste hvor de ulike traséene ville gå.

***8.) Har båndleggingen vært en psykisk belastning for deg?***

Eier av næringsbygg A hadde ikke tenkt så mye på plansituasjonen. Men det at kommunen ikke kunne gi han noe svar på når endelig trasévalg ville foreligge, samt når byggeforbudet

ville bli oppheves synes han var for dårlig. Hadde han derimot hatt høy belåning på bygningsmassen sin, ville denne båndleggingen påvirket psyken mer uttalte han.

Eier av næringsbygg B leide verken ut, eller hadde store planer knyttet til utvikling. Båndleggingen og byggeforbudet hadde derfor ikke påvirket psyken hans nevneverdig. Han skisserte dog at dersom han hadde hatt slike planer, er det klart denne båndleggingen ville vært en psykisk påkjenning.

Eier av næringsbygg C hadde ikke tenkt så mye på det. Men usikkerheten knyttet til fremtidig plansituasjon gjorde jo at man var usikker på hva man skulle tenke.

Eier av næringsbygg D kunne ikke si at båndleggingen hadde vært en psykisk belastning for han. Men han syntes like fullt at kommunen burde tenke seg bedre igjennom før de la store områder under båndlegging.

### **Drøfting av underproblemstillingene – Næringseiendom**

Gjennom intervjuene får man en klar indikasjon på at ingen eiere anser båndlegging som en positiv faktor for deres eiendom. Gjeldende vedlikehold, investering og utvikling knyttet til sine eiendommer kunne majoriteten meddele at de hadde utsatt dette til de var sikre på hvor de ulike traséene ville gå. Imidlertid virker det som om det er områdets karakter kombinert med hindringen til transformasjon som er grunnen til at dette arbeidet ikke har blitt foretatt. Da de intervjuede partene så en betydelig økonomisk opptur ved å kunne bygge boliger på sine eiendommer på sikt, var det å legge ned mye penger i vedlikehold på nåværende næringsbygg lite økonomisk. Som en av intervjuobjektene kunne meddele ville tomteverdien skyte i været hvis den ville bli regulert til boligformål. Av den grunn er nok ikke båndleggingen alene grunnen til et vedlikeholdsetterslep på disse byggene, men derimot ønsket om å realisere noe annet.

Gjeldende salgs- og bruksverdier var det vanskelig å finne noe tallgrunnlag på leieprisnivåer eller næringseiendommer omsatt i områdene de siste årene. Eierne av næringseiendommen mente allikevel at plansituasjon umulig var positiv for markedsverdien, men i hvor stor grad den påvirket var individuelt. Det at man som eier må informere om begrensningene plansituasjonen medfører ved salg, vil umulig bidra til høyere verdi. Dette kombinert med at planleggingen for de ulike traséene tar svært lang tid, og den politiske risikoen knyttet til omregulering har nok også påvirket hva spekulanter er villig til å gi for eiendommene. For en

eiendomsutvikler med formål om boligbebyggelse vil en realiseringstid på opp mot 15 år påvirke tomteverdien betydelig.

Ser man bort fra mulighetene til transformasjon har samtlige intervjuede parter innehatt rimelig små næringslokaler, det er altså begrenset hvilke aktører som kan operer fra disse. Leieavtalene har vært korte og leietakerne har vært svært mobile. En større påvirkning knyttet til salgs- og bruksverdier kunne trolig blitt sett dersom objektene hadde vært større. Dette da større aktører ofte operer med lengre leieavtaler (fra 10 år) og ofte har ambisjoner om vekst.

Hvordan næringseiendom har blitt påvirket som finansielt aktivum og panteobjekt henger sammen med forventet salgsverdi. Dersom næringseiendommene tiltrekker seg mindre leietakere med lavere betalingsvillighet, vil dette senke forventningene til byggets verdi. Dette igjen vil påvirke både hvor attraktivt bygget er for salg, men også hvor godt det er som panteobjekt. For de mindre objektene vil trolig det at byggene slipper å stå uten leietakere over kort tid være tilstrekkelig for å unngå betydelige negative økonomiske effekter. Som representanten i Bane NOR uttalte prøvde de å få til innløsning i det leieavtalene gikk ut, dette vil trolig være tilstrekkelig for et mindre næringsbygg. De større næringsbyggene vil trolig se påvirkning allerede på kommuneplannivå, og usikkerheten er derfor her større. Det at næringsbygg kun innløses etter at reguleringsplanen foreligger, og da innen 10 år kan være svært uheldig for større objekter. Attraktiviteten ovenfor større aktører som har planer om et langt leieforhold, vil gå ned å påvirke både objektet som finansielt aktivum og panteobjekt.

Om områdene under båndleggingen hadde blitt forringet grunnet den usikre plansituasjonen er usikkert. I likhet med boligsegmentet har nok vedlikeholdsetterslepet kommet før planene om ny bro over Glomma, fylkesvei og jernbane fikk sitt inntog i kommuneplanen. Disse planene har som sagt blitt snakket om lenge, og en form for «planskygge» kan nok allerede ha påvirket enkelte områders standard.

Gjeldende kommunikasjon og psykisk påvirkning under båndlegging, etterspurte de fleste mer informasjon knyttet til plansituasjonen. Det var vanskelig å vite hva de ulike restriksjonene innebærte, samt hvor sannsynlig det var for om at de ville bli berørt. Det å gå ut tidligere eller mer offentlig allerede ved tidligplanlegging kunne kanskje forhindre misforståelser, men også noe usikkerhet. For de som jobber med plan vil de selv vite hva endring av arealformål og bygge- og deleforbud innebærer, men for hvermannsen som knapt vet hva en reguleringsplan er, vil tidlig informasjon kunne hindre en god del usikkerhet. Av

næringseiendomsseiere var samtlige allikevel klare på at de selv ikke lot seg påvirke stort psykisk av situasjon, de hadde alle et profesjonelt forhold til sin eiendom.

#### 10.4 Eiere og forpaktere av dyrkamark.

I denne delen vil eier og forpakter av dyrkamark sine erfaringer med «planskyggen» bli fremstilt gjennom dybdeintervjuer. Intervjuguiden er basert på underproblemstillingen i oppgaven, og vil sådan være med på å besvare disse utfyllende. De to eiendommene er rammet av både arealformål fremtidig fylkesvei, men har også fremtidig trasévalg for jernbanespor med tilhørende hensynssone over seg i kommuneplanens arealdel. Den ene eieren (A) leier ut jorda, mens den andre (B) både leier og eier dyrkamark.

#### **Spørsmålene knyttet til eier og forpakter dyrkamark.**

##### ***1.) Har du som eier/forpakter av dyrkamark utsatt vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering av din eiendom, da grunnet båndleggingen?***

A dyrket selv ikke jorda og hadde derfor ikke foretatt noen form for vedlikehold eller oppgraderinger. Han påpekte likevel at bonden som leide jorda av han, ikke hadde foretatt større tiltak som grøfting og lignende den siste tiden.

B kunne bekrefte at han hadde utsatt vedlikehold og andre investeringer i jordbruket allerede da planene om mulig trasé kunne gå over eiendommen. Både den jorda han eide og den han leide hadde han gjort minimalt av grøfting og den type tiltak, men han hadde derimot kalka jorda påpekte han.

##### ***2.) Opplever du som eier/forpakter av dyrkamark at markedsverdi på din eiendom har gått ned på bakgrunn av båndleggingen?***

A opplyste om at dyrkamark er konsesjonspliktig ved salg, men at markedsverdien hadde gått ned var han usikker på. Han var klar på at han per nå leide ut jorda på åremål, og sånn sett var lange leieavtaler vanskelig å inngå grunnet usikkerheten om fremtidig trasévalg. Så at båndleggingen til en viss grad hadde påvirket markedsverdien kunne nok stemme.

B som drev jorda selv mente det var klar sammenheng mellom nedgang i markedsverdi og båndleggingen. Usikkerheten for fremtidig trasé gjorde at man ikke investere og gjorde større tiltak for å bedre jordas produksjonsevne. Av den grunn gir ikke jorda like god avkastning som den kunne gjort.

**3.) Ser du som eier/forpakter av dyrkamark negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi av din båndlagte eiendom?**

A anså dette spørsmålet å henge sammen med markedsverdien av jorda. Det at usikkerheten hadde gjort det vanskeligere å få lengre avtaler, samt at leien ble noe billigere grunnet båndleggingen påvirket utleieverdien. Også det at bonden som leide jorda ikke gjorde investeringer som ville påvirket produksjonen i positiv retning, ville ha innvirkning på bruksverdien.

B som forpaktet jord så tydeligere sammenheng mellom båndleggingen og leiepris på jorda. Han hadde fått billigere leie da han risikerte at han måtte vike i det prosjektet kunne starte opp. B uttalte at han i dag leide jorda på åremål. Dette var begrunnet med usikkerheten til fremtiden.

**4.) Opplever du som eier/forpakter av dyrkamark at du får for lite informasjon om situasjonen eiendommen din er i?**

Både A og B hadde fulgt plansituasjonen godt. De var ikke så usikre på hvor nye fylkesvei 109 ville gå, men det var helt klart InterCity-prosjektet som var usikkerhetsmomentet. Når alt kom til alt presiserte de begge at de var nødt til å følge med selv, og ingen informasjon ble gitt.

**5.) Syns du at båndlegging over lengre tid er i tråd med hva samfunnet må kunne ha av styringsrett, da for å kunne sikre god planlegging og utforming?**

Både A og B var enige om at planleggingen tar for lang tid, og det var tidsbruken som var for inngripende. B som drev jorden så også vanskeligheter ved å få god adkomst til jordene da det både er planlagt fylkesvei og jernbane over eiendommen. Den økonomiske merkostnaden ved lengre reisevei for å komme til jorden var en stor ulempe, men først og fremst var A skeptisk til trafiksikkerheten. Da han var sikker på at han ved bygging av den nye fylkesveien 109 var nødt til å kjøre en lengre strekning på denne veien, med både redskap og traktor.

**6.) Har båndleggingen vært en psykisk belastning for deg?**

Verken A eller B tenkte stor mye på dette. De hadde begge blitt ekspropriert fra tidligere, og lot ikke denne påvirke de i hverdagen.

**Drøfting av underproblemstillingene – Dyrkamark**

Både de som forpaktet jorda og de som leide den bort, så negative effekter ved båndlegging i forhold til forventet produksjonsvolum. Da usikkerheten til fremtiden gjorde at man ikke gjennomførte større investeringer som ville bedret avkastningen, er det klart at dyrkamark under båndlegging ikke oppnår sitt fulle potensiale. Investeringer som kalking og alminnelig lettere vedlikehold ble imidlertid gjennomført. Så i hvilken grad båndleggingen virkelig påvirker produksjonsvolumet er usikkert, men at det påvirker noe er utvilsomt.

Det at representantene også uttalte at de var rimelige sikre på hvor den nye fylkesvei 109 traséen ville gå, muliggjorde noe tilpasning av driften. Dette var informasjon de hadde funnet selv, og ikke blitt meddelt. Noe verre var det hvor InterCity-linjen ville bli plassert, så usikkerheten var større her. Grunnet denne usikkerheten uttale representantene at både leietider og leieprisnivå var påvirket. Dette igjen går utover bruksverdien på eiendommene, og kan gi lavere bruksverdiestatning enn hvis innløsning hadde kommet tidligere. Da driften av dyrkamarka kan fortsette helt opp mot byggingsarbeidet, finnes det ingen muligheter for eiere av dyrkamark å komme ut av «planskyggen» før det alminnelige grunnervet. Men hvor stor ulempe båndlegging har for driften er usikkert, men jo lengre tid det tar fra planfasen til gjennomføring, jo større påvirkning vil trolig båndlegging ha.

Av psykisk belastning kunne ingen av representantene si de lot seg påvirke av båndleggingen og usikkerheten til fremtidige traséer. For bonden som driftet selv var derimot usikkerheten til hvordan fremtidig veiforbindelse ville bli. Spesielt trafiksikkerhet og lengre vei til jordene påvirket i større grad psykisk.

Ut ifra empirien kan det se ut til at dyrkamark blir noe negativt påvirket av båndlegging. Dog visere representantene til en tilpasningsvilje, da ved at det ble foretatt investeringer på de områdene de var sikre ikke ville bli rammet av tiltaket. Båndlegging av dyrkamark kan anses som en alminnelig ulempe, og vil ikke være svært inngripende.

## Kapittel 11: Konklusjon

I dette kapittelet vil en kort oppsummering av oppgaven, samt besvaring av hovedproblemstillingen fremstilles:

*«Blir ulik eiendom påvirket forskjellig under «planskyggen», og hindrer båndleggingen utvikling som ellers ville skjedd?»*

Gjennom delproblemstillingene i kapittel 10 sitter jeg igjen med et inntrykk av at ulik eiendom rammes ulikt av «planskyggen», men de alle blir påført en viss negativ effekt. For enklest å presentere funnene på hvordan ulike eiendom påvirkes av den tidlige «planskyggen», samt om den hindrer utvikling som ellers ville skjedd, vil hver eiendomssektor bli presentert hver for seg.

### **Følgende fremstilling:**

- Bolig og utviklingseiendom
- Næringseiendom
- Dyrkamark

#### 11.1 Bolig og utviklingseiendom

Gjennom empirien var flere boligeiere sikre på at eiendommen deres ble påvirket negativt av «planskyggeffektene». Enkelte uttalte at de kunne se et vedlikeholdsetterslep i nabolaget sitt, samtidig som de var skeptiske til å foreta større investeringer. Den store usikkerheten på om deres bolig også ville bli rammet av innløsning/ekspropriasjon på sikt var en psykisk påkjenning. Dette står i likhet med de effektene Braate (2012, s.84) fant for boligeiere rammet av «planskyggen» ved vedtatt reguleringsplan.

Enkelte boligeiere uttalte som nevnt også at eiendommer gikk langt under takst, og med svært lange omløpshastigheter. I et forsøk på å sammenligne omløpshastigheter og kvadratmeterpriser, kunne man enkeltvis se visse forskjeller på eiendom uten båndlegging og de under båndlegging. Tydeligst ble det for området Greåker-Alvim. Om dette tallgrunnlaget skylder usikkerheten knyttet til båndlegging, eller standarden i nåværende hensynssonen kan ikke fastsettes. Andre faktorer kan også ha påvirket boligprisen her. Eiendommene i Fredrikstad så derimot ikke ut til å bli påvirket i stor grad ut ifra tallene. Endring av formål i



kommuneplanen samt hensynssonen kan ikke sies å ha påvirket verken omløpshastighet eller kvadratmeterpris her. Om «planskyggen» på dette stadiet har innvirkning på markedsverdien blir derfor vanskelig å konkludere med. I likhet med Braate (2012, s.85) vil trolig skjæringspunktet for betydelig verdinedgangen være ved endelig vedtatt reguleringsplan.

Når det er sagt er det kun boligeiendom som kvalifiserer til tidlig innløsning, og på den måten har en vei ut av «planskyggen» da gjennom Statens vegvesens og Bane NORs retningslinjer. For bolig har Statens vegvesen som vist i teorien rundskrivet «Retningslinjer for innløsning av boliger i fremtidige veglinjer», dette er et offentlig dokument som gir en viss trygghet og forutsigbarhet for boligeier. Bane NOR på sin side operer etter et interndokument med navn «Instruks for innløsning av bolig før ordinært grunnerverv», og prosessen bærer mer preg av å være skjønnsbasert. Når det er sagt kommer det frem under intervjuene at Bane NOR også operer under Statens vegvesen retningslinjer, og prøver så godt de kan å ettergå disse.

Til sammenligning med Braate sine resultater (2012, s.83) kritiserte han Jernbaneverket (dagens Bane NOR) for å være for sent i gang med grunnervervet, og ikke var tilstede før reguleringsplanen forelå. Gjennom intervjuet med representanten i Bane NOR antydes det at denne praksisen har blitt videreført. Statens vegvesen på den andre siden har praktisert innløsning etter søknad for traséen til nye fylkesvei 109. De har altså vært tidlig ute med grunnervervet for å prøve å minimere «planskyggeeffektene», da allerede på kommuneplannivå. Derimot blir tidlig innløsningen praktisert etter egne retningslinjer og skjønn, da det ikke finnes midler til å innløse samtlige boliger. Så veien ut av «planskyggen» er som regel eksklusiv for de boliger som grunnerververne vet vil rives med tiden, samt de personlige forhold hos boligeierne. De personlige forholdene knytter seg blant annet til om vedkommende befinner seg i en urimelig situasjon, da grunnet helse, økonomi, samlivsbrudd m.m.

Bane NOR med ansvar for innløsning for den fremtidige InterCity-traséen, har ikke praktisert innløsning etter søknad slik som Statens vegvesen i har gjort i deler av caseområdet. Da usikkerheten til hvor jernbanetraséen vil gå er betydelig mer usikkert enn den nye fylkesvei 109, er det svært vanskelig å si hvilke eiendommer som vil bli rammet. Dette vanskeliggjør mulighetene for tidlig innløsning av boligeiendom. Men i det sikkerheten blir større på hvor jernbanetraséen vil gå, muliggjør det også tidlig innløsning i regi av Bane NOR.

Om båndleggingen har hindret utvikling som ellers ville skjedd på boligeiendom gir intervjuene delvis svar på. Noen har utsatt vedlikehold, mens andre ikke har fått innvilget byggesøknaden sin. Andre har derimot kjørt på og pusset opp boligen sin til tross for den fremtidige usikkerheten. Båndlegging hindrer altså noe utvikling på boligeiendom, men ikke all.

Hvordan båndleggingen har påvirket utvikling som ellers ville skjedd gjør seg mer gjeldende på utviklingseiendom. Samtlige utviklingseiendommer i området har fått betydelig høyere verdi, da kvadratmeterprisene på bolig har fått en opptur de siste årene. Som vist ved priseksempler og ved innhenting av empiri kunne grunneiere realisert betydelige prosjekter med god inntjening dersom områdene ikke var båndlagt. Spesielt for utviklingseiendom er at deres verdi som sagt blir fastsatt etter hva som er mulig å utvikle på dem, og innen hvilke tidshorisonter. Da både fylkesvei 109 eller den fremtidige jernbanetraséen trolig ikke vil kunne ferdigstilles før i år 2029, vil disse eiendommene være båndlagt imellom 15-20 år. Det at første tilleggsprotokoll artikkel 1 og grunnlovens 105 også setter lista svært høyt for hva grunneiere må kunne tåle av rådighetsbetsbegrensning uten å kvalifisere til erstatning, rammer også grunneier økonomisk.

En utvei for disse utviklingstomtene finnes som nevnt i teorien i plan- og bygningsloven § 15-1 første ledd. Dersom tomten ikke kan utnyttes på en annen «regningssvarende måte», altså at den ikke kan utnyttes til annet økonomisk forhold, har grunneier krav på innløsning. Dette kravet er svært strengt og vil sjelden kunne påberopes. En annen forutsetning som også må være til stede, er at det ikke har blitt utarbeidet reguleringsplan eller foretatt formålsendring i kommuneplanen innen fire år fra endringen forekom. Ved søknad til departementet kan denne fristen forlenges med 4 år. Det er klart dette får innvirkning på tomtens verdi. Det er heller ikke umulig at norske myndigheter bryter artikkel 1. Protection of property dersom båndleggingen blir liggende så lenge før tiltakene tiltrer, jf. «Sporrong & Lönnroth v. Sverige». Dette underbygger også Lagethon i sin oppgave.

Sett opp mot Rønnings og Braates resultater viser empirien at «planskyggeeffektene» allerede blir synlige før vedtatt reguleringsplan på bolig. Boligeiere blir ikke rammet i like stor grad knyttet til nedgang av markedsverdien av deres objekter, dette kan ses ved tallgrunnlaget som vist i kapittel 8. De psykiske effektene kan imidlertid sies å få sitt inntog i liten skala. Gjeldende utviklingseiendom er båndlegging i kommuneplanen like inngripende som en reguleringsplan som hindrer utnyttelse. En liten opptur er at utviklingseiendommer rammet i

kommuneplanen ikke nødvendigvis vil bli rammet i reguleringsplanen, og at det på sikt kan bli mulig å realisere noe på dem.

### 11.2 Næringseiendom

Det å finne tallgrunnlag i forhold næringsbygg lot seg ikke gjennomføre i området. Men opplysninger gjennom dybdeintervjuene tyder på at de fleste grunneierne så noen «planskyggeffekter» som rammet de mer enn andre. Spesielt vedlikehold og andre investeringer lot vente på seg til endelig trasé var blitt valgt. Verdimessig så enkelte eiere problemer ved å selge eiendommen, men bruksverdien forble nok ganske intakt på mindre utleieobjekter. For større utleieobjekter vil effektene av den tidlige «planskyggen» trolig påvirke i større grad. Dette da større aktører ikke er like mobile, og ser også for seg lengre leieforhold. Det at representanten fra Bane NOR derimot kunne meddele at de i størst mulig grad prøvde å innløse næringsbygg ved utgang av leieavtale, virker preventivt på tap av markedsverdien. Men det at Bane NOR ofte ikke gjennomfører grunnerverv før reguleringsplanen foreligger, holder kanskje ikke her for å holde eier skadesløs. Dette underbygges av Braate (s.59) som konkluderte med at tidlig innløsning på næringsbygg hadde vært ønskelig da enkelte større næringseiendommer kan bli rammet hard av «planskyggen» allerede på kommuneplannivå.

Båndleggingen av næringseiendom kan på den andre siden sies å bremse transformasjon fra næring til bolig i enkelte områder i traséen, og på den måten hindre utvikling som ellers ville skjedd. Det skal dog sies at disse eiendommene i dag ikke kvalifiserer til bygging av bolig i reguleringsplanen, men kommunale føringer enkelte steder i caseområdet kan tyde på at det er en villighet til slik regulering. På den andre siden er det nok mer aktuelt å si at reguleringsrisikoen samt områdenes standard som helhet, har vært en større brems for transformasjon, enn selve båndleggingen. Allikevel er båndleggingen et betydelig hinder for å transformere områder.

### 11.3 Dyrkamark

Situasjonen for dyrkamark under båndlegging er unik i forhold til de andre eiendomssegmentene. Ved båndlegging av dyrkamark vil nåværende drift kunne fortsette uhindret, men investeringsviljen og vedlikeholdet vil trolig påvirkes. Dyrkamark er også i den posisjonen at sjelden hele teiger havner under båndlegging, og en tilpasning av driften vil kunne muliggjøres.

Det å få fremskyndet innløsning av dyrkamark lar seg også vanskelig gjennomføre. Dette da eiendommen kan utnyttes på «regningssvarende måte» både under formålsendring i kommuneplanen og ved reguleringsplan, jf. plan- og bygningsloven §§ 15-1 første ledd og § 15-2 andre ledd. Dette medfører at eiere av dyrkamark i verste fall må sitte på «gjerdet» i 10 år fra vedtatt reguleringsplan til innløsning, jf. plan- og bygningsloven § 12-12 femte ledd.

En lang båndleggingsperiode vil ha påvirkning på ivaretagelsen av dyrkamark, i hvor stor denne påvirkningen vil være er usikkert. Dette igjen vil medføre dårligere avlinger enn det som ved optimal drift kunne vært mulig å få ut av jorden. Tidligere grunnerverv av slike arealer ville vært til gunst for høyere produktivitet. Rønning (2009, s.60) stilte spørsmål ved viljen til investering av dyrkamark under båndlegging i sin oppgave, men fikk ikke tilstrekkelig resultater ut fra sine intervjuer. Intervjuobjektene i denne oppgaven underbygger derimot Rønnings teori.

#### 11.4 Konklusjon

Ut ifra hva jeg har funnet gjennom intervjuene og ved prisseksempler stemmer teorien om at båndleggingen påvirker fast eiendom negativt. Hvor stor påvirkning båndlegging har, viser å være ulik for de ulike eiendomssegmentene. Der bolig- og utviklingseiendom må sies å rammes hardest, mens næringseiendom og dyrkamark generelt sett ikke påvirkes i like stor grad. Når alt kommer til alt skal det sies at eiendomssegmentene bolig- og utviklingseiendom har en mulig vei ut av «planskyggen» på et tidligere tidspunkt enn de andre eiendomssegmentene. Derimot er disse kravene svært strenge, og sånn sett ikke en løsning for de uheldige «planskyggeeffektene» for samtlige eiendommer rammet av båndlegging.

Om båndlegging da hindrer utvikling som ellers ville skjedd stemmer nok til en viss grad, dette selv om alle berørte parter ikke har planer om utvikling. Det at kommunene må legge opp infrastrukturtraséer i lang tid, og grunneiere dermed ikke kan råde fritt over sine arealer er i et utviklingsperspektiv uheldig. Gjeldende transformasjonsområder vil nok andre faktorer enn båndleggingen i seg selv, også være faktorer som hindrer utvikling. Områdets karakter, forventede kvadratmeterpriser for bolig og reguleringsrisikoen i området er andre faktorer som får betydning for fremtidig utvikling.

#### Videre arbeid rundt team

Det ville vært interessant å se hvordan eiendommer i «planskyggen» faktisk påvirkes økonomisk i større grad. Det å foreta en analyse på flere områder rammet av langvarig

båndlegging kunne vært spennende. Dette da det kunne gitt ytterligere føringer på om «planskygge» er å anse som en alminnelig ulempe, eller som et «verdidrepende» fenomen.

## 12: Litteraturliste

Aarsæther, N., Falleth, E., Kristiansen, R., Nyseth, T. (2018) *Plan og samfunn*, (1. utgave). Cappelen Damm Akademisk.

Aall, J. (2011) *Rettsstat og menneskerettigheter*. 3. utgave. Oslo: Fagbokforlaget

Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T., Kristiansen, R. (2012) *Utfordringer for norsk planlegging* (1. utgave). Kristiansand: Høyskoleforlaget

Braate, M. (2012). *Planskyggen; effekter på eiendom gjennom langsiktig planlegging av offentlig infrastruktur*. Masteroppgave. Ås: Universitetet for miljø og biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging.

Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving* (5. utgave). Oslo: Gyldendal akademisk.

Edwardsen, M. (2011). Introduksjon til arealplanlegging Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, ÅS (Forelesning)

Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?* (2. Utgave) Oslo: Høyskoleforlaget.

Johannessen, A., Tufte, P. A., Christoffersen, L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 4. utg. Oslo: Abstrakt forlag.

Lagethon, G. (2011). *Planskygge - Er langvarige erstatningsfrie reguleringsplaner forenelig med menneskerettsloven*. Masteroppgave. Oslo: Universitetet i Oslo, Det juridiske fakultet.

Lilleholt, K. (2014) *Knophs oversikt over Norges rett*. 14. utgave. Oslo: universitetsforlaget.

Møse, E. (2002) *Menneskerettigheter*. 1. utgave. Oslo: Cappelens Forlag a.s.

Mydske, P.K. (1974): *Den historiske bakgrunn for fysisk-økonomisk planlegging i Norge*. Institutt for sosiologi. Bergen: Universitetet i Bergen.

Norgeskart (2019). *Kart over traséen Fredrikstad- Sarpsborg*. Hentet 22. februar 2019 fra <https://norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1002&zoom=10&lat=6573788.34&lon=270995.28>

Pedersen, O.J., Sanvik, P., Skaaraas, H., Ness, S., Os, A. (2015) *Plan- og bygningsrett - Del 1 planlegging og ekspropriasjon*. 2. utgave. Oslo: universitetsforlaget.

Ringdal, K. (2013). *Enhet og mangfold: Samfunnsvitenskapelig forskning og kvantitativ metode* (3. utgave). Bergen: Fagbokforlaget.

Rønning, K. (2009). *Livet i planskyggen*. Masteroppgave. Ås: Universitetet for miljø og

biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging.

Samferdselsdepartement Proposisjon 1S 2009/2010. *Nye retningslinjer for innløsning av bolig i framtidige veglinjer*. Tilgjengelig fra:

[https://www.regjeringen.no/contentassets/d1df5e2bd9dc41a886124847ff0ee519/nn-no/pdfs/prp200920100001\\_sdddpdfs.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/d1df5e2bd9dc41a886124847ff0ee519/nn-no/pdfs/prp200920100001_sdddpdfs.pdf) (lest 02.02.2019).

Solheim, S. (2018) *Eiendomsvern og EMK P1-1*. Hentet 3. mars 2019 fra:

[https://www.regjeringen.no/contentassets/786f20a830994082948ab2d695e01fe8/stig-h-solheim\\_eiendomsvern-emk-p1-1.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/786f20a830994082948ab2d695e01fe8/stig-h-solheim_eiendomsvern-emk-p1-1.pdf)

Skoghøy, J. E. A. (1995) *Rådighetsinnskrenkninger og erstatning: Lov og rett, 1995*

Statens Vegvesen. (2010). *Retningslinjer for innløsning av boliger i framtidige veglinjer*.

Hentet 24. februar 2019 fra: [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/126885/binary/245625](http://www.vegvesen.no/_attachment/126885/binary/245625).

Yin, R. K. (2014). *Case study research: design and methods* (5<sup>th</sup> edition) Los Angeles, Calif: SAGE.

#### **Informant:**

- Harald Bøvre i HBconsult

#### **Lover:**

- Grunnloven av 17. mai 1814

- Plan- og bygningsloven av 27.juni 2008 nr. 71

#### **Traktater:**

- Den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) Konvensjon om beskyttelse av menneskerettighetene og de grunnleggende friheter, Roma, 4. november 1950

- Den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) Tilleggsprotokoll til Konvensjonen om beskyttelse av menneskerettighetene og de grunnleggende friheter, Paris, 10. mars 1952

#### **Norsk rettspraksis:**

(Hentet fra Lovdata)

- Rt. 1970 s.67 (Sauholmen)

- Rt. 1978 s.442 (Lamyra)

- Rt. 1987 s.80 (Rønnåsmyra)

- Rt. 1993 s.321 (Hydalen)

- Rt. 1980 s. 94 (Fiskumvann)
- Rt. 1980 s.850 (Arekilen)
- Rt. 1988 s.890 (Jærstrendene)
- Rt. 2004 side.1092
- Rt. 1980 s.94



## 13: Vedlegg

### 13.1 Intervjuguide Statens vegvesen og Bane NOR

- Introduksjon av meg
- Presentasjon av mitt forskningsområde og begrepet «planskygge».
- Intervjuet formål:
  - Mulige konsekvenser av planskygge, med fokus på båndlegging ved kommuneplan.
  - Håndtering av eiendommer i planskyggen, med fokus på innløsningssystemet.
- Intervjuets form:
  - Semistrukturert intervju med fokus på noen kjernespørsmål, varighet ca. 45 minutter.
- Anonymitet: ja.

#### **Kjernespørsmål:**

- 1.) Hvilke virkninger knyttet til vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering opplever dere som tiltakshavere på båndlagte eiendommer?
- 2.) Opplever dere som grunneier påvirkning av markedsverdi på båndlagte eiendommer?
- 3.) Ser dere som grunneier negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi av båndlagte eiendommer?
- 4.) Ser dere som grunneier vanskeligheter med båndlagt eiendom som finansielt aktivum?
- 5.) Ser dere som grunneier påvirkning på nærmiljøet enkelte steder der båndlegging blir liggende lenge?
- 6.) Opplever dere som grunneier at berørte parter får for lite informasjon om situasjonen eiendommen din er i?
- 7.) Hvordan fungerer tidliginnløsningsystemet?
- 8.) Kan grunneier nok om plansituasjoner?
- 9.) Er det noen spesielle prosjekter dere har under arbeid der båndleggingen har vart svært lenge uten at gjennomføring har skjedd?

### 13.2 Intervjuguide bolig- og utviklingseiendomsseiere

- Introduksjon av meg
- Presentasjon av mitt forskningsområde og begrepet «planskygge».
- Intervjuet formål:
  - Mulige konsekvenser av planskygge, med fokus på båndlegging ved kommuneplan.
  - Håndtering av eiendommer i planskyggen, med fokus på innløsningsssystemet.
- Intervjuets form:
  - Semistrukturert intervju med fokus på noen kjernespørsmål, varighet ca. 45 minutter.
- Anonymitet: ja.

#### **Kjernespørsmål:**

- 1.) Har du som boligeier utsatt vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering av din eiendom, da grunnet båndleggingen?
- 2.) Opplever du som boligeier at markedsverdi på din eiendom har gått ned på bakgrunn av båndleggingen?
- 3.) Ser du som boligeier negative konsekvenser for utleieverdi av din båndlagte eiendom?
- 4.) Ser du som boligeier vanskeligheter med båndlagt eiendom som panteobjekt?
- 5.) Ser du som boligeier påvirkning på nærmiljøet grunnet båndlegging?
- 6.) Opplever du som grunneier at du får for lite informasjon om situasjonen eiendommen din er i?
- 7.) Syns du at båndlegging over lengre tid er i tråd med hva samfunnet må kunne ha av styringsrett, da for å kunne sikre god planlegging og utforming? Eller er det for inngripende i privatpersonens eiendomsrett?
- 8.) Har båndleggingen vært en psykisk belastning for deg?

### **13.3 Intervjuguide næringsbygg**

- Introduksjon av meg
- Presentasjon av mitt forskningsområde og begrepet «planskygge».
- Intervjuet formål:
  - Mulige konsekvenser av planskygge, med fokus på båndlegging ved kommuneplan.
  - Håndtering av eiendommer i planskyggen, med fokus på innløsningssystemet.
- Intervjuets form:
  - Semistrukturert intervju med fokus på noen kjernespørsmål, varighet ca. 45 minutter.
- Anonymitet: ja.

#### **Kjernespørsmål:**

1. Har du som eier av næringsbygg utsatt vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering av din eiendom, da grunnet båndleggingen?
- 2.) Opplever du som eier av næringsbygg at markedsverdi på din eiendom har gått ned på bakgrunn av båndleggingen?
- 3.) Ser du som eier av næringsbygg negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi av din båndlagte eiendom?
- 4.) Ser du som eier av næringsbygg vanskeligheter med båndlagt eiendom som finansielt aktivum og panteobjekt?
- 5.) Ser du som eier av næringsbygg påvirkning på nærmiljøet grunnet båndleggingen?
- 6.) Opplever du som eier av næringsbygg at du får for lite informasjon om situasjonen eiendommen din er i?
- 7.) Syns du at båndlegging over lengre tid er i tråd med hva samfunnet må kunne ha av styringsrett, da for å kunne sikre god planlegging og utforming?
- 8.) Har båndleggingen vært en psykisk belastning for deg?

### **13.4 Intervjuguide eiere eller forpaktere av dyrkamark**

- Introduksjon av meg
- Presentasjon av mitt forskningsområde og begrepet «planskygge».
- Intervjuet formål:
  - Mulige konsekvenser av planskygge, med fokus på båndlegging ved kommuneplan.
  - Håndtering av eiendommer i planskyggen, med fokus på innløsningssystemet.
- Intervjuets form:
  - Semistrukturert intervju med fokus på noen kjernespørsmål, varighet ca. 45 minutter.
- Anonymitet: ja.

#### **Kjernespørsmål:**

- 1.) Har du som eier/forpakter av dyrkamark utsatt vedlikehold, utvikling, oppgradering og investering av din eiendom, da grunnet båndleggingen?
- 2.) Opplever du som eier/forpakter av dyrkamark at markedsverdi på din eiendom har gått ned på bakgrunn av båndleggingen?
- 3.) Ser du som eier/forpakter av dyrkamark negative konsekvenser for bruksverdi og utleieverdi av din båndlagte eiendom?
- 4.) Opplever du som eier/forpakter av dyrkamark at du får for lite informasjon om situasjonen eiendommen din er i?
- 5.) Syns du at båndlegging over lengre tid er i tråd med hva samfunnet må kunne ha av styringsrett, da for å kunne sikre god planlegging og utforming?
- 6.) Har båndleggingen vært en psykisk belastning for deg?



**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet**  
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway