

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP



Forord

Dette er en masteroppgave i Eiendom ved institutt for ILP som avslutter et 5 årlig studium ved institutt for Landskapsplanlegging, ved Universitetet for miljø – og biovitenskap.

Oppgaven utgjør 30 studiepoeng.

Studietiden har vært veldig lærerik, samt at det har vært noen utfordrende år med å sette seg inn i juridiske og eiendomsmessige emner.

Oppgaven er basert på samtaler med flere involverte både fra Statens Vegvesen, Vegdirektoratet og planleggere. Jeg vil spesielt rette en takk til Kjell Blomseth, Sven Erling Næss, Jan-Hugo Hansen i Statens Vegvesen og Tord Viggo Thorsov i Vegdirektoratet for at dere hatt tatt dere tid til å dele deres kunnskap og erfaringer. Ønsker også å rette en stor takk til alle de involverte i de to ulike casestudiene, som jeg har fått informasjon fra.

Planavdelingen Hobøl kommune og Harstad kommune har også vært til stor hjelp. Samtidig takker jeg alle som har stilt opp via telefon samtaler, ingen nevnt, ingen glemt.

Fredrikstad, 14.12.2012

Mona Therese Hole Karlsen

Sammendrag

Oppgaven tar for seg fenomenet avvik mellom planbestemt yttergrenser (reguleringsgrense, grunnervergsgrense på W-tegning) og endelig fastlagt eiendomsgrense. Oppgaven skal redegjøre for dette fenomenet, utbredelse, type avvik, hvorfor disse oppstår, hvordan behov for avvik (kan) håndteres, hvilke problemer som kan oppstå og løsning på slike problemer.

Det er svært vanlig at det blir avvik mellom reguleringsformåls grense for veg, og oppmålt eiendomsgrense. Det kan både være mindre areal og mer areal som nevnt tidligere i teksten. Dette kan skyldes at det blir bygd annerledes enn det som var forutsatt da reguleringsplanen ble utarbeidet. Vanlige avvik er bredere skjæring eller fylling eller at det bygges støttemur istedenfor jordskjæring.

Avvikene kan typisk ha å gjøre med dårlig kartgrunnlag da reguleringsplan ble utarbeidet, eller at grunnforholdene viser seg å være dårligere enn antatt da reguleringsplanen ble utarbeidet.

Det er også vanlig at reguleringsformåls grensene er ”taggete”, og at endelig eiendomsgrense legges med færre knekkpunkter. Det kan også være at Statens Vegvesen innløser tilstøtende areal som grunneier vil ha.

Det blir normalt ikke gjort uten noen stor sak ut av slike avvik. Vanlige praksisen til nå har vært at eiendomsgrensen blir målt etter slik vegen er blitt bygd. Dette har deretter blitt matrikkelført av kommunen, uten at reguleringsplanen er endret.

Abstract

The thesis examines the phenomenon of deviations between the specified boundaries (border control, land acquisition limit of W-section) and finally established property boundary. The task is to account for this phenomenon, distribution, type of discrepancy, why they occur, how the need for deviation (can) handle, the issues that may arise and solution of such problems. It is very common that there are discrepancies between land use limits for road and surveyed property boundary. It can be both less land and more land as mentioned earlier in the text. This may be because it is built differently than was foreseen when the plan was prepared. Common differences are wider cutting or filling or the build retaining soil instead cutting.

Discrepancies may typically have to do with bad map data when zoning was prepared, or that the ground turns out to be worse than anticipated when the plan was prepared.

It is also common for regulatory purposes boundaries are "jagged" and that the final property boundary laid with fewer breakpoints.

It may also be that the Public Roads Administration redeeming adjoining acreage landowner wants.

It is not normally done without any big issue out of such discrepancies. Common practice until now has been that the property line is measured by such road has been built. This has then been processed by law by the municipality, unless the zoning is changed.

Innholdsfortegnelse

Forord	1
Sammendrag	2
Abstract	3
Kapittel 1 – Introduksjon.....	8
1.1 Innledning.....	8
1.2 Problemstilling	8
1.3 Bakgrunn for oppgave	9
1.4 Gjennomføring	9
1.5 Litteratur.....	10
1.6 Metode valg.....	10
1.7 Intervjuobjekter og gjennomføring	10
Kapittel 2 Reguleringsprosessen	12
2.1.1 Plan – og bygningsloven	12
2.1.2 Plansystemet.....	14
2.1.3 Riks – og fylkesplaner.....	14
2.1.4 Kommuneplanen	15
2.1.5 Reguleringsplanen	16
2.1.6 Reguleringsbestemmelser.....	18
Kapittel 3	19
3.1.1 Statens Vegvesen – Behandling av reguleringsplan.....	19
3.1.4 Dagens rammer - Rammer for grunnerverv og ekspropriasjon.....	21
Kapittel 4 - Ekspropriasjonsprosessen	24
4.1.1 Grunnlaget for ekspropriasjon.....	24
4.1.2 Kommunal ekspropriasjon § 35	25
4.1.3 Planen skal vise omfanget av inngrepet	26
4.1.4 Forhandlinger og ekspropriasjon.....	26
4.1.4 Saksbehandling.....	27
Kapittel 5 Case studier	28
5.1.1 Innledning.....	28
5.1.2 Vegprosjekt 2- E18 Knapstad- Akershus grense.....	29
5.1.3 Vegprosjekt 1- Fv. 867 Samamoa-Ervik.....	37
Kapittel 6; Drøftinger/Funn.....	56
6.1.1 Hvor ofte oppstår utvidelser av ervervsområdet, og hvorfor oppstår utvidelsene?.....	56

6.1.2 Punkter som kan være årsakene til at det blir avvik/utvidelser.....	58
6.1.3 Eksempler på problemer som avviket medfører (i forhold til eier, formelt o.s.v.)	59
6.1.4 Løsninger på problemene	60
7.1.1 Avsluttende refleksjoner.....	62
Referanse	64
beredskap, d.-D. f. s. o. § 35 Ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan.....	64
Det juridiske fakultet, v. u. i. O. (1687-2005). <i>Norges Lov 1687-2005 Plan - og bygningsloven</i> (kap. VIII. Ekspropriasjon).....	64
Falkanger, T. (1994). <i>Tingsrett</i> : Universitetsforlaget Oslo.....	64
Haug, I. <i>Ny plan - og bygningslov (pdf)</i> . Tilgjengelig fra: http://www.google.no/#hl=no&gs_nf=1&pq=ny_plan-_og_bygningslov&cp=34&gs_id=4x&xhr=t&q=ny_plan-_og_bygningslov+ingebj%C3%B8rg&pf=p&scient=psy-ab&oq=ny_plan-_og_bygningslov+ingebj%C3%B8rg+&aq=f&aqi=&aql=&gs_l=&pbx=1&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.r_qf.,cf.osb&fp=b76d724e7bd407a&biw=837&bih=387	64
Kartverket. <i>seEIENDOM - informasjon fra matrikkelen</i> . Tilgjengelig fra: http://www.seeiendom.no/	64
leksikon, S. n. (2012a). <i>leksikon; kommuneplan</i> Tilgjengelig fra: www.snl.no/kommuneplan	64
leksikon, S. n. (2012b). <i>leksikon; reguleringsplan</i> . Tilgjengelig fra: www.snl.no/reguleringsplan	64
Lovdata. <i>Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)</i> . Tilgjengelig fra: http://www.lovdata.no/all/tl-20080627-071-018.html#12-1	64
Lovdata. (1814). Lov 1814-05-17 nr 00; Kongeriget Norges Grundlov, given i Riksforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814.....	64
Lovdata. (1959a). <i>LOV 1959-10-23 nr 03: Lov om oreigning av fast eiendom [oreigningslova]</i> . Tilgjengelig fra: http://www.lovdata.no/all/hl-19591023-003.html#12	64
Lovdata. (1959b). Lov 1959-10-23 nr 03; Lov om oreigning av fast eiendom (oreigninglova).	64
Lovdata. (1967). <i>LOV 1967-02-10 nr 00: Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)</i> . Tilgjengelig fra: http://www.lovdata.no/all/hl-19670210-000.html#17 ..	64
Lovdata. (2010). <i>FOR 2010-03-26 nr 488: Forskrift om byggesak (byggesaksforskriften)</i> . Tilgjengelig fra: http://www.lovdata.no/for/sf/kr/xr-20100326-0488.html#4-3	65
Lovdata. (2012). <i>LOV 2008-06-27 nr 71: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)</i> . Tilgjengelig fra: http://www.lovdata.no/all/hl-20080627-071.html	65
Mjøverndepartementet. (2001). <i>Nou 2001:7 Bedre kommunal og regional planlegging etter plan - og bygningsloven</i> . Tilgjengelig fra: http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/nou-er/2001/nou-2001-7/7/6.html?id=363900	65

Rognes, J. (1994). <i>Forhandlinger, TANO</i>	65
Sky, H. S. o. P. K. (2003). <i>Eigedomsteori, innføring i samfunnsvitenskapelig teoritilfang for utøving av eigedomsfag</i> . . Serie D, rapport 1/2003 utg. I: landskapsplanlegging, I. f. (red.). Tilgjengelig fra: http://www.umb.no/statisk/ilp/sevatdal_hans_sky_per_kare_2003_eigedomsteori_ocr.pdf ...	65
Vale, H. (2006). <i>Ekspropriasjon - kort innføring</i> Tilgjengelig fra: http://www.jusstorget.no/article.asp?Key=2&FagKey=26	65
Vegdirektoratet. (2000). Grunnerverv til vegformål - skjønnsforberedelser <i>Nr 156 i Vegvesenets håndbokserie</i>	65
Vegvesen, S. <i>Hva skjer når Statens Vegvesen erverver grunn?</i> . En informasjonsbrosjyre om grunnerverv. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/104923/binary/176577 .65	
Vegvesen, S. <i>Håndbok 017; Veg - og gateutforming</i> Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/61414/binary/14121	65
Vegvesen, S. <i>Ordforklaringer grunnerverv</i> . Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Avstaelse+av+eiendom/Ordforklaringer	65
Vegvesen, S. (1999). Etske retningslinjer for grunnerverv - Gjelder all kontakt med grunneiere. <i>Håndbok 218</i>	65
Vegvesen, S. (2000). Grunnerverv til vegformål, skjønnsforberedelse. <i>Håndbok 156</i>	65
Vegvesen, S. (2007). Håndbok 139 - Tegnegrunnlag. Hentet fra 2010.04_Hb139_TST notat.	66
Vegvesen, S. (2011a). <i>Planbeskrivelse. Forslag til reguleringsplan E18 Knapstad- Akershus grense</i> . Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/258167/binary/459398	66
Vegvesen, S. (2011b). <i>Planbeskrivelse. Foslag til reguleringsplan E18 Knapstad-Akershus grense</i> Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/258167/binary/459398	66
Vegvesen, S. (2011c). <i>Reguleringsplan. Vegpakke Salten. Rv.80 Hunstadmoen - Thallekrysset. Bodø Kommune</i> . Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/181821/binary/491140	66
Vegvesen, S. (2012a). <i>7 Knapstad-Akershus grense (5,5 km)</i> . Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e18ostfold/Delprosjekter/Knapstad-Akershus+gr ...	66
Vegvesen, S. (2012b). <i>E18 Ørje -Vinterbro</i> . Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e18ostfold	66
Vegvesen, S. (2012c). <i>Vegprosjekter; Fv. 867 Samamoa-Ervik</i> . Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/fv867samamoaervik	66
Viak, A. (2012). <i>Sammenhengene i plansystemet etter ny PBL og kommuneplanens rolle. Samfunnsplanlegging etter plan- og bygningsloven Gardermoen 19 januar 2012. (pdf)</i> . Tilgjengelig fra: www.ks.no/PageFiles/23821/plathe.pdf	66
Lovhenvisninger	67

Lovdata. <i>Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)</i> . Tilgjengelig fra: http://www.lovdato.no/all/tl-20080627-071-018.html#12-1	67
Lovdata. (1814). Lov 1814-05-17 nr 00; Kongeriget Norges Grundlov, given i Riksforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814.....	67
Lovdata. (1959a). <i>LOV 1959-10-23 nr 03: Lov om oreigning av fast eigedom [oreigningslova]</i> . Tilgjengelig fra: http://www.lovdato.no/all/hl-19591023-003.html#12	67
Lovdata. (1959b). Lov 1959-10-23 nr 03; Lov om oreigning av fast eigedom (oreigninglova).	67
Bildeliste.....	68
Figurliste.....	68
Kartliste	69
Tabell liste	69
Vedlegg	70

Kapittel 1 – Introduksjon

1.1 Innledning

Tema for denne masteroppgaven er å redegjøre for avvik mellom planbestemt yttergrenser (reguleringsgrense, grunnervergrense på W-tegning) og endelig fastlagt eiendomsgrense. Oppgaven skal redegjøre for dette fenomenet, utbredelse, type avvik, hvorfor disse oppstår, hvordan behov for avvik (kan) håndteres, hvilke problemer som kan oppstå og løsning på slike problemer.

1.2 Problemstilling

I mange vegsaker oppstår det avvik mellom planbestemt yttergrenser (reguleringsgrense, grunnervergrense på W -tegning) og endelig fastlagt eiendomsgrense. Oppgaven skal redegjøre for dette fenomenet, utbredelse, type avvik, hvorfor disse oppstår, hvordan behov for avvik (kan) håndteres, hvilke problemer som kan oppstå og løsning på slike problemer. Formålet med oppgaven blir gjort ut ifra disse underproblemstillingene;

1) Hvor ofte oppstår utvidelser av ervervsområdet?

2) Hvorfor oppstår utvidelsene?

3) Eksempler på problemer som avviket medfører (i forhold til eier, formelt osv)

4) Løsninger på problemene?

Hensikten med hovedoppgaven skal være å belyse de fire nevnte del problemstillingene ovenfor. Siden dette temaet ikke har blitt skrevet om før har jeg valgt å avgrense oppgaven. Jeg har ikke hatt fokus på kostnader. Jeg har sett på planer, vedlegg, lover og pensum fra Statens Vegvesen.

1.3 Bakgrunn for oppgave

Bakgrunnen for valg av dette temaet er gjort via et samarbeid med statens vegvesen, avdeling Moss ved Kjell Blomseth. Jeg tok kontakt med Statens Vegvesen og kom opp med noen relevante temaer som jeg tenkte kunne være en relevant oppgave. Sammen med Statens Vegvesen ble temaene snevet inn og jeg tok en avgjørelse å skrive om oppgave om fenomenet avvik.

Veg prosjekter er en svært viktig del av samfunnet. Det er omfattende og mange parter blir involvert. Selve problemstillingen vil bli belyst ved å ta utgangspunkt i de 2 casestudiene som er lokalisert i Hobøl kommune og i Harstad kommune.

I bruk av denne teorien vil jeg ta i bruk håndbøker og andre publikasjoner som er laget av Statens Vegvesen, samt ta i bruk teori som jeg har tilegnet meg fra intervjuer som har blitt gjort.

Det ble tidlig i samarbeidet avklart at et/ eller flere vegprosjekter kunne vært aktuelle å bruke som materiale i en slik type oppgave. Dette med tanke på at det ikke finnes mye materiale og pensum fra før.

1.4 Gjennomføring

Innsamlingen av litteratur og data ble utført i form av intervjuer med de aktuelle fagpersonene samt med telefon samtaler med kommune og andre aktuelle fagfolk. Intervjuene som har blitt utført har funnet sted på deres kontorer blant annet Statens Vegvesens kontorer i Moss.

Disse intervjuene og e post samtaler har jeg hatt stort utbytte av i forhold til den informasjonen som jeg har samlet. Intervjuet ble skrevet ned i stikkordsform og skrevet i sammenheng etter intervjuet var over. Jeg har senere tatt kontakt med de enkelte for et mer faglig perspektiv. Intervjuet har kun blitt brukt som ekstra informasjon og lærdom.

1.5 Litteratur

Litteratur til dette temaet er det ikke skrevet mye om fra før. Det er svært begrenset. Dette har også vært en utfordring i forhold til oppgaven. Det å få nok materiale og nok materiale til å belyse fenomenet avvik.

Det er svært lite relevant litteratur å hente, og jeg har tatt i bruk Statens Vegvesen håndbøker, Norges Lover og teori som omhandler plan – og bygningsloven for å få en bakgrunn for mine funn som blir gjort ut i fra intervjuer og casestudier. Jeg har også valgt å benytte meg av telefon samtaler og e post som et viktig element for å prøve å innhente så mye teori som over holdet mulig fra fagfolk som arbeider med dette til daglig.

1.6 Metode valg

Jeg har valgt å benytte meg av intervju som en kvalitativ undersøkelse i innsamling av teori og data til denne oppgaven. Oppgaven er gjennomført med bakgrunn i casestudie. Jeg har valgt å gjennomføre denne oppgaven ut ifra case studier fordi det er en fin måte å få sett og få belyst fenomenet avvik på en best mulig måte. Jeg har valgt å bruke to ulike vegprosjekter fra to forskjellige plasser. Jeg har valgt casestudier som en av metodene fordi det er svært lite annet dokumentert teori om dette fenomenet. Jeg synes det er en fin måte å få kartlagt hvorfor det skjer og hvordan det fungerer i praksis. Litteratur har jeg fått gjennom samtaler, intervjuer, publikasjoner og lover.

1.7 Intervjuobjekter og gjennomføring

Intervjuobjektene er valgt på bakgrunn av de personene som jeg har hatt jevnlig kontakt med i løpet av skriveperioden pr telefon, intervjuer, møter, og e-post. Deres stillinger er innenfor fagområdet er; grunnerververe i Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, planleggere.

Jeg valgte å legge opp intervju undersøkelse slik at fagfolkene kunne snakke fritt ut ifra mine underproblemstillinger, og ut ifra det case som var aktuelt. Jeg valgte å komme inn med noen spørsmål underveis. De som har blitt intervjuet har fått de samme spørsmålene underveis. Jeg har ikke benyttet meg av noen intervju guide når jeg har gjort intervjuene, men jeg har bemerket meg noen spørsmål som jeg gjerne vil ha svar på før i løpet av intervjuet. Jeg har valgt å intervju/samtaler med de mest sentrale personene.

Intervjuobjektene er grunnerververe og planleggere for Statens Vegvesen, personer i Vegdirektoratet og personer i kommunene.

Alle intervjuene har blitt gjennomført med 1-2 person til sted. (meg og intervjuobjektene).

Case studiene vil bli presentert lengre ut i oppgaven. Jeg vil se på planprosessen, her med tanke på forprosjekter, reguleringsplanen, prosjekteringen og byggingen av selve anlegget.

Jeg vil ta for meg hvert enkelt case som individuelt. Avslutningsvis vil jeg diskutere de ulike momentene ut ifra del problemstillingene i hovedoppgaven.

Kapittel 2 Reguleringsprosessen

2.1.1 Plan – og bygningsloven

”Reguleringsregimet består av formelle og uformelle lover og regelsystem, normer, kultur og tradisjon, og offentlige organ etablerte med hjemmel i lovsystemene”. (Sky 2003)

”Plan – og bygningsloven sammen med aktører som tjenestemenn, etater og organ utgjør reguleringsregimet”. Aktørenes formelle adferdsregler finnes i forvaltningsloven, mens maktgrunnlaget, og grunnlag for beslutninger finnes i plan – og bygningsloven. (Sky 2003)

Plan – og bygningsloven har to hovedkomponenter; planbestemmelser og bygningsbestemmelser. Den første omfatter ressursbestemmelser og bygningsbestemmelser. Den første omfatter ressursforvaltning i vid forstand – og den kommer til uttrykk gjennom oversikts – og detaljeplanene. Bygningsbestemmelsene vedrører det konkrete byggeprosjektet med saksbehandlingsregler og materielle regler om tomtestørrelse, adkomst, vann og kloakk, plassering og utforming av byggverk, materialvalg og styrkekrav. (Falkanger 1994)

Lovens § 2 angir lovens formål, slik lyder første ledd; *”Planlegging etter loven skal legge til rette for samordning av statlig, fylkeskommunal og kommunal virksomhet og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser, utbygging, samt å sikre estetiske hensyn”.*

(Mijøverndepartementet 2001)

Lovens regler kan igjen suppleres ved vedtekter (§3) og forskrifter (§6). Vedtektene kan innebære lemping av lovens krav, og dertil må merkes at det i betydelig utstrekning kan gis dispensasjon fra de krav som lov, vedtekter eller forskrifter stiller (§7).

Plan – og bygningsloven er delt inn i seks ulike deler som er bestående av;

- Første del; alminnelig del
- Andre del; plandel
- Tredje del; Gjennomføringsdel
- Fjerde del; Byggesaksdel
- Femte del; Håndhevings – og gebyrregler
- Sjette del; Sluttbestemmelser

Som nevnt over er formålsparagrafen i plan – og bygningsloven å samordne av statlige, regionale og kommunale oppgaver og at planleggingen skal gi grunnlag for vedtak om bruk av vern og ressurser. Andre ting denne formålsparagrafen retter fokus mot er blant annet; bærekraftig utvikling, universell utforming og estetisk utforming av omgivelsene.

De innledende bestemmelser angir en del viktige oppgaver og hensyn som skal ivaretas i planleggingen. Dette kommer til gjensyn i formålsparagrafen. De innledende bestemmelsene gir også en veiledning for myndighetene, private aktører og allmennheten om viktige formål som ligger til grunn i plansystemet.

Ansvar og bistand i planleggingen finner man i lovens § 3-2 i plan – og bygningsloven. Dette ansvaret for planleggingen ligger til kommunestyrene, de regionale planmyndigheter og staten. Alle de offentlige organene har en plikt og rett til å delta i planleggingen og de skal gi planmyndighetene informasjon som kan ha betydning for planleggingen. Jobben til fylkesmannen er å se til at hver gitte kommune oppfyller plikten til planlegging etter loven.

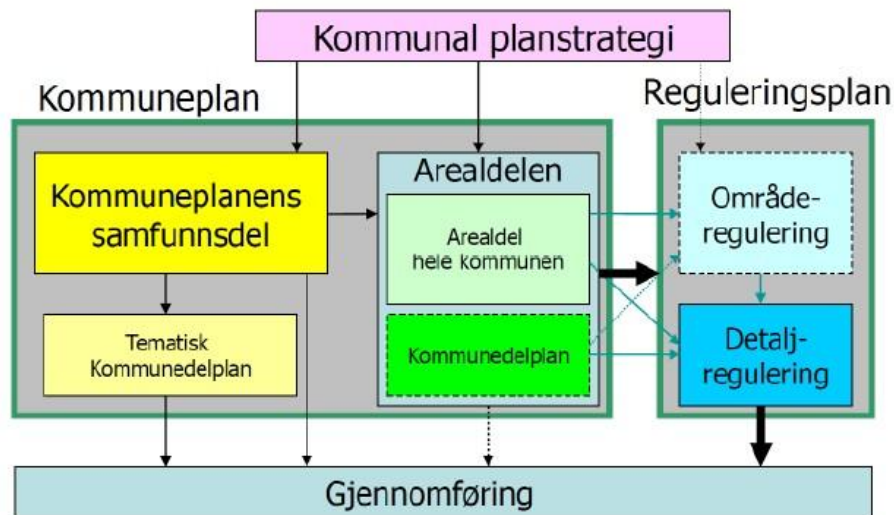
Regionale planer, kommuneplaner og reguleringsplaner har alle et planprogram. Dette er en planbeskrivelse for alle aktuelle planer. For de regionale planer og kommuneplaner er det krav om en konsekvensutredning som gjelder for framtidig utbygging og reguleringsplaner som kan få vesentlig virkinger for miljø og samfunn. For planer under utbygging er det også vektlagt krav om risiko – og sårbarhetsanalyser.

Nivå	Retningslinjer - programmer	Midlertidig båndlegging	Bindende arealplaner
Nasjonalt	<ul style="list-style-type: none"> Nasjonal politikk – forventningsdokument til kommunal og regional planlegging Statlige planretningslinje 	<ul style="list-style-type: none"> Statlig planbestemmelse 	<ul style="list-style-type: none"> Statlig arealplan
Regionalt	<ul style="list-style-type: none"> Regional planstrategi Regional planer 	<ul style="list-style-type: none"> Regional planbestemmelse 	
Lokalt	<ul style="list-style-type: none"> Kommunal planstrategi Kommuneplanens samfunnsdel og tematisk kommunedelplan 	(inngår i bindende planer)	<ul style="list-style-type: none"> Kommuneplanens arealdel Område- og detaljregulering

Figur 1 Planredskaper i plan - og bygningsloven. Nedlastet 03.05.12 fra pdf Asplan Viak (sammenhengende i plansystemet etter ny PBL og kommuneplanenes rolle)(Viak 2012)

2.1.2 Plansystemet

2.1.3 Riks - og fylkesplaner



Figur 2 Det kommunale plansystemet. Nedlastet 03.05.12 fra pdf Asplan Viak.(Viak 2012)

Plansystemet i plan – og bygningsloven er et sammensatt system. På toppen av hierkiet finner vi riks – og fylkesplaner, deretter kommer kommuneplaner, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner. Riks – og fylkesplaner er planer på et overordnet nivå, og fylkesplanen skal se på utviklingen i fylket (langsiktige retningslinjer).

Riks – og fylkesplaner finner vi lovens Kap VI. På fylkesnivå har fylkeskommunen en plikt til å forestå en løpende fylkesplanlegging, til samordning av statens, fylkeskommunens og hovedtrekkene i kommunens fysiske, økonomiske, sosiale og kulturelle virksomhet i fylket. (Falkanger 1994)

Det skal utarbeides en fylkesplan som skal inneholde langsiktige retningslinjer for utviklingen og mål som skal omhandle fylket. De rikspolitiske målsetningene eller fylkesplanen er direkte bindende for den enkelte grunneier. Riks – og fylkesplaner har en betydning for den videre planleggingen.

2.1.4 Kommuneplanen

Kommuneplanen er en oversiktsplan som er bestemt av lovens Kap VI. Planen har både en langsiktig plan og en kortsiktig plan. Den langsiktige delen av kommuneplanen beskriver de målene for kommunens utvikling og gir samtidig retningslinjer for utviklingen innen ulike sektorer.

Kommunal planlegging er en oversiktsplan og skal legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i hver kommune og gi grunnlag for gjennomføring av kommunal, regional, statlig og privat virksomhet. Dette har hver kommune selv ansvar for.

Kommuneplanen består av en samfunnsdel og en arealdel. Arealdelen angir blant annet byggeområder, LNFR-områder og natur – og fritidsområder.

Regulerings – og bebyggelsesplan hører til på detaljplanleggingsnivå. Reguleringsplanen kan angi arealbruk etter reguleringsformålene byggeområder, trafikkområder, friområder (LNFR), fellesområder, spesialområder, fareområder, landbruksområder og fornyelsesområder.

Denne planen er bindende.

Kommuneplan i henhold til Store norske leksikon er følgende; ”... *Langtidsplan og handlingsprogram for kommunens arealer og utviklingen i kommunen*”(leksikon 2012a).

Planen skal inneholde en langsiktig (langtidsplan) og en kortsiktig del (handlingsplan). Den langsiktige delen omfatter mål for utviklingen i kommunen og en arealdel, mens den kortsiktige delen omfatter samordnet handlingsprogram for de nærmeste årene. I alt dreier det seg om to ulike deler; en samfunnsdel og en arealdel.

Kommuneplanens samfunnsdel skal si noe om de langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunen. Kommuneplanenes arealdel skal vise sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Arealdelen skal bygge på føringer i samfunnsdelen.

2.1.5 Reguleringsplanen

Reguleringsplan i henhold til store norske leksikon har følgende; *”...er en plan som fastsetter vilkårene for arealbruk og bebyggelse innenfor et nærmere avgrenset område”*(leksikon 2012b). En reguleringsplan omfatter ett eller flere kart med tilhørende bestemmelser, og det er denne planen som er den viktigste for grunneier. Reguleringsplanen er et politisk dokument, men den har også klare juridiske konsekvenser for grunneieren. Planen er ”straks bindende for alle arbeid og tiltak som er nevnt i § 84 og § 93 innenfor planenes område”. Det vil si at bygging av hus og anlegg – og i betydelig utstrekning endring av det som allerede eksisterer – bare kan skje i samsvar med planen. (Falkanger 1994)

Planen kan inneholde ett eller flere hoved – og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Kart og bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg inneholder planen ofte en tekstlig planbeskrivelse.

”Formålet med en slik plan er å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes”.(Vegvesen 2011c)

En reguleringsplan kan omfatte ett eller flere typer kart med tilhørende bestemmelser.

I tillegg så kan det i en reguleringsplan være underformål. Kartdokumenter og bestemmelsene i en reguleringsplan er juridisk bindende. Man vil også ofte se en tekstlig planbeskrivelse i en reguleringsplan.

Det er to typer reguleringsplaner;

- 1) **Områderegulering;** brukes av kommunen der det er krav om slik plan i kommuneplanens arealdel, eller kommunen finner at det er behov for å gi mer detaljerte områdevisse avklaringer av arealbruken.
- 2) **Detaljregulering;** brukes for å følge opp kommuneplanens arealdel og eventuelt etter krav fastsatt i en vedtatt områderegulering. Kan utarbeides av private og kan behandles samtidig med byggesøknad.

Arealformål i kommuneplanen (Blir gitt av § 11-7 i PBL.)

- 1) Bebyggelse og anlegg
- 2) Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- 3) Grønnstruktur
- 4) Forsvaret
- 5) LNFR (landbruks, natur – og friluftsmål) Samt reindrift
- 6) Bruk av vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone.

Etter hvert kommunestyrevalg skal kommunestyret vedta en kommunal planstrategi. Her blir det lagt vekt på;

- Langsiktig arealbruk
- Miljøutfordringer
- Vurdering av kommunens planbehov i valgperioden

Planstrategien skal avklare de viktigste planoppgavene kommunen skal arbeide med i den kommende perioden. På den samme måten utarbeider også den regionale planmyndighet en regional planstrategi.

Det som er nytt med den nye plan – og bygningsloven er at det er en ny bestemmelse i § 2-2 hvor det dreier seg om at kommunene skal ha et planregister som gir opplysninger om gjeldende arealplaner og andre bestemmelser som fastlegger hvordan arealene skal utnyttes.

Ny bestemmelse ble også gjort i § 3-1. Her blir det angitt oppgaver og hensyn som skal ivaretas i planleggingen. Denne utfyller også formålsparagrafen når det gjelder lovens plansystem.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	§ 6-1
Statlige planretningslinjer	§ 6-2
Statlige planbestemmelser	§ 6-3
Statlige arealplan	§ 6-4

Tabell 1 Statlige planretningslinjer. Laget i egen tabell. Nedlastet 03.05.12.(Haug)

2.1.6 Reguleringsbestemmelser

Plan – og bygningsloven § 26 sier at det kan gis bestemmelser om bruk og utforming av bygninger og arealer i reguleringsområdet. Det kan også påbys særskilt rekkefølge for gjennomføringen av tiltak etter planen. Det kan bestemmes at fellestiltak som skoler, barnehage og sykkel – og gangveier blir ferdigstilt med tiltaket.

Det er lovens § 66 som stiller krav om lovlig veiforbindelse før eiendommen kan deles eller bebygges, mens § 67 stiller krav til veg og hovedavløpsledning i regulert strøk og i områder som omfattes av bebyggelsesplan.

Ekspropriasjonssaker knyttet til disse rekkefølgekravene kan ha sin hjemmel i plan – og bygningsloven. Plan – og bygningsloven § 38 henspeiler direkte på § 67. Ekspropriasjon med hjemmel i § 38 kan kun gjøres om det er gitt krav om opparbeiding etter § 67. For ekspropriasjon til gjennomføring av andre tiltak, og eventuelt til å oppfylle andre rekkefølgekrav, vil det i mange tilfeller være nødvendig at kommunen eksproprierer på vegne av den private aktøren, og da med hjemmel i § 35.

Deling og bebyggelse av en eiendom kan ikke gjøres med mindre vilkår i plan – og bygningsloven § 67 er oppfylt. Veg skal være opparbeidet og godkjent så langt den er vist i planen, fram til og langs den side av tomte hvor den har sin adkomst. Videre blir det angitt hvilket krav som skal stilles til vegen.

Kommunen kan gi dispensasjon fra bestemmelser i plan – og bygningsloven jfr. Plan – og bygningslovens § 7. Det kreves imidlertid i § 7 at særlige grunner må foreligge. Dispensasjonen kan være varig eller midlertidig.

Kapittel 3

3.1.1 Statens Vegvesen – Behandling av reguleringsplan

Statens Vegvesen planlegger etter plan og bygningsloven § 3-7. Statens Vegvesen kan gjennomføre alle ledd i planarbeidet fram til sluttbehandling i kommunestyret. Når en reguleringsplan er ved oppstartet skal det varsles ved en offentlig kunngjøring.

Dette gjøres for at de berørte som for eksempel grunneiere og andre får anledning til å delta i planprosessen.

Det blir utarbeidet et planforslag som legges ut til offentlig ettersyn. Etter at denne fristen har gått ut gjennomføres en merknadsbehandling og eventuelle endringer av planen blir foretatt. Etter evet endringer blir reguleringsplanen sendt til kommunen (kommunestyret) for sluttbehandling.

En reguleringsplan er som nevnt et kart over et avgrenset område i for eksempel en kommune som viser fremtidig grunnutnyttelse i området. Til et slikt kart i reguleringsplanen er det knyttet reguleringsbestemmelser.

Hensikten med dette er å sikre at tilstrekkelig areal erverves slik at det er plass til vegens fyllinger, skjæringer, beplantninger og utstyr innenfor det regulerte arealet. Slik type prosjektering danner grunnlag for kostnadsoverslag og grunnerverv.

Formål med de tekniske tegningene er (w-tegninger);

- Danner grunnlag for reguleringsplan
- Legger føringer for erverv av nødvendig grunn og rettigheter
- Skal danne grunnlag for kostnadsoverslag med nøyaktighet på +/- 10 %
- Framstillingen skal være slik at de berørte får god og nøyaktig forståelse av hvordan forholdene vil bli etter gjennomføringen (Vegvesen 2007)

Tekniske tegninger danner grunnlaget for grunnverv og kostnadsoverslag og skal gjøre det lettere å forstå hvordan forholdene vil bli ved ferdigstilling. Tegningene i seg selv danner grunnlaget for den rettslige planen, men vil normalt ikke unngå i selve reguleringsplanen.

I forbindelse med informasjon kan slike tegninger gi publikum og andre viktig informasjon. Det blir ofte tatt i bruk av 3D-modeller, fotomontasje og andre illustrasjoner som hjelpemidler i fremstilling. 3D-modellen kan vise bygningsdetaljer, materialer, teksturer og farger.

Vanligvis utarbeides W-tegninger i forbindelse med tekniske tegninger for reguleringsplanen.

3.1.4 Dagens rammer - Rammer for grunnerverv og ekspropriasjon

Grunnerverv er navnet på prosessen som skjer når det skal tilegnes grunn eller rettigheter for eksempel til offentlig veg. Forhandlinger i tilknytning til grunnerverv kan lede fram til avtale om arealforståelse, avtale om forhåndstiltredelse med påfølgende avtaleskjønn og ekspropriasjon. Som nevnt tidligere i oppgaven må det foreligge en godkjent reguleringsplan for at det skal kunne forhandles om grunnerverv, selv om det på et tidspunkt kunne vært kontakt mellom Vegvesenet og grunneier.

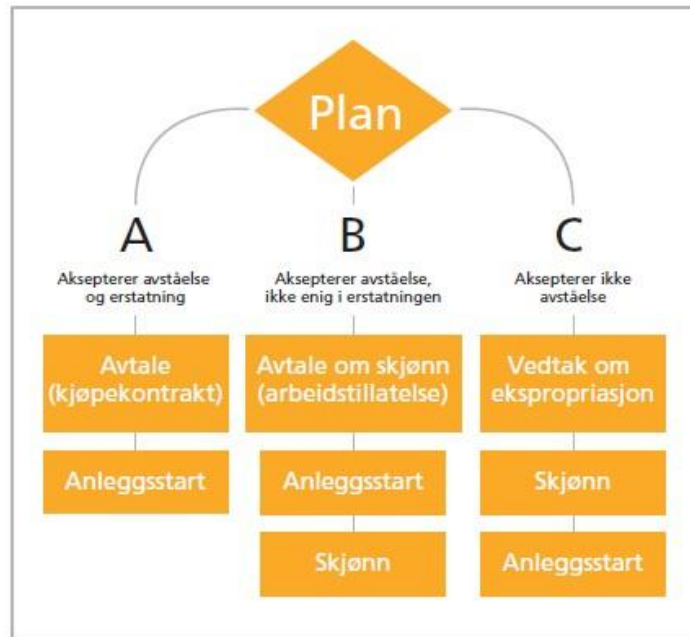
Sky definerer grunnerverv i "Eigedomsteori" som *"det å skaffe råderett over et areal enten ved avtale eller ekspropriasjon"*. (Sky 2003)(side 114) Hovedregelen er at grunnerverv ikke kan settes i gang uten at det foreligger godkjent plan, enten detaljplan etter vegloven eller reguleringsplan etter plan – og bygningsloven.

Sky mener også i "Eigedomsteori, s 114" at "grunnerverv er en spesiell forhandlingsituasjon." Med dette mener Sky at grunneiere blir ufrivillig trukket inn i en forhandling. Grunnerverver har fått en lovhjemlet tillatelse til å erverve et areal. (Sky 2003)

I Statens Vegvesens dokument om grunnerverv forklares grunnerverv på følgende måte; *"Når en veg skal bygges eller utbredes, må Vegvesenet skaffe seg rettigheter til de arealer som blir beslaglagt til bygging eller utvidelse av veien"*. (Vegvesen)

Forskriftene til § 50 i vegloven fastslår at det kun kan gjøres vedtak om eiendomsinngrep når det foreligger godkjent reguleringsplan. Plankravet innebærer at inngrepet skal være i samsvar med godkjent plan.(Vegvesen 1999).

Statens Vegvesen erverver grunn til bygging og vedlikehold av offentlig veg fra mange grunneiere hvert år. Hvilke arealer Vegvesenet skal erverve til sine formål vil som oftest være fastlagt gjennom en reguleringsplan. Med få unntak blir slike planer vedtatt av kommunestyret(Vegvesen). Plansystemet vil på forhånd ha vært gjennom en høringsrunde hvor alle de interesserte skal ha anledning til å uttale seg. Etter at planen er vedtatt og fristen for å klage har utgått er det som regel for sent å komme med innvendinger.



Figur 3 enkel oversikt over saksgangen i grunnervervssaker som gjelder offentlig veg. Nedlastet 06.12.12. (Vegvesen)

Ut ifra figur 1 går Statens Vegvesen fram på følgende måter når de trenger grunn fra den aktuelle eiendom.

- A) Det inngås en avtale om avståelsen
- B) Det inngås en avtale om at erstatningen skal fastsettes ved skjønn
- C) Areal og rettigheter blir ervervet ved ekspropriasjon og erstatning blir fastsatt ved skjønn.

A) **Avtale;** *Dersom grunneier gjennom forhandlinger blir enig med Vegvesenet om alle forhold ved avståelsen, skjer grunnervret etter alternativ A. Avtalen innebærer at du godtar at Vegvesenet kan sette i gang anleggsarbeidet til et avtalt tidspunkt, og at du har kommet til enighet med Vegvesenet om hva du skal ha i erstatning(Vegvesen).*

B) Arbeidstillatelse og avtaleskjønn;

Dersom du blir enig med Vegvesenet om selve avståelsen, men ikke om størrelsen på erstatningen, kan grunnervret skje etter alternativ B.

Dette innebærer at du godtar at Vegvesenet kan sette i gang anleggsarbeidet på et avtalt tidspunkt, men at erstatningen skal fastsettes ved skjønn på samme måte som ved ekspropriasjon(Vegvesen).

C) Ekspropriasjon; *Dersom du ikke godtar selve avståelsen og vil motsette deg at grunnervervet skjer på den måten Vegvesenet har behov for, vil grunnervervet skje etter alternativ C. Vegvesenet vil da gjøre vedtak om ekspropriasjon og erstatningen vil bli fastsatt ved ekspropriasjonsskjønn(Vegvesen).*

Alternativ A vil på mange måter være den enkleste og raskeste grunnerversformen. De fleste grunnerverv vil løses ved avtaleinngåelse i de fleste saker. Hvis det er slik i en grunnervervssak at det er enighet mellom partene om avståelsen av grunnen, men ikke av erstatningsbeløpet, kan dette fastsettes i et rettslig skjønn. Siste alternativ er ekspropriasjon. For en privat aktør vil alternativ A i de fleste tilfeller være det mest aktuelle grunnerversalternativet. En privat aktør vil også kunne benytte seg av B og C. I denne situasjonen er det kommunens samtykke og politiske vilje til å vedta ekspropriasjon. Dette kan påvirke både forhandlinger og avtaleinngåelsen.

Grunnerverv utføres ved forhandlinger som ender i;

- a) Enighet om kjøpekontrakt
- b) Enighet om at arbeidet kan starte, men at erstatningsspørsmålet fastsettes gjennom skjønn.
- c) Brudd i forhandlingene med påfølgende ekspropriasjon. (Vegvesen 1999)(side 9).

Ender Statens Vegvesen opp med alternativ a eller b, så er tidskravet til grunnerverv den tiden partene trenger for å komme frem til enighet. Hvis det ender opp med alternativ c vil gjennomføringen av grunnervervet ta mye lengre tid. Dette følger med av § 50 i vegloven, som pålegger Vegvesenet å forsøke å komme fram til minnelige løsninger.

Kapittel 4 - Ekspropriasjonsprosessen

4.1.1 Grunnlaget for ekspropriasjon

Ekspropriasjon betyr at *noen om nødvendig med tvang, blir fratatt eiendom eller rettigheter mot erstatning* (Vale 2006). Ethvert inngrep som går ut på avståelse eller innskrenkning i private rettigheter må ha hjemmel i lov. For vegtiltak gir vegloven § 50 med tilhørende forskrift og plan – og bygningsloven § 35 slik hjemmel. (Vegdirektoratet 2000)

Et vedtak om ekspropriasjon til vegformål må ha grunnlag i reguleringsplan eller bebyggelsesplanen etter plan – og bygningsloven, jf. § 3 i forskriften etter vegloven § 50. Ekspropriasjon til vegformål kan skje etter plan - og bygningsloven § 35 og vegloven § 50. Disse lovene har omtrent den samme rekkevidden, men det er også klare forskjeller mellom disse paragrafene.

Dersom Vegdirektoratet ønsker å gjennomføre en ekspropriasjon på grunnlag av § 35 i plan – og bygningsloven må dette skje ved avtale om at kommunen vedtar ekspropriasjonen. § 35 vil ikke være anvendig dersom Statens Vegvesen ønsker å vedta en ekspropriasjon selv. Dette kan si at kommunen for eksempel kan vedta ekspropriasjon til andre formål i reguleringsplanen.

Oreiningslova § 1 definerer ekspropriasjon som; ” *når eighedsretten til fast eiendom eller til bygning eller anna som har fast tilknyting til slik eiendom, vert teken med tvang, eller når bruksrett, servitutt eller annan rett til, i eller over fast eiendom vert teken, brigda, overført eller avløyst med tvang, såleis og forbod mot å nytta eiendomen på ein viss måte* ” (Lovdata 1959b).

” *Ekspropriasjon er når du ufrivillig må gi fra deg hele eller noe av eiendommen. Dette kan skje dersom du og representantene for Statens vegvesen ikke lykkes i å forhandle dere fram til en avtale* ”. (Vegvesen)

Det kan eksproprieres både til offentlige formål, men også private kan ekspropriere. Når det blir ekspropriert skjer det et inngrep i den private eiendomsretten. Dette står i grunnloven § 105 som sier; ” *Fordrer Statens Tarv, at Nogen maa afgive sin rørlige eller urørlige Eiendom til offentlig Brug, saa bør han have fuld Erstatning af Statskassen* ” (Lovdata 1814).

For at man skal kunne ekspropriere kreves det lov hjemmel. De fleste ekspropriasjons hjemler finnes i oreiningsloven, plan – og bygningsloven og veiloven.

4.1.2 Kommunal ekspropriasjon § 35

Det er plan – og bygningsloven § 35 som angir bestemmelser rundt ekspropriasjon for gjennomføring av reguleringsplan og bebyggelsesplan. Paragraf § 35, 1 sier; ”*kommunestyret kan foreta ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan eller bebyggelsesplan. Staten kan foreta ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan og bebyggelsesplan* ”. (Det juridiske fakultet 1687-2005)

Dette hindrer ikke kommunen i å ekspropriere på vegne av en annen aktør, og da eksempel vis en privat utbygger. For en privat aktør vil § 35 være aktuell for å få gjennomført privat reguleringsplan eller bebyggelsesplan som berører tredjemanns grunn.

Ifølge plan – og bygningsloven § 31 nr 2. faller kommunestyret adgang til å vedta ekspropriasjon etter § 35 helt bort, om ikke vedtaket er gjort innen 10 år etter at planen er kunngjort. Ekspropriantens alminnelige interesse i å komme i gang med tiltaket etter at det er gitt ekspropriasjonstillatelse, er tilstrekkelig til at samtykke til forhåndstiltredelse kan gis om skjønn er begjært.

En privat aktørs ønske om å få igangsatt dette tiltaket vil ofte være stort, og søknad om en slik forhåndstiltredelse vil som regel fremmes sammen med søknad om samtykke til ekspropriasjon. Slik søknad må da rettes til fylkesmann, samt med kommunens samtykke om det er påkrevd.

4.1.3 Planen skal vise omfanget av inngrepet

Ved ekspropriasjon etter vegloven § 50 er at reguleringsinngrepet/bebyggelsesplanen skal vise det arealet som har gått med til veganlegget. Vegens vegtrasse eller vegklasse blir begge avgjort under planhandlingen. Mye av dette avhenger av fyllinger og skjæringer. På mange måter er det disse elementene som avgjør hvor mye grunn som skal gå med. Hvor skråninger slår ut kan være avgjørende for boliger og andre bygninger om de skal eksproprieres eller beholdes som de står.

Skråningsutslaget skal vises i planen. Dette er et planhensyn. *I slike områder må det derfor være rom for mindre avvik, hvis det viser seg at forutsetningene for beregningen ikke holder, uten at det er nødvendig med ny planbehandling. Det er imidlertid viktig å presisere at en gjennom en grundig planlegging skal søke å unngå/minimalisere slike avvik. Jo nærmere man kommer bebyggelsen, dess mindre avvik kan man tolerere.* (Vegdirektoratet 2000)

Det er med dette at det er viktig med strengere kontroll over forundersøkelser på stedet. Hvis det viser seg at avviket er større for skråningsutslag kreves det ny planbehandling.

Reguleringsplanen i seg selv gir ikke hjemmel for inngrep utenfor reguleringsgrensen. Hvis man finner for eksempel ledningsanlegg utenfor vegområdet må hjemmel søkes i vegloven § 50 eller plan – og bygningsloven § 35,2.

4.1.4 Forhandlinger og ekspropriasjon

”Når to eller flere parter med delvis motstridende interesser prøver å komme fram til en felles beslutning, forhandler de”. (Rognes 1994)

For ekspropriasjon etter plan – og bygningsloven vil oreigningsloven § 12 annet ledd om minnelig løsning være aktuell. Oreigningsloven § 12, annet ledd, første punktum lyder som følger; ” *Partane kan verta oppmoda om å freista få til ei minneleg semje; og kvar ein som inngrepet råkar, skal få høve til å seia si meining*”. (Lovdata 1959a)

Den alminnelige regelen er at det ikke skal treffes vedtak om ekspropriasjon før det er gjort forsøk på minnelig ordning, i følge Statens Vegvesen (Vegvesen 2000).

Selve unntaket fra krav om forhandlinger gjelder når vegmyndighetene ”ser det som rådlaust å nå fram til semje, eller finn at saka av ein slik karakter eller eit slikt omfang at det ikkje ligg til rette for minnelige forhandlingar”. (Vegvesen 2000).

4.1.4 Saksbehandling

En privat ekspropriasjonssak etter pbl. §§ 35 eller 38 innledes ved at en privat aktør innsender søknad rettet til kommunen om samtykke til ekspropriasjon etter pbl. § 38 eller forespørsel om at kommunen kan foreta ekspropriasjon på vegne av den private aktøren jfr. pbl § 35.

Om kommunen velger å gå videre med saken, må den formelt forelegges den det skal eksproprieres fra, med varslings og mulighet til uttalelse etter forvaltningsloven § 16. Kommunen plikter deretter å ”påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes” jfr. fvl. § 17. (Lovdata 1967)

Dette vil måtte avhenge av hvilke tvilspunkter som saken kan tenkes å reise (Frihagen, 1990). For søknader om samtykke til privat ekspropriasjon etter pbl. § 38, må kommunen sørge for at vilkårene etter § 38 er tilstede. I følge Frihagen (1990) bør det også gjøres en vurdering i henhold til oreigningslova § 2, 2. ledd: ”til meir gagn enn skade”. Siden det er snakk om gjennomføring av tiltak som allerede er fastsatt i bindende regulering, vil man kunne si at orl. § 2, 2. ledd har begrenset betydning (Frihagen, 1990).

Når det gjelder ekspropriasjonssaker etter pbl. § 35 angir § 35 nr. 3 regler som har betydning for saksbehandlingen. Før kommunestyret gjør vedtak etter § 35 nr. 1 skal ”saken være best mulig klarlagt, og de som inngrepet er rettet mot, skal ha hatt høve til å uttale seg”. (beredskap)

Dette understreker vel egentlig forvaltningslovens bestemmelser, og oreigningslovens bestemmelser gjelder også ”så langt de passer” for ekspropriasjon med hjemmel i § 35. Vedtak om ekspropriasjon med hjemmel i pbl. §§ 35 eller 38, er enkeltvedtak jfr. fvl. § 2 b). Slike vedtak kan derfor påklages, jfr. pbl. § 35, 3. ledd når det gjelder vedtak etter § 35, eller jfr. fvl. § 28, 2. ledd når det gjelder §§ 35 eller 38. Kommunestyret er klageinstans jfr. fvl. § 28, 2. ledd. Vedtak om forhåndstiltredelse kan også påklages.

Kapittel 5 Case studier

5.1.1 Innledning

Nå skal jeg ta for meg de 2 veg-prosjektene for å belyse problemstilling samt del problemstillingene. Veg - prosjektene som er valgt er lokalisert i Harstad kommune i Troms og Hobøl kommune i Akershus. Hver av de 2 casene vil jeg ta for meg separat.

Vegprosjektene er kun benyttet som en bakgrunn for å belyse del problemstillingene. Oppbygningen av de aktuelle sakene vil ha den samme oppbygningen. Jeg vil før jeg kommer mer inn på den aktuelle saken vil jeg presentere hvor saken er fra og andre aktuelle opplysninger som jeg føler er av betydning.

De 2 casene blir behandlet separat, med tanke på at det er 2 ulike veg prosjekter. Jeg vil starte med å gi en generell presentasjon av stedet og komme med noen opplysninger som jeg føler har av relevanse.

1 av de 2 casene som er valgt er under byggefase, og jeg vil derfor kun forholde meg til det aktuelle kartmaterialet jeg har mottatt. Selve evalueringen vil komme til slutt i oppgaven. Jeg vil da ut ifra de dokumentene jeg har til disposisjon prøve å avklare avviks fenomen.

5.1.2 Vegprosjekt 2- E18 Knapstad- Akershus grense



kart 1 Vegprosjekt 2 plassert i kart. Nedlastet fra Statens Vegvesen 04.05.12.(Vegvesen 2012a)

Sted; Hobøl kommune

Byggherre; Statens Vegvesen

Oppstart; Forventet anleggsstart for E18 Knapstad-Akershus grense er i 2013.

Type prosjekt; Ny E18 Knapstad til Akershus grense skal bygges som fire felts motorveg med midtdeler og får en total vegbredde på ca. 20 meter. Ny E18 vil krysse Hobøl elva, som er et vernet vassdrag. Dette legger sterke føringer for både plan – og byggefasen.

Reguleringsarbeidet; startet i 2009 og vil pågå ut 2011.

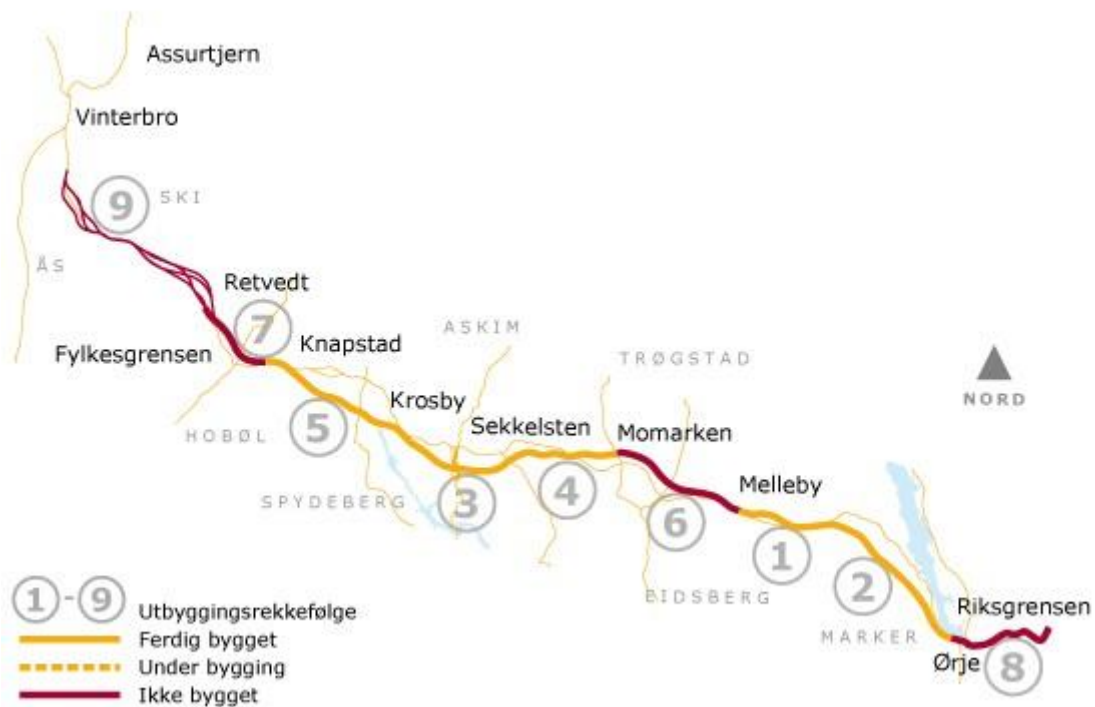
Fase; Byggefase

Innledning

Knapstad-Akershus er et av delprosjektene som ligger under E18 Ørje-Vinterbro. ”Hensikten med å bygge ny E18 er å etablere ny motorveg for tungtrafikk og fjerntrafikk som legges utenom tettstedene. Det er mål å oppnå bedre trafikksikkerhet, spesielt en reduksjon i de mange alvorlige møteulykkene” (Vegvesen 2012a)

E18 gjennom Østfold er en av de hovedferdsårene mellom Norge og Sverige. Opp mot 25 % av all godstransport på veg mellom Norge og utlandet går over E18. Utbyggingen av ny E18 gjennom Østfold inngår i den delvis bompengefinansierte ”Østfoldpakka” som ble vedtatt av Stortinget 24.02.200 i Stortingsproposisjonen nr.26 (1999.2000).(Vegvesen 2012a)

Jeg skal ta for meg et av de delprosjektene som ligger under denne ”pakka” og det er Knapstad-Akershus grense (5,5 km).



Figur 13 oversikt over strekningen E18. Nedlastet fra Statens Vegvesen 04.05.12(Vegvesen 2012b)

Punkt nummer 7 ovenfor viser strekningen Knapstad-Akershus. E18 fra Knapstad til Akershus grense skal bygges som fire felts motorveg med midtdeler. Den totale vegbredden blir på ca 20 meter. Selve reguleringsplanarbeidet startet i 2009.

Den nye E18 vil krysse Hobølelva, som er et vernet vassdrag. Dette legger sterke føringer for både plan – og byggefasen. Hobøl kommune vedtok den 13 februar reguleringsplanen for ny E18 på strekningen. Den forventede anleggsstarten for E18 Knapstad-Akershus grense er i 2013.

Hovedmålene for etablering an ny E18 på denne strekningen er;

- Bedre framkommeligheten og
- Bedre trafiksikkerhet

Forhistorie Knapstad-Akershus grense;

Kommunedelplan for E18 gjennom Hobøl kommune fra Knapstad til Akershus grense ble vedtatt i 2001. Kommunedelplanen ble konsekvensutredet i 1999 og vedtatt i 2000.

Planvedtaket ble gjort på et overordnet og relativt grovt nivå.

Høsten 2009 ble det igangsatt innledende arbeid med en detaljregulering av strekningen. Dette på bakgrunn av at det var behov for en mer detaljert planlegging. Planprogrammet for reguleringen ble vedtatt av Hobøl kommune 02.03.2010.

I forbindelse med oppstart av prosjektet ble det avholdt et en dags idèseminar (02.12.2009).

Ca 200 alternative løsninger for vegtrasèer/kryssplasseringer/bruløsninger ble lagt frem (Vegvesen 2011a).

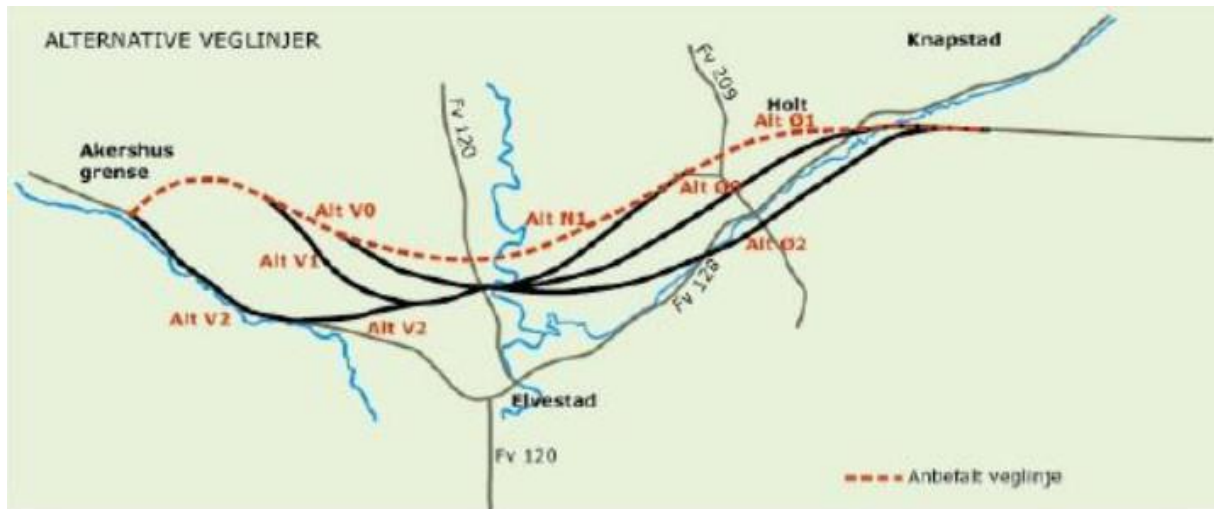
I etterkant ble det gjort en vurdering av de ulike veg traseene, et antall ble forkastet og det ble bestemt å gå videre med 6 vegtrasè/linjeføringer samt et antall kryssløsninger.

Under arbeidet med dette prosjektet var det sentrale utfordringer som kom i hensyn til planarbeidet.

Det var spesielt to faktorer som var vensetlige, og det var; kryssing av Hobølelva (hensyn til vannmiljøet) og landskapshensyn.

I rapporten som heter ”Vurdering av alternative linjeføringer, kryssplassering og bruløsninger”, E18 Knapstad-Akershus grense, datert 22.09.2010 blir det beskrevet 3 alternative linjeføringer vest for Hobølselva. (alternativ V0, V1 og V2) og 3 alternative linjeføringer øst for Hobølselva (alternativ Ø0, Ø1 og Ø2).

I tillegg blir det beskrevet et alternativ N1 som krysser Hobølselva ca 150 meter lengre nord enn kryssingspunktet for de andre alternativene.



Figur 14 Viser alternative veglinjer. Nedlastet fra Statens Vegvesen planbeskrivelse E18 Knapstad-Akershus grense 29.03.12, side 5(Vegvesen 2011a)

Videre beskriver rapporten alternative bruplasseringer over Hobølselva med ulike bruøyder samt alternative kryssplasseringer. Vedtatte veglinjen fra 2000 er definert som V0 (vest) og Ø0 (øst).

Anbefalt alternativ for vegtrasè er veglinje Ø1 i kombinasjon med veglinjene N1 og V0. De andre alternativene hadde store negative konsekvenser og de kunne blitt vanskelig og kombineres.

Planstatus;

Strekningen Knapstad- Akershus grense er i Nasjonal Transportplan prioritert med henhold til bygging. For samferdselspolitikken er det i fylkesplanen vedtatt; ”Samferdselspolitikken skal bidra til økt verdiskapning og sysselsetting gjennom utvikling av et miljømessig og økonomisk effektivt transport – og kommunikasjonssystem der trafiksikkerhet gis høy prioritet”(Vegvesen 2011a).

I forbindelse med planarbeidet for denne strekningen ble det utarbeidet et planprogram.

Planprogrammet ble vedtatt av planmyndigheten i Hobøl kommune, og ville avklare de formelle kravene til konsekvensutredningen.

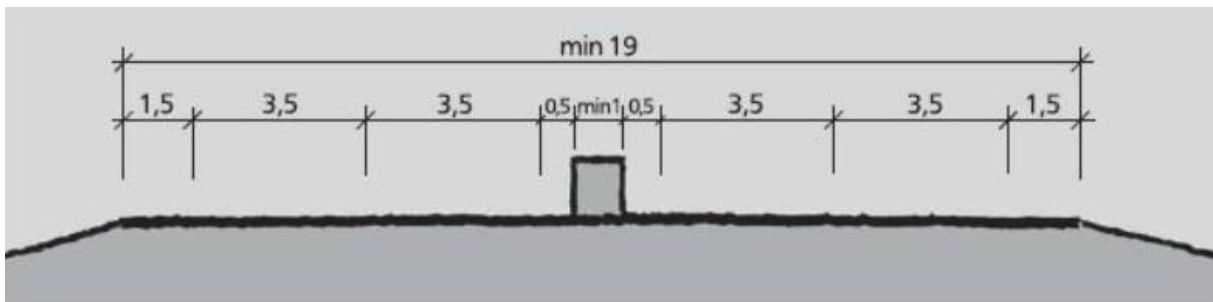
Statens vegvesen og Hobøl kommune kom frem til at de konkluderte med at ny E18 var tilfredsstillende utredet i kommuneplanen, og at det derfor ikke trengtes en ny konsekvensutredning.

Formålet med ette planprogrammet var å se på hvordan ulike løsninger vil bli vurdert og avklart. Dette i forhold til planavgrensning og detaljregulering. Statens Vegvesen og Hobøl kommune vurderinger og på bakgrunn av planprogrammet ble det ikke stilt noe formelt krav til konsekvensvurdering. Siden 2000 hadde det skjedd minimale endringer i arealbruk, utbygging og i endringen av natur.

Statens vegvesen og Hobøl kommune eier planområdet samt med en rekke private grunneiere langs ny E18.

Planforslaget;

Planforslaget innebærer bygging av firefelts motorveg. Hastigheten vil bli satt i 100 km/t som er Statens Vegvesen standard klasse S8(Vegvesen).



Figur 15 Tverrprofil S8, 19 m vegbredde. Nedlastet fra Statens Vegvesen håndbok 017, 02.04.12, side 91(Vegvesen)

Av hensyn til trafiksikkerhet og driften av vegen er det blitt foreslått å utvide midtdelene til 5,5 meter. Normalbredde til skulderkant blir 22,50 meter. Sidearealer foreslås utformet med sikkerhetssone med 10 meter bredde fra kjørebane (Vegvesen 2011b)

Fra intervju med Thorbjørn Hansen og Sven Erling Næss – Statens Vegvesen kontor i Moss 19 mars 2012, kl 09.00

Intervju med planlegger Thorbjørn Hansen og grunnerverver Sven Erling Næss ble holdt på Statens Vegvesens kontor i Moss 19. mars kl 09.00. Aktuell case som ble snakket om var prosjekt E18 Østfold (Knapstad- Akershus grense). Planlegger Thorbjørn Hansen hadde følgende å si om prosjektet.

Alle økonomiske kostnader som skjer har med endringer å gjøre. Dets større endringer betyr mer økonomiske kostnader. Hansen ser det slik at det er viktig å ha balanse og sikkerhet. I de gamle planene ble det alltid lagt inn sikkerhet. Dette med hensyn på tid og penger. Hensynet til tid var det stort fokus på rundt prosjekter. Prosjekt E18 Knapstad-Akershus var 1 år forsinket etter de opprinnelige planene.

I denne sammenheng mente Hansen at det burde blitt lagt inn sikkerhet i forhold til at dette prosjektet er av større anlegg.

I 2003 ble bredden på prosjektet endret. Ideer og endringer kom for sent ifølge Hansen.

Fra å tilpasse plan for 2 til 4 felt burde det blitt gjort mer endringer. Det ble holdt på 2009 plan etter omreguleringen som skjedde i 2003. Fra 2009 – 2010 var det tiden som sto i fokus. (hastverksprosjekt).

Grunnerverver Sven Erling Næss mener at i slike prosjekter blir grunneiere usikre på Statens Vegvesens arbeid. Hva har de egentlig lov til? Det kan forekomme mer kringling mellom de ulike aktørene i det aktuelle prosjektet. Med dette mente Sven Erling Næss at det kan forekomme uenigheter og at dette i noen situasjoner kan ende opp i krangler og uenigheter om hva som er det mest riktige å gjøre.

Dyrere advokatregninger og tillitten til Statens Vegvesen kan svekkes. Grunnerverver i Statens Vegvesen Sven Erling Næss mener det er viktig å forholde seg til ”spillerreglene” og ikke minst til tiden.

Planlegger Thorbjørn Hansen mener at det bør legges sikkerhet til formåls grensene. Han mener også det bør prosjektere grunnmålene. Dette gjør at det kan komme inn rom for flere løsninger. Hansen mener også at man bør tenke på å øke regulerings og planleggingstiden. Han kunne tenkt seg å øke selve regulerings tid fra 2 % - 3,5 % og planleggingstiden til 1 år.

Sven Erling Næss i Statens Vegvesen mener at det er viktig å regulere bredere enn før, og at det skal være en klar forskjell på teori og praksis. Legge inn buffer for ikke å få for store utvidelser på selve vegprosjektet.

Både planlegger i prosjektet og grunnerverver mener at mer tid og litt mer penger, og at man kunne hatt fordelene med og regulert inn etter hadde vært en god løsning.

Erverver de mer enn de trenger er det mer populært i forhold til grunneierne og regulerer tilbake, enn å regulere mer enn først antatt. De mener det også er viktig at de skal få lov å ha litt plass. Mindre enn mer er positivt for grunneierne som er berørt. Mer etter kan bli betraktet som negativt for grunneierne. Med dette mener de at det hadde vært fint om det kunne vært et slingringsmonn at de kunne ervervet litt mer enn det de trodde de trengte. I ettertid og etter ferdig prosjekt kunne de ervervet tilbake grunnen til grunneier til det samme formålet som var.

Tord Viggo Thorshov, Vegdirektoratet er sikker i følge Thorbjørn Hansen om hvor mye de trenger og erverve på et prosjekt. Hansen selv mener at de ikke vet helt sikkert før det er bygd. (om de trenger mer, eller mindre)

5.1.3 Vegprosjekt 1- Fv. 867 Samamoa-Ervik



Bilde 1 strekningen Fv.867 Samamoa-Ervik. Nedlastet 22.03.12 fra Statens Vegvesen hjemmeside(Vegvesen 2012c).

Sted; Harstad kommune, Troms fylkeskommune

Byggherre; Statens Vegvesen

Oppstart; mai 2007

Vegprosjektet Fv 867 Samamoa-Ervik i Harstad kommune er et interessant case til å utrede fenomenet avvik. Dette er en av tre saker hvor Vegvesenet har oppmålt eiendomsgrensene til ferdig veganlegg, uten at kommunen har vært villig til å matrikkelføre oppmålingen.

Strekningen er bynær og det er tilstøtende reguleringsplaner.

Ulempen med å bruke dette som case har selvfølgelig vært reiseavstand, i henhold til å samle inn nødvendig materiale. Jeg har hatt god kontakt med Jan-Hugo Hanssen som var saksbehandler for vegvesenet på dette vegprosjektet.

Type prosjekt; Prosjektet omfatter bygging av ny fylkesveg 867 mellom Samamoa og Ervik i Harstad kommune. Strekningen er ca 2750 meter. For ca 2000 meter av strekningen følger den nye vegen dagens fylkesveg. Her blir det i hovedsak utvidelse av dagens veg kombinert med anlegg av for tau og gang-sykkelveg. Den øvrige vegdelen kommer utenfor eksisterende fylkesveg. I prosjektet inngår også bygging av rundkjøring i Samamoa. I tillegg blir det en

undergang under Haganvegen og en gang- og sykkelvegbru i Ervik. Det skal også bygges ny bru, Kulseng bru, over Bergsengelva ved Kulseng gård.

Fase; Byggefase

Som nevnt over er dette vegprosjektet 1 av 3 saker i en kommune hvor Vegvesenet har oppmålt eiendomsgrense til ferdig veganlegg, uten at kommunen har vært villig til å matrikkelføre oppmålingen. Begrunnelsen fra kommunens side er at det er for store avvik mellom oppmålt eiendomsgrense og formålsgrense i plan.

Vegvesenet vet pr i dag ikke hva som blir løsningen. Men dersom kommunen formelt nekter matrikkelføring i disse saker, så tenker vegvesenet å påklage dette vedtaket til klageinnsats.

Etter kontakt med Jan-Hugo Hanssen ble det gjort klart at det skulle bli holdt et møte mellom vegvesenet og Harstad kommune vedr. matrikulering av div. prosjekt i mai 2012.

Møtet ble avholdt i mai og referat ble dokumentert den 15.05.2012. Møtet fant sted på Rådhuset og til stede var Trond Dalhaug (saksbehandler/Statens Vegvesen), Jan – Hugo Hanssen (Statens Vegvesen), Jan-Inge Lakså (Harstad kommune) og Arnt Hoff (Harstad kommune).

Bakgrunnen for møtet var en gjennomgang av diverse prosjekt som Statens Vegvesen har sendt inn til matrikulering, med tanke på hva som skreves for å få disse matrikulert.

Utfordringen er avvik mellom reguleringsplan og hva som faktisk er bygd og ervervet grunn (avvik mellom reguleringsgrense og ny oppmålt ferdigvegsgrense).

Fv 867 Samamora-Ervik er rekvirert etter delingsloven. Statens Vegvesen søkte om matrikulering av nye eiendomsgrenser i henhold til ferdig vegsmåling etter avholdte delingsforretninger. Disse viser mange avvik fra de vedtatte reguleringsplanene på prosjektet.

Harstad kommune hadde følgende utsagn til avvikene; ”Utgangspunktet er at vi må forholde oss til reguleringsplanen → avvik fra reguleringsplan innebærer at vi må foreta en reguleringsendring slik at planen kommer i overstemmelse med målt grense”.

Harstad kommune mente at unntaket gjelder for mindre avvik. For mindre avvik er det ikke nødvendig å søke om reguleringsendring. Avvikene skal beskrives i en avviksrapport, som skal lages av en landmåler.

Det må søkes om reguleringsendring, vanligvis som mindre endringer etter plan og bygningsloven § 12-14. (Lovdata)

Utfordringen blir å fastsette hva som kan gå som mindre avvik og hvilke som det må søkes reguleringsendring om.

Statens Vegvesen viste til Matrikkel – lovens 5 % regel (skranke) vedrørende grensejustering/arealoverføring, og stilte spørsmål ved om denne kan brukes som grense for om det er et mindre avvik. Harstad kommune mente at man måtte se an selve planområdet, og at man ikke kunne bruke 5 % -regelen ukritisk. Harstad kommune mente at man måtte bruke skjønn i hvert enkelt tilfelle hvor dette oppstår.

Kommunen mente det var stor forskjell på byggetomter og landbruksarealer med henhold til hva som kan godkjennes som et mindre avvik.

De mener at Statens Vegvesen må søke om delingstillatelse også når tiltaket er i henhold til vedtatt reguleringsplan, selv om, det ikke gjelder avvik. Dette er ikke i tråd med Statens Vegvesen interne retningslinjer. Statens Vegvesen sjekker ut eventuelt hjemmel til å la være å søke om deling når tiltaket er i overensstemmelse med planene.

Hjemmelen finnes i Forskrift om byggesak (byggesaksforskriften) § 4-3. (Lovdata 2010)

Fv.867 Samoaa –Ervik;

Saksbehandler; Jan-Hugo Hanssen, Statens Vegvesen

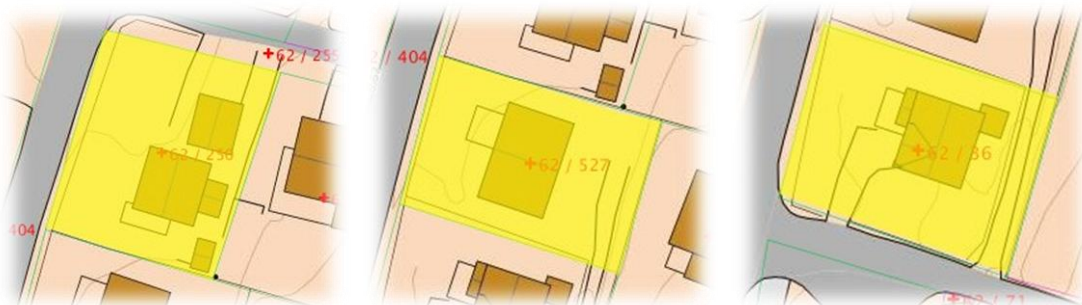
Harstad kommune krever søknad om mindre endring av reguleringsplan av følgende;

- **Gnr 62/78;** Utvide vegområde og forlenge vegområde over Bergselva. Det må beskrives hvilke gjeldende planer som berøres.



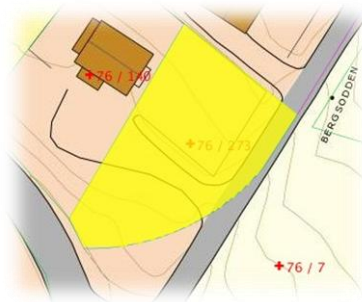
Figur 4 viser Gnr 62/78, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

- **Gnr 62/250, 62/527, 62/36;** oppheve regulering for areal utenfor målt grense.



Figur 5 viser Gnr 76/273, 62/527 og 62/36, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

- **Gnr 76/273**; Oppheve regulering for areal langs fv.867 som er utenfor målt grense.



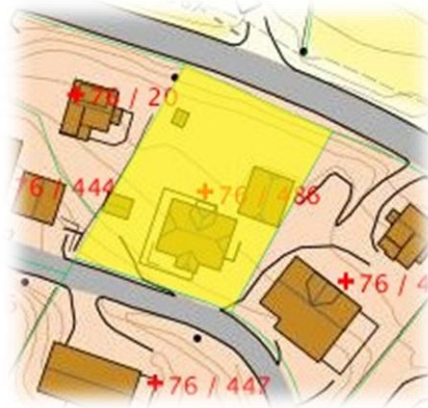
Figur 6 viser Gnr 76/273, Hastad kommune. Nedlastet 20.10.2012 fra www.seeiendom.no (Kartverket)

- **Gnr 76/140 og 259**; Oppheve regulering for areal utenfor målt grense.



Figur 7 viser Gnr 76/140 og 259, nedlastet 20.10.12.

- **Gnr 76/486**; Oppheve regulering



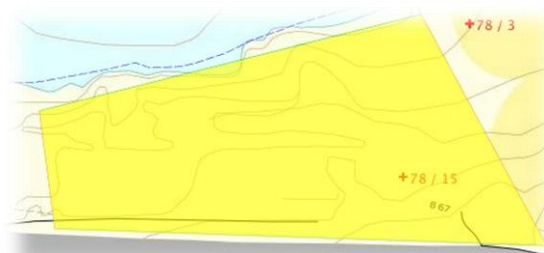
Figur 8 viser Gnr 76/486, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

- **Gnr; 78/8, 78/17, 78/27**; Oppheve regulering for areal utenfor målt grense.



Figur 9 viser Gnr 78/8, 78/7 og 78/27, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

- **Gnr 78/15**; Areal utenfor målt grense omreguleres til naust og privat gårdsveg S3.



Figur 10 viser Gnr 78/15, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

- **Gnr 78/1**; Areal utenfor målt grense som støter til privat gårdsveg S3 omreguleres til privat gårdsveg S3. Opphever regulering for annet vegområde utenfor målt grense i avkjørsel sør for fv. 867.



Figur 11 viser Gnr 78/1, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

- **Gnr 67/1** er et mindre avvik som kan dokumenteres ved avviksrapport.



Figur 12 viser Gnr 67/1, nedlastet 20.10.2012(Kartverket)

Statens Vegvesen sender inn nytt krav om matrikulering når det foreligger krav om reguleringsendring/ og eller delingstillatelse. Harstad kommune lover prioritert på disse. Siden denne saken er rekvirert etter delingsloven er det for Statens Vegvesen viktig at saken blir matrikkelført innværende år.

Status pr dags dato, 20.10.2012 er at Vegvesenet har sendt inn 4 søknader, men Harstad kommune har ikke fattet noe vedtak ennå.

Søknad om mindre endring i reguleringsplan

22.06.2012 ble det sendt en søknad om mindre endring av reguleringsplan for fv. 867 Samamoa-Ervik. Dette var for å få matrikkelført nye eiendomsgrenser (ervervsgrenser), målt opp i 2010 langs fylkesvegen 867. Saksbehandler var Jan-Hugo Hanssen.

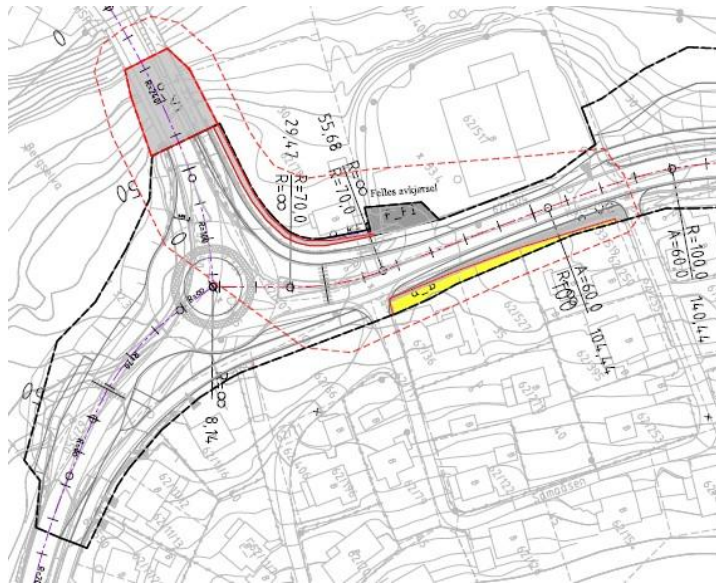
Sommeren 2010 ble det foretatt en oppmåling av nye eiendomsgrenser (ervervsgrenser) i samsvar med det som var ervervet fra tilstøtende privat eiendom. Det var Harstad kommune som varslet i denne forbindelse at det var nødvendig å søke om mindre endring av reguleringsplan for enkelte områder, hvor det var for store avvik mellom ervervsgrense og gjeldende reguleringsplan formålsgrænse. Møtet ble først avholdt i mai 2012 mellom Harstad kommune og Statens Vegvesen.

Deler av regulert offentlig trafikkområde har vist seg unødvendig å ta i bruk til fylkesveggrunn og er derfor ikke ervervet av Statens Vegvesen. I deler av området er det søkt om omregulering fra offentlig trafikkområde til det som er reguleringsformål. (offentlig veg)

De omsøkte endringene er vist på vedlagte kartvedlegg som vedlegg. Det er til sammen to kartvedlegg for hvert kartutsnitt. Det ene kartvedlegget viser illustrasjon av areal med endring. Her er endret formålsgrænse vist med heltrukken rød strek.

Det andre kartvedlegget viser gjeldende plansituasjon, gitt at omsøkte mindre endring av reguleringsplan er vedtatt. Kart med ervervsgrense ble sendt til daværende grunneiere av berørt eiendommer 9. mars 2011. Ingen av grunneieren hadde merknader til eller påklaget nevnte oppmåling av ervervsgrense.

Kartutsnitt 1; Samamoa



Kart 2 viser mindre endring av reguleringsplan for RV 867 Samamoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12 (tilsendt via e post fra Jan-Hugo Hanssen)

For grunnnummer 62, bnr. 36, 250 og 527 søkes gult areal på kartutsnittet vist over omregulert fra offentlig trafikkområde til boligområde. Arealet har vist seg unødvendig å ta i bruk til fylkesveggrunn og er derfor ikke ervervet av Statens Vegvesen. En del av gnr. 62, bnr 78 søkes omregulert fra kontor/forretning til samferdselsanleggveg. Dette skyldes at det ble innløst av Statens Vegvesen og tidligere bolig ble revet. Det ble dermed ønskelig å regulere et noe bredere offentlig vegområde langs fortau. Regulert område for samferdselsanlegg – veg søkes forlenget over Bergsens brua for å få regulert eksisterende vegsituasjon og få tilknytning til tilstøtende reguleringsplan på vestsiden av brua.

Kartutsnitt 2; Bergsodden



Kart 3 viser mindre endring av reguleringsplan RV 867 Samamoa - Ervik. Nedlastet 13.12.12 (Jan -Hugo Hanssen)

For gnr 76, bnr 140, 259, 273 og 486 søkes gult areal på kartutsnittet over omregulert fra offentlig trafikkområde til boligområde. Arealet har vist seg unødvendig å ta i bruk til fylkesveggrunn og er derfor ikke ervervet av Statens Vegvesen.

Kartutsnitt 3; Gannes



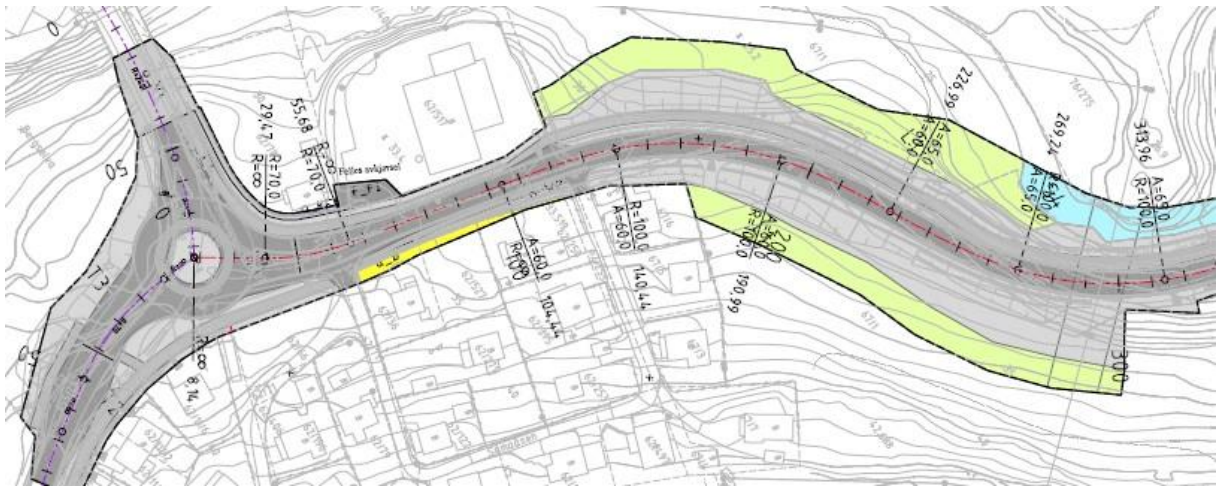
Kart 4 viser mindre ending av reguleringsplan for RV 867 Samamoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12. (Jan-Hugo Hanssen)

For gnr. 78, bnr 8 og 17 søkes gult areal på kartvedlegg omregulert fra offentlig trafikkområde til boligområde; Arealet har vist seg unødvendig å ta i bruk til fylkesveggrunn og er ikke ervervet av Statens Vegvesen.

For gnr 78, bnr 3 søkes et areal nord for fylkesvegen omregulert fra offentlig trafikkområde til landbruksområde. Arealet er vist med grønn farge på utsnittet over. Arealet har vist seg unødvendig å ta i bruk til fylkesveggrunn og er derfor ikke ervervet av Statens Vegvesen.

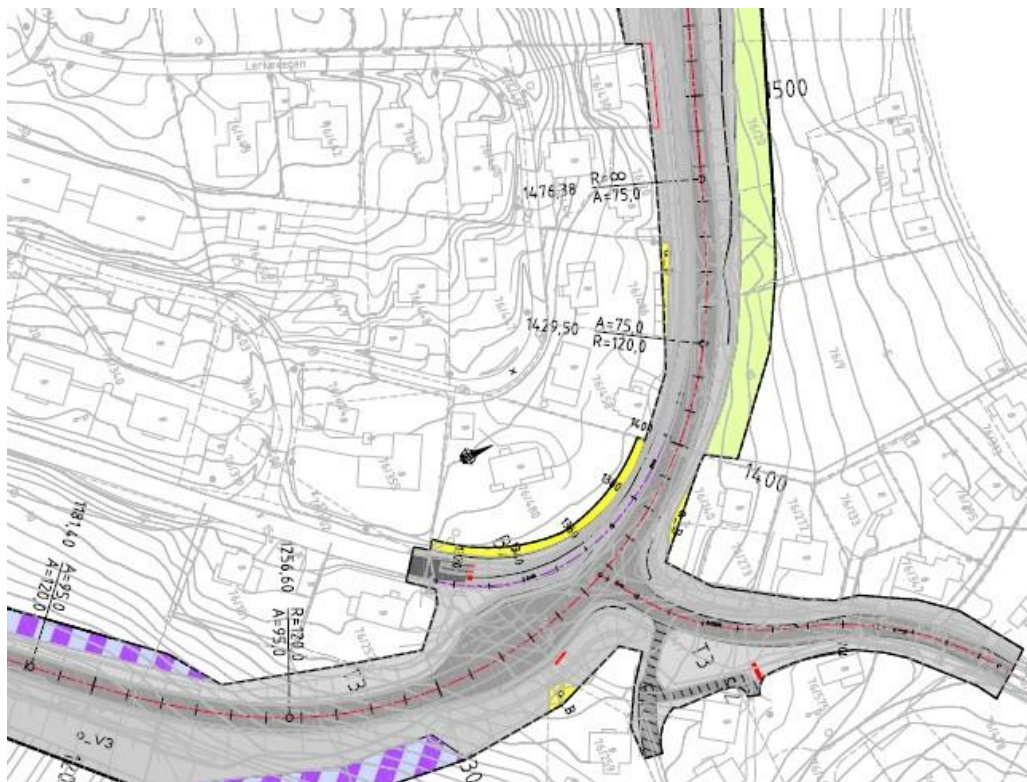
For gnr 78. bnr 15 søkes et areal omregulert fra offentlig trafikkområde til henholdsvis ”naustområde N2 og annen veggrunn – privat veg S3”. Arealet har vist seg unødvendig å ta i bruk til fylkesveggrunn. Endret formålsgranse er vist med heltrukken rød strek.

Ny situasjon 1;



Kart 5 viser ny situasjon. Rv 867 Samaoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12. (Jan-Hugo Hanssen)

Ny situasjon 2;



Kart 6 viser ny situasjon. Rv 867 Samaoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Mindre endring av reguleringsplan for fv. 15 Dale-Alvestad

Søknad om mindre endring av reguleringsplan for fylkesveg 15 – Dale Alvestad ble sendt til Harstad kommune 15.08.2012. Endringene gjelder å få matrikkelført nye eiendomsgrenser (ervervsgrenser) i tunnelpåhuggsområdene ved Dale og Alvestad.

Gjeldende reguleringsplan for fylkesveg 15. Dale-Alvestad ble vedtatt 14. desember 2006. Etter at tunnelen ble åpnet, ble det i høsten 2010 foretatt oppmåling av nye eiendomsgrenser (ervervsgrenser) i tunnelpåhuggsområdene i samsvar med det som var ervervet fra tilstøtende privat eiendom. Statens Vegvesen sendte 22. november 2011 inn krav om matrikkulering av oppmålte ervervsgrenser.

Krav om matrikkulering ble avslått av Harstad kommune i mars 2012. Begrunnelsen for avslaget fra Harstad kommune var blant annet at det var for store avvik mellom oppmålt ervervsgrense og gjeldende reguleringsplans formålsgrænse. Kommunen krevde derfor at det måtte søkes om mindre endring av reguleringsplanen.

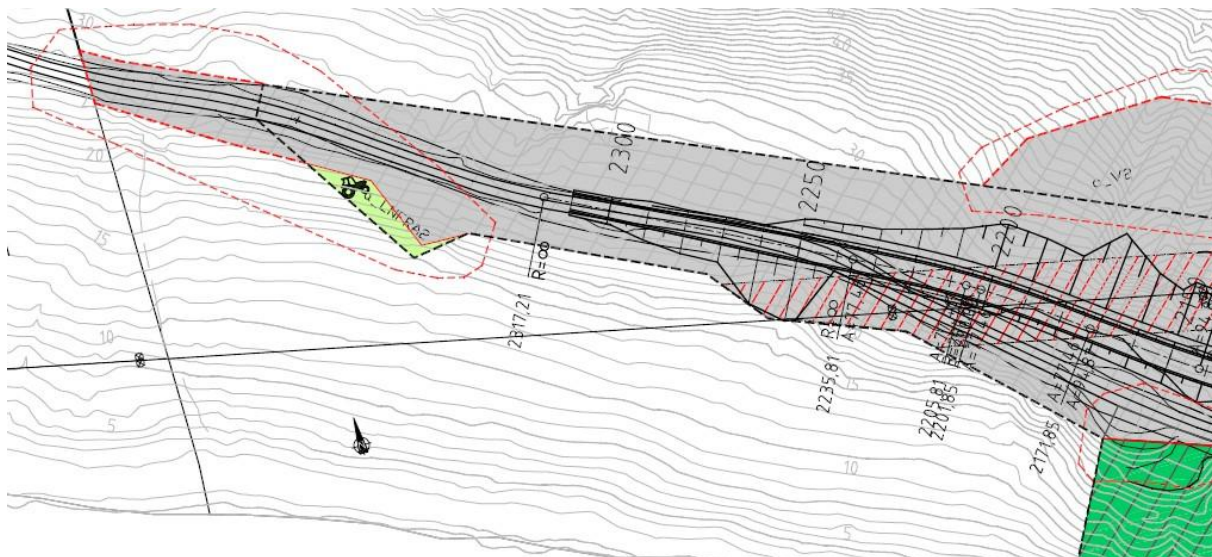
Søknaden inneholdt følgende;

- Areal hvor det er etablert rassikringsvoll / ledevoll ved tunnelpåhugget på Alvestadsiden
- Forlengelse av område i retning Alvestad for tilknytning til tidligere målt eiendomsgrense langs fylkesveg 15
- Forlengelse av område i retning Dale for tilknytning til tidligere målt eiendomsgrense langs fylkesveg 15

Endringene er vist på vedlagte kartgrunnlag. Det er to kartvedlegg for hvert av kartutsnittene. Det ene viser kartvedlegget viser illustrasjon av areal med endring. Formålsgrænse er vist med heltrukken rød strek. Det andre kartvedlegget viser plansituasjonen, gitt at omsøkte mindre endring av reguleringsplanen blir vedtatt.

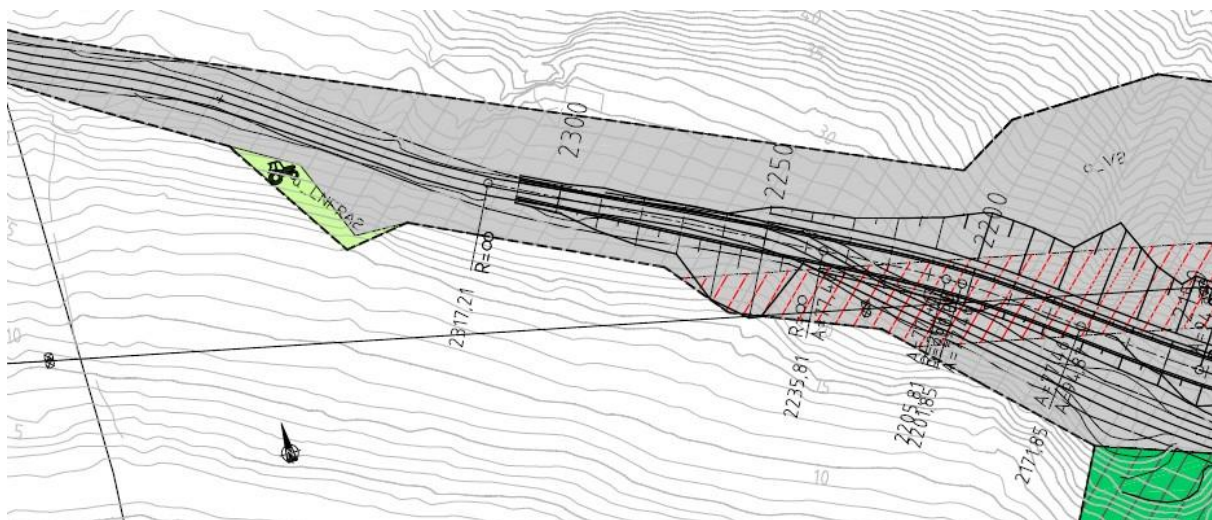
I alle tilfeller er endret formålsgrænse i samsvar med ervervsgrense fastsatt ved kartforretning.

Endring av Alvestad B;



Kart 10 viser mindre endring for FV 15 Dale-Avestad. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Etter endring Alvestad B;



Kart 11 viser reguleringsplan etter endring. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

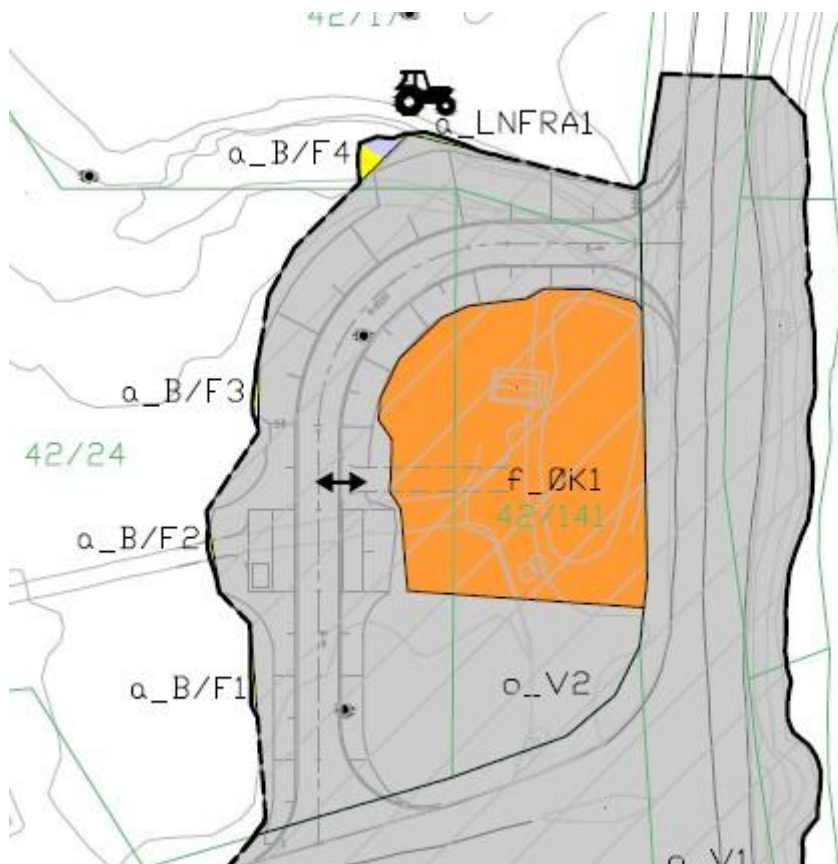
Søknad om mindre endring av reguleringsplan for busslomme Sørvik

Statens Vegvesen sendte også mindre endringer av reguleringsplanen for Sørvik.

Reguleringsplan for busslomme i Sørvik ble vedtatt 29. oktober 2009. Etter at busslommen var ferdigbygd, ble det våren 2010 foretatt oppmåling av nye eiendomsgrenser (ervervsgrenser) for offentlig veggrunn til busslomme og berørt eiendom. 22. november 2011 sendte Statens Vegvesen inn krav om matrikulering av oppmålte grenser. Kravet ble avslått av Harstad kommune i 2012. Begrunnelsen for avslaget var blant annet at det var for store avvik mellom oppmålte ervervsgrenser og gjeldende reguleringsplans formålsgrenser. Kommunen krevde derfor at det måtte søkes om mindre endring av reguleringsplanen.

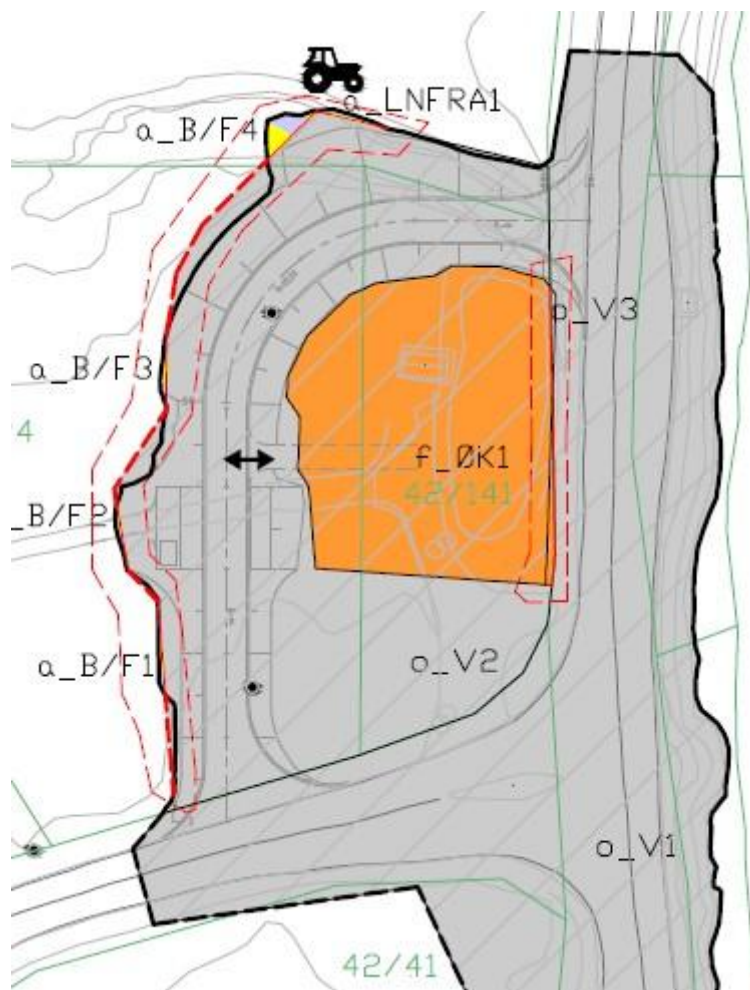
Det søktes om mindre justeringer av plan – og formålsgrenser, slik at disse blir i samsvar med ervervsgrenser.

Busslomme gjeldende plansituasjon etter endring;



Kart 14 viser gjeldende plansituasjon Rv 83 Busslomme Sørvik. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Endring busslomme;



Kart 15 viser endring av Busslomme Sørvik. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Søknaden om endring av reguleringsplan for Rv 83 busslomme Sørvik ble sendt 22. oktober 2012 til Harstad Kommune.

Kapittel 6; Drøftinger/Funn

6.1.1 Hvor ofte oppstår utvidelser av ervervsområdet, og hvorfor oppstår utvidelsene?

Det er svært vanlig at det blir avvik mellom reguleringsformålsgrænse for veg, og oppmålt eiendomsgrense. Det kan både være mindre areal og mer areal som nevnt tidligere i teksten. Dette kan skyldes at det blir bygd annerledes enn det som var forutsatt da reguleringsplanen ble utarbeidet.

Vanlige avvik er bredere skjæring eller fylling eller at det bygges støttemur istedenfor jordskjæring. Avvikene kan typisk ha å gjøre med dårlig kartgrunnlag da reguleringsplan ble utarbeidet, eller at grunnforholdene viser seg å være dårligere enn antatt da reguleringsplanen ble utarbeidet.

Det er også vanlig at reguleringsformålsgrænsene er ”taggete”, og at endelig eiendomsgrense legges med færre knekkpunkter. Det kan også være at Statens Vegvesen innløser tilstøtende areal som grunneier vil ha.

Det blir normalt ikke gjort uten noen stor sak ut av slike avvik. Vanlige praksisen til nå har vært at eiendomsgrensen blir målt etter slik vegen er blitt bygd. Dette har deretter blitt matrikkelført av kommunen, uten at reguleringsplanen er endret.

Per i dag kjenner ikke Jan-Hugo Hanssen ved Statens Vegvesen til noen sak hvor Vegvesenet har søkt om reguleringsendring etter ferdig veg for å få formålsgrænse i samsvar med oppmålt eiendomsgrense.

Jan Hugo forteller at de per i dag har tre saker i en kommune, hvor Statens Vegvesen har oppmålt eiendomsgrense til ferdig veganlegg, uten at kommunen har vært villig til å matrikkelføre selve oppmålingen. Begrunnelsen fra kommunen er at det er for store avvik mellom oppmålt eiendomsgrense og formålsgrænse i plan. I dag kan Vegvesenet ikke vite noe om hva som blir løsningen i disse sakene. Men dersom kommunen formelt nekter matrikkelføring i disse sakene, så tenker Vegvesenet å påklage dette vedtaket til klageinstans.

Slik som jeg har forstått det gjennom mine samtaler med aktuelle fagfolk når det kommer til avvik mellom planbebygd og bygd er det en forskjell om man jobber med små eller store anlegg. Det er i mange prosjekter relativt små avvik, dette gjelder særlig på store kostbare prosjekter der det blir lagt ned stort arbeid på reguleringsnivå.

En av faktorene som kan ha noe å si på hvorfor det så oppstår disse utvidelsene /avvikene i ulike prosjekter kan ha noe med at de reguleringsplaner som ikke Statens vegvesen har utarbeidet selv, dvs at de for eksempel er utarbeidet av kommunen eller en privat utbygger uten vesentlig medvirkning fra Statens vegvesen kan være langt dårligere enn og mindre gjennomarbeidet.

Det kan ofte skje innskrenkninger som utvidelser av ervervsområdet i forhold til det som er planlagt. Hvor en ny grense skal gå kan være et spørsmål som tas opp ved forhandling om grunn og således et forhandlingstema. Dette kan omhandle at man ikke skal ta mer enn høyst nødvendig selv om reguleringsplanen viser mer areal.

6.1.2 Punkter som kan være årsakene til at det blir avvik/utvidelser

Når jeg har jobbet med å innhente informasjon til denne hovedoppgaven har det vært veldig lærerikt å snakke med fagfolk i blant annet Statens Vegvesen og Vegdirektoratet. Det å finne punkter som kan være en del av årsakene til at det blir avvik/utvidelser har ikke bare vært enkelt. Det har vært mye samtaler og en del diskusjoner rundt punktene. Jeg vil ut ifra mitt synspunkt ramse opp punkter jeg mener kan være årsaker til at det blir avvik og utvidelser.

1. Generelt kan en si at bratt, kupert og vanskelig terreng medfører at det ofte blir avvik mellom regulert og gjennomført slik at skjæring/fyllingsutslag naturlig nok er usikre.
2. Dårlig/gammelt kartgrunnlag for reguleringsplanen, særlig i mindre sentrale områder. Ny kartlegging koster og det er ofte lite midler til å planlegge for.
3. For liten kunnskap om hva som kreves av anleggsbelte for grøfter, fyllinger, støttemurer osv, og så blir det satt av for lite areal.
4. En annen årsak er at det ofte går mange år mellom reguleringsfasen og anlegget starter, og at både retningslinjer og byggemetoder endrer seg.
5. Det kan være snakk om for lite grunnundersøkelser som gjør at en ikke vet om det er fjell eller løsmasser en skal bygge i. Det kan også være bløte masser og kvikkleire. Dette er spesielt problematisk ved store skjæringer og fyllinger.
6. Det kan være snakk om dårlig gjennomarbeidet reguleringsplaner der det ofte er;
 - generelt gjort en for dårlig problem/situasjonsanalyse av eksisterende/fremtidlige forhold.
 - Det har ikke blitt tatt hensyn/vist skjæring/fylling.
 - Det er ikke tatt hensyn til private avkjørrelser og andre private veger som må flyttes eller omlegges.
 - Ikke er tatt hensyn til stigning m. v på sideveger/private veger (ikke linjeberegnet)
 - Ikke tatt hensyn til andre detaljer som må tas på alvor ved byggeplanlegging/gjennomføring, dette kan for eksempel være behov for murer og lignende.

- Ikke tatt hensyn til omlegging/sikring av bekker/elver.
- Ikke gjennomført tilstrekkelige støyanalyser som viser støyskjermer, voller med mer.
- Ikke tatt hensyn til at det skal erverves utenom veg/fylling/skjæring, dvs at det reguleres ikke bredt nok til annen veggrunn eller at det reguleres alt for mye til annen veggrunn som egentlig skulle vært regulert til anleggsbelte.
- Det kommer inn nye krav eller ønsker fra berørte parter. Dette vil si at det er mange som våkner først når planen skal gjennomføres og avtaler inngås. Da er det mange som plutselig skal ha noe å si, som ellers ikke har sagt noe.

6.1.3 Eksempler på problemer som avviket medfører (i forhold til eier, formelt o.s.v.)

Problemer som kan oppstå ved avvik mellom reguleringsplan og w- tegning og fastsettelse av nye eiendomsgrenser mot veg etter at tiltaket er gjennomført;

Reguleringsplanen gir hjemmel for ekspropriasjon og tillatelse til tiltak etter plan – og bygningsloven § 20-1. W-tegningen skal være med å synliggjøre konsekvensene av reguleringsplanen for de enkelte eiendommene og brukes som vedlegg til skriftlige kjøpekontrakter. W- tegninger er i utgangspunktet ikke juridisk bindende når de utarbeides av planlegger, men er en del av den privatrettlige avtalen mellom Statens Vegvesen og grunneier.

Dersom avvik mellom reguleringsplan og w- tegning kan grunneier i en ekspropriasjonssak nekte skjønnsretten å behandle tiltak utover reguleringsplanen.

Dette vil si at man er avhengig av en minnelig avtale. Landmåler kan få problemer med å gjennomføre kjøpekontrakten/de nye grensene da tillatelsen til tiltaket følger formålsgrensene. En landmåler har begrenset adgang til å foreta mindre avvik fra regulerte formålsgrenser ved fastsettelse av nye grenser for vegen.

Dette vil medføre behov for nye offentlige tillatelser, søknad om tillatelse etter plan – og bygningsloven § 20-1 som omhandler delingstillatelse og søknad om dispensasjon fra reguleringsplanen.

Dersom avvik mellom w-tegning og faktiske forhold i marka etter anlegg, kan avtalen ansees som ugyldig, grunneier kan kreve erstatning for avtalebrudd.

6.1.4 Løsninger på problemene

Når det kommer til hvordan disse avvikene kan håndteres kan det gjøres flere tiltak for og få løst noen av disse problemene. Det som jeg ser som viktig i denne sammenheng er; Lage avvikskart tidlig i prosessen slik at nødvendige tiltak kan iverksettes før forhandlingen om avtale om grunnerverv settes i gang.

Tiltaket kan være avhengig av størrelsen på avviket, dvs er avviket å regne som små endringer er det å oppfatte som bagatellmessig og kan foretas av administrasjonen i kommunen. Mindre endringer som er innenfor hovedtrekkene av planen kan behandles i utvalget for plansaker. Store endringer må gjennom hele prosessen for reguleringsendringer, jf, plan – og bygningsloven § 12-4;

§ 12-4. Rettsvirkning av reguleringsplan (Lovdata 2012)

”En reguleringsplan fastsetter framtidig arealbruk for området og er ved kommunestyrets vedtak bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak som nevnt i § 1-6. Planen gjelder fra kommunestyrets vedtak, dersom ikke saken skal avgjøres av departementet etter § 12-13. Tiltak etter § 1-6 første ledd, herunder bruksendring etter § 31-2, jf. også § 1-6 andre ledd, må ikke være i strid med planens arealformål og bestemmelser.

Reguleringsplan skal følges ved avgjørelse av søknad om tillatelse eller ved forståelsen av tiltak etter § 20-1 første ledd bokstav a til m, jf. §§ 20-2 og 20-3.

Reguleringsplan er grunnlag for ekspropriasjon etter reglene i kapittel 16.

Er bygge- og anleggstiltak som hjemles i plan fremmet med bakgrunn i privat reguleringsforslag etter § 12-11, ikke satt i gang senest fem år etter vedtak av planen, kan tillatelsen til gjennomføring av planen ikke gis uten nytt planvedtak. Etter søknad fra tiltakshaveren kan planvedtaket forlenges med inntil to år av gangen. Der det innenfor fristen på fem år med eventuell(e) forlengelse(r) er gitt rammetillatelse for et tiltak, gjelder fristen på tre år etter § 21-9 for tiltaket.(Lovdata 2008)”

En annen ting som er viktig er å ta høyde for at avvik kan skje ved å få det inn i reguleringsbestemmelsene.

Mindre avvik i for eksempel skråning/skjæring innenfor et område (evt veg/annen veg grunn) vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel kan være grunnforhold eller mangler i kartgrunnet.

Dette kan medføre at areal som skal disponeres til vegformål vil fravike noe fra det som framgår av formåls grensen i planen.

Areal som ikke disponeres til vegformål, forutsettes benyttet som tilstøtende formål.

7.1.1 Avsluttende refleksjoner

Bruken av metodevalg og case mener jeg var riktig i denne sammenheng. Jeg snakket med Statens Vegvesen om de kunne nevne noen case som kunne vært aktuelle, og det var omtalte saker som ble nevnt. Jeg mener at intervjuer og samtaler med fagfolk har vært nyttig informasjon for oppgaven.

Siden jeg valgte å ha et veldig fritt mønster på intervjuet fikk personene som jeg snakket med snakke fritt rundt temaet. Jeg synes det også var riktig av meg å utføre intervjuet på denne måten da jeg ikke hadde noe innsikt eller viste noe særlig rundt fenomenet avvik fra før.

Jeg føler at jeg fikk den informasjonen jeg trengte og at informasjonen var direkte i forhold til det de mente. De la ikke skjul på noe og delte gjerne informasjon og lærdom. Noe har blitt benyttet i oppgaven, mens annen informasjon ikke har blitt nevnt.

Min opplevelse av dem jeg har snakket med og har hatt kontakt med i løpet av denne tiden er kun positiv. De har vært villige til å hjelpe, og de har vært villige til å bruke noe av sin tid på å bistå meg så godt de kunne. Dette er noe jeg setter veldig stor pris på.

Jeg opplevde også de ulike fagpersonene tross ulike syn på enkelte elementer som profesjonelle og kunnskapsrike innen sine egne fagfelt.

Hvis jeg skulle gjort noe annerledes ville jeg nok avtalt møter med enkelte personer tidligere i prosessen enn det jeg gjorde. Noen av fagpersonene jeg har snakket med i løpet av denne perioden har ikke vært bosatt i samme fylke, noe som igjen har gjort at jeg ikke har fått snakket med de ansikt til ansikt. Hvis jeg skulle skrive denne hovedoppgaven på nytt ville jeg absolutt kontaktet flere innenfor Statens Vegvesen, kommunen og Vegdirektoratet.

Jeg skulle også ønske jeg kunne tatt en tur og sett på det ene veg prosjektet som jeg har skrevet om – I Harstad kommune. Hadde jeg vært før hadde jeg reist dit og snakket med de involverte. Føler allikevel at jeg har fått god hjelp av Jan-Hugo Hanssen som var saksbehandler.

Generelt har personer jeg har vært i kontakt med vært svært imøtekommende og positive til at jeg har skrevet hovedoppgave på et slikt tema som ikke har blitt skrevet mye om fra før.

Dette kan ha både fordeler og ulemper. Ulempene er at det ikke finnes noe særlig pensum og informasjon om valgte tema. Men med god hjelp fra kontakt personer i Statens Vegvesen og Vegdirektoratet ble det allikevel informasjon nok rundt tema avvik. Fordelene med at jeg har skrevet denne oppgaven er at jeg sitter igjen med et mye bedre innblikk i plan og reguleringsprosesser, og fenomenet avvik knyttet mot planverket.

Jeg føler absolutt at temaet avvik kan benyttes i flere hovedoppgaver ved UMB i studie Eiendom, Institutt for Landskapsplanlegging.

Referanse

beredskap, d.-D. f. s. o. § 35 Ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan

Det juridiske fakultet, v. u. i. O. (1687-2005). *Norges Lover 1687-2005 Plan - og bygningsloven* (kap.VIII. Ekspropriasjon).

Falkanger, T. (1994). *Tingsrett*: Universitetsforlaget Oslo.

Haug, I. *Ny plan - og bygningslov (pdf)*. Tilgjengelig fra:

http://www.google.no/#hl=no&gs_nf=1&pq=ny_plan-og_bygningslov&cp=34&gs_id=4x&xhr=t&q=ny_plan-og_bygningslov+ingebj%C3%B8rg&pf=p&client=psy-ab&oq=ny_plan-og_bygningslov+ingebj%C3%B8rg+&aq=f&aqi=&aql=&gs_l=&pbx=1&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.r_qf..cf.osb&fp=b76d724e7bd407a&biw=837&bih=387.

Kartverket. *seEIENDOM - informasjon fra matrikkelen*. Tilgjengelig fra:

<http://www.seeiendom.no/>.

leksikon, S. n. (2012a). *leksikon; kommuneplan* Tilgjengelig fra: www.snl.no/kommuneplan.

leksikon, S. n. (2012b). *leksikon; reguleringsplan*. Tilgjengelig fra:

www.snl.no/reguleringsplan.

Lovdata. *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/all/tl-20080627-071-018.html#12-1>.

Lovdata. (1814). Lov 1814-05-17 nr 00; Kongeriget Norges Grundlov, given i Riksforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814.

Lovdata. (1959a). *LOV 1959-10-23 nr 03: Lov om oreigning av fast eiendom [oreigningslova]*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/all/hl-19591023-003.html#12>.

Lovdata. (1959b). Lov 1959-10-23 nr 03; Lov om oreigning av fast eiendom (oreigninglova).

Lovdata. (1967). *LOV 1967-02-10 nr 00: Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/all/hl-19670210-000.html#17>.

- Lovdata. (2010). *FOR 2010-03-26 nr 488: Forskrift om byggesak (byggesaksforskriften)*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/for/sf/kr/xr-20100326-0488.html#4-3>.
- Lovdata. (2012). *LOV 2008-06-27 nr 71: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/all/hl-20080627-071.html>.
- Mjøverndepartementet. (2001). *Nou 2001:7 Bedre kommunal og regional planlegging etter plan - og bygningsloven*. Tilgjengelig fra: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/nou-er/2001/nou-2001-7/7/6.html?id=363900>.
- Rognes, J. (1994). *Forhandlinger, TANO*
- Sky, H. S. o. P. K. (2003). *Eigedomsteori, innføring i samfunnsvitenskapelig teoritilfang for utøving av eigedomsfag*. . Serie D, rapport 1/2003 utg. I: landskapsplanlegging, I. f. (red.). Tilgjengelig fra: http://www.umb.no/statisk/ilp/sevatdal_hans_sky_per_kare_2003_eigedomsteori_ocr.pdf.
- Vale, H. (2006). *Ekspropriasjon - kort innføring* Tilgjengelig fra: <http://www.jusstorget.no/article.asp?Key=2&FagKey=26>.
- Vegdirektoratet. (2000). Grunnerverv til vegformål - skjønnsforberedelser *Nr 156 i Vegvesenets håndbokserie*
- Vegvesen, S. *Hva skjer når Statens Vegvesen erverver grunn?* . En informasjonsbrosjyre om grunnerverv. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/104923/binary/176577.
- Vegvesen, S. *Håndbok 017; Veg - og gateutforming* Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/61414/binary/14121.
- Vegvesen, S. *Ordforklaringer grunnerverv*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Avstaelse+av+eiendom/Ordforklaringer>.
- Vegvesen, S. (1999). Etske retningslinjer for grunnerverv - Gjelder all kontakt med grunneiere. *Håndbok 218*.
- Vegvesen, S. (2000). Grunnerverv til vegformål, skjønnsforberedelse. *Håndbok 156*

- Vegvesen, S. (2007). Håndbok 139 - Tegnegrunnlag. Hentet fra 2010.04_Hb139_TST notat.
- Vegvesen, S. (2011a). *Planbeskrivelse. Forslag til reguleringsplan E18 Knapstad- Akershus grense*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/attachment/258167/binary/459398>.
- Vegvesen, S. (2011b). *Planbeskrivelse. Foslag til reguleringsplan E18 Knapstad-Akershus grense* Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/attachment/258167/binary/459398>.
- Vegvesen, S. (2011c). *Reguleringsplan.Vegpakke Salten. Rv.80 Hunstadmoen - Thallekrysset. Bodø Kommune*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/attachment/181821/binary/491140>
- Vegvesen, S. (2012a). *7 Knapstad-Akershus grense (5,5 km)*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e18ostfold/Delprosjekter/Knapstad-Akershus+gr>.
- Vegvesen, S. (2012b). *E18 Ørje -Vinterbro*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e18ostfold>.
- Vegvesen, S. (2012c). *Vegprosjekter; Fv. 867 Samamoa-Ervik*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/fv867samamoaervik>.
- Viak, A. (2012). *Sammenhengene i plansystemet etter ny PBL og kommuneplanens rolle. Samfunnsplanlegging etter plan- og bygningsloven Gardermoen 19 januar 2012. (pdf)*. Tilgjengelig fra: www.ks.no/PageFiles/23821/plathe.pdf.

Lovhenvisninger

Lovdata. *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/all/tl-20080627-071-018.html#12-1>.

Lovdata. (1814). Lov 1814-05-17 nr 00; Kongeriget Norges Grundlov, given i Riksforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814.

Lovdata. (1959a). *LOV 1959-10-23 nr 03: Lov om oteigning av fast egedom [oteigningslova]*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/all/hl-19591023-003.html#12>.

Lovdata. (1959b). Lov 1959-10-23 nr 03; Lov om oteigning av fast egedom (oteigninglova).

Lovdata. (2010). *FOR 2010-03-26 nr 488: Forskrift om byggesak (byggesaksforskriften)*.

Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/for/sf/kr/xr-20100326-0488.html#4-3>

Bildeliste

Bilde 1 strekningen Fv.867 Samamoa-Ervik. Nedlastet 22.03.12 fra Statens Vegvesen hjemmeside(Vegvesen 2012c).

Figurliste

Figur 1 Planredskaper i plan - og bygningsloven. Nedlastet 03.05.12 fra pdf Asplan Viak (sammenhengende i plansystemet etter ny PBL og kommuneplanenes rolle)(Viak 2012)

Figur 2 Det kommunale plansystemet. Nedlastet 03.05.12 fra pdf Asplan Viak.(Viak 2012)

Figur 3 enkel oversikt over saksgangen i grunnervervssaker som gjelder offentlig veg. Nedlastet 06.12.12. (Vegvesen)

Figur 4 viser Gnr 62/78, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

Figur 5 viser Gnr 76/273, 62/527 og 62/36, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

Figur 6 viser Gnr 76/273, Hastad kommune. Nedlastet 20.10.2012 fra www.seeiendom.no (Kartverket)

Figur 7 viser Gnr 76/140 og 259, nedlastet 20.10.12.

Figur 8 viser Gnr 76/486, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

Figur 9 viser Gnr 78/8, 78/7 og 78/27, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

Figur 10 viser Gnr 78/15, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

Figur 11 viser Gnr 78/1, nedlastet 20.10.12(Kartverket)

Figur 12 viser Gnr 67/1, nedlastet 20.10.2012(Kartverket)

Figur 13 oversikt over strekningen E18. Nedlastet fra Statens Vegvesen 04.05.12(Vegvesen 2012b)

Figur 14 Viser alternative veglinjer . Nedlastet fra Statens Vegvesen planbeskrivelse E18 Knapstad-Akershus grense 29.03.12, side 5(Vegvesen 2011a)

Figur 15 Tverrprofil S8, 19 m vegbredde. Nedlastet fra Statens Vegvesen håndbok 017, 02.04.12, side 91(Vegvesen)

Kartliste

kart 1 Vegprosjekt 2 plassert i kart. Nedlastet fra Statens Vegvesen 04.05.12.(Vegvesen 2012a)

Kart 2 viser mindre endring av reguleringsplan for RV 867 Samamoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12 (tilsendt via e post fra Jan-Hugo Hanssen)

Kart 3 viser mindre endring av reguleringsplan RV 867 Samamoa - Ervik. Nedlastet 13.12.12 (Jan -Hugo Hanssen)

Kart 4 viser mindre ending av reguleringsplan for RV 867 Samamoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12. (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 5 viser ny situasjon. Rv 867 Samaoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12. (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 6 viser ny situasjon. Rv 867 Samamoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 7 viser ny situasjon Rv 867 Samamoa-Ervik. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 8 viser mindre endring for reguleringsplan FV 15 Dale -Alvestad. Nedlastet 13.12.12. (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 9 viser reguleringsplanen etter endring. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 10 viser mindre endring for FV 15 Dale-Avestad. Nedlaset 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 11 viser reguleringsplan etter endring. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 12 viser mindre reguleringsplan for Dale. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 13 gjeldende plansituasjon etter endring Dale. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

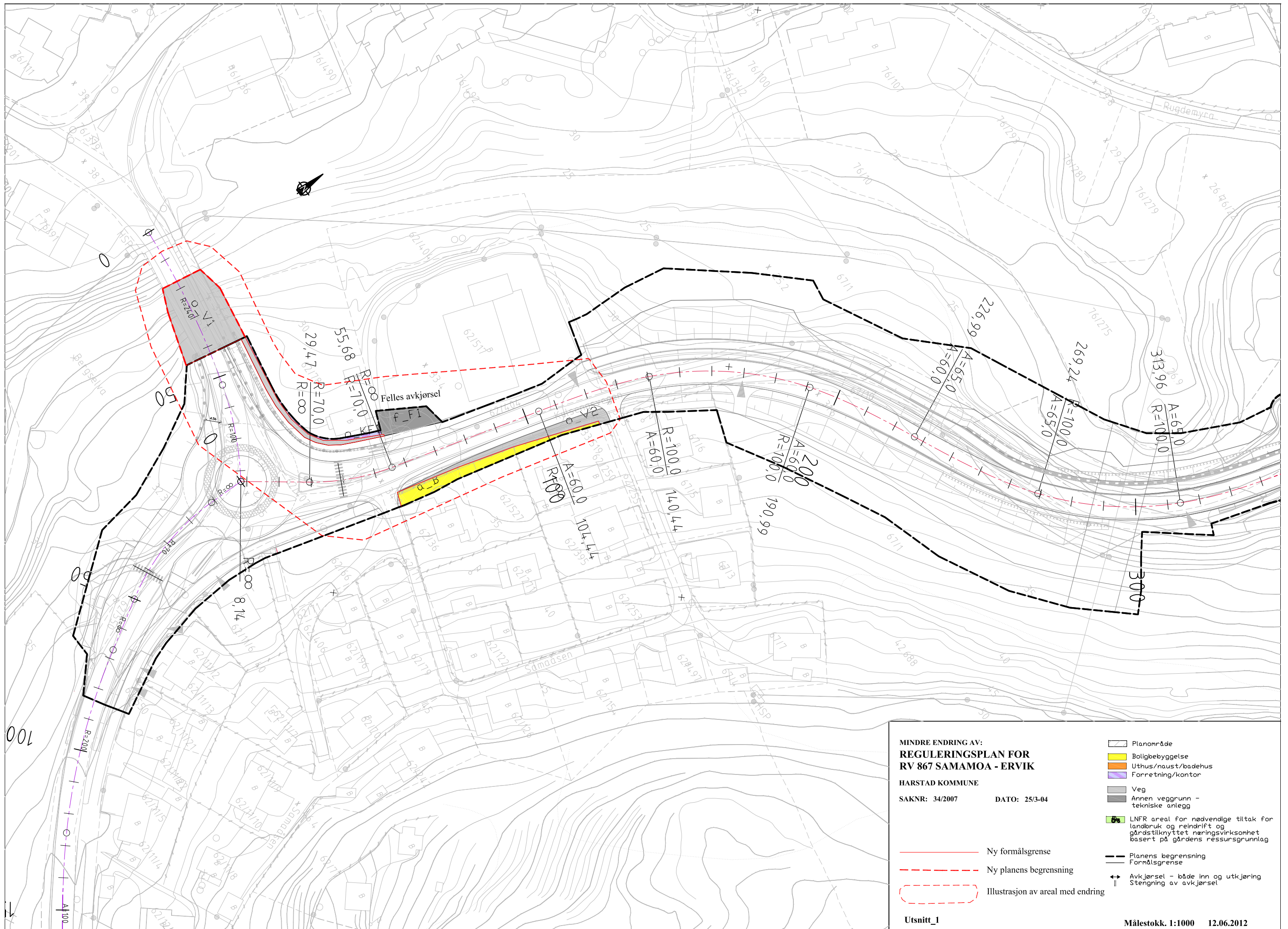
Kart 14 viser gjeldende plansituasjon Rv 83 Busslomme Sørvik. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Kart 15 viser endring av Busslomme Sørvik. Nedlastet 13.12.12 (Jan-Hugo Hanssen)

Tabell liste

Tabell 1 Statlige planretningslinjer. Laget i egen tabell. Nedlastet 03.05.12.(Haug)

Vedlegg



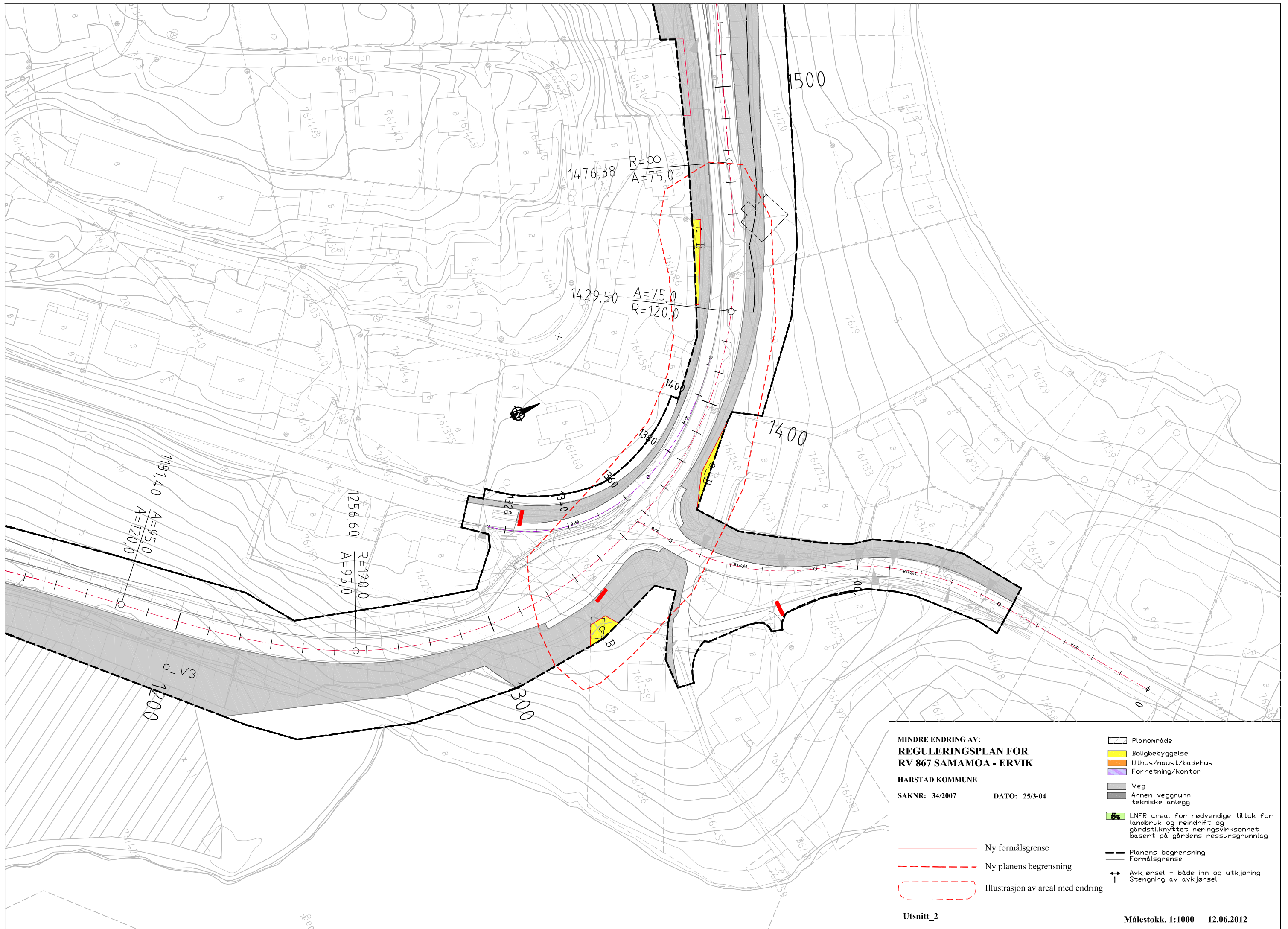
**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
RV 867 SAMAMOA - ERVIK**

HARSTAD KOMMUNE
SAKNR: 34/2007 DATO: 25/3-04

	Planområde
	Boligbebyggelse
	Uthus/naust/badehus
	Forretning/kontor
	Veg
	Annen veggrunn - tekniske anlegg
	LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
	Ny formålsgrense
	Ny planens begrensning
	Illustrasjon av areal med endring
	Planens begrensning
	Formålsgrense
	Avkjørsel - både inn og utkjøring
	Stengning av avkjørsel

Utsnitt_1

Målestokk. 1:1000 12.06.2012



**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
RV 867 SAMAMOA - ERVIK**

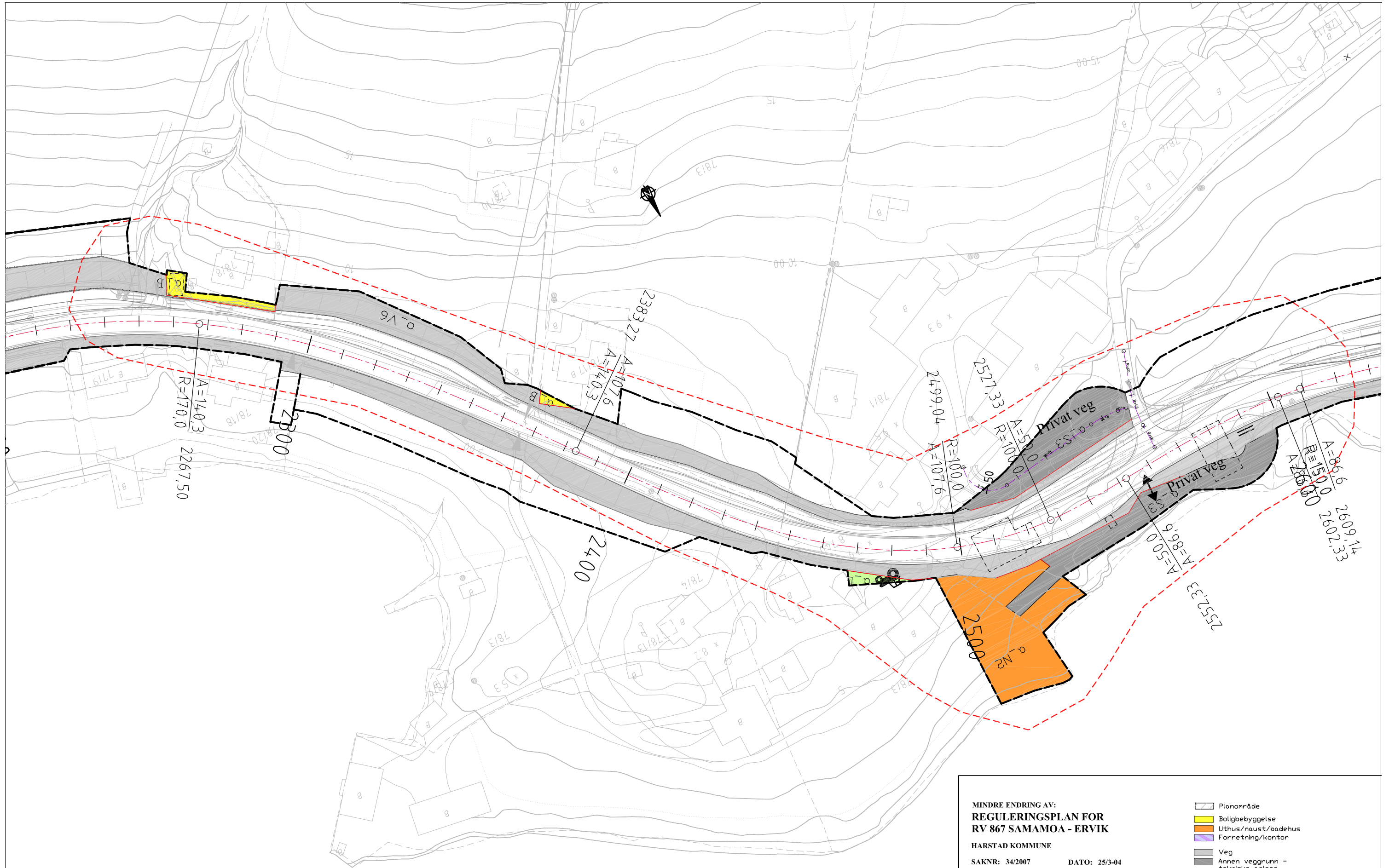
HARSTAD KOMMUNE
SAKNR: 34/2007 DATO: 25/3-04

- Planområde
- Boligbebyggelse
- Uthus/naust/badehus
- Forretning/kontor
- Veg
- Annen veggrunn - tekniske anlegg
- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

- Ny formålsgrense
- Ny planens begrensning
- Illustrasjon av areal med endring
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Utsnitt_2

Målestokk. 1:1000 12.06.2012



**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
RV 867 SAMAMOA - ERVIK**

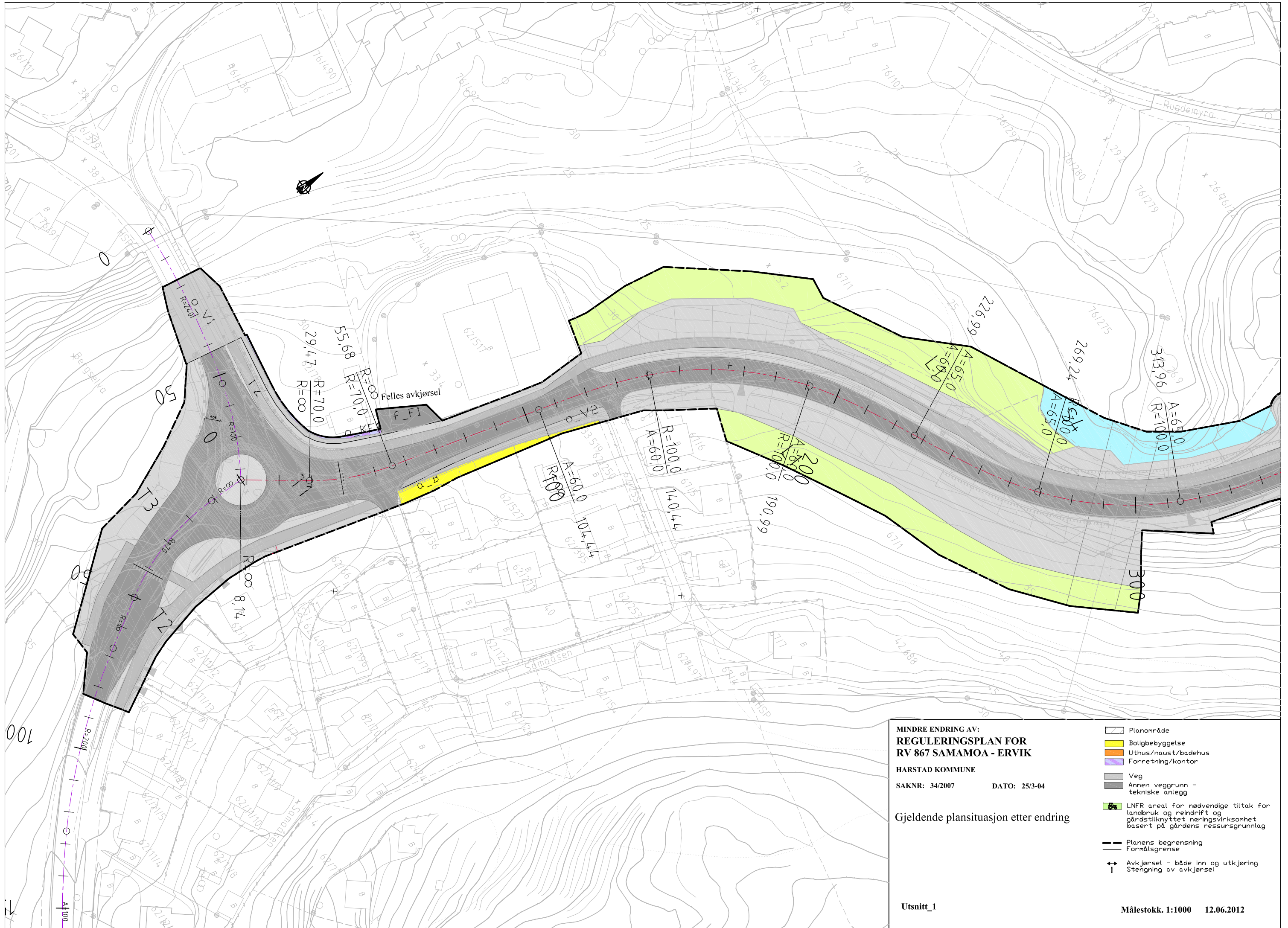
HARSTAD KOMMUNE

SAKNR: 34/2007 DATO: 25/3-04

	Ny formålsgrense		Boligbebyggelse
	Ny planens begrensning		Uthus/naust/badehus
	Illustrasjon av areal med endring		Forretning/kontor
			Veg
			Annen veggrunn - tekniske anlegg
			LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
	Avkjørsel - både inn og utkjøring		Planens begrensning Formålsgrense
	Stengning av avkjørsel		

Utsnitt_3

Målestokk. 1:1000 12.06.2012



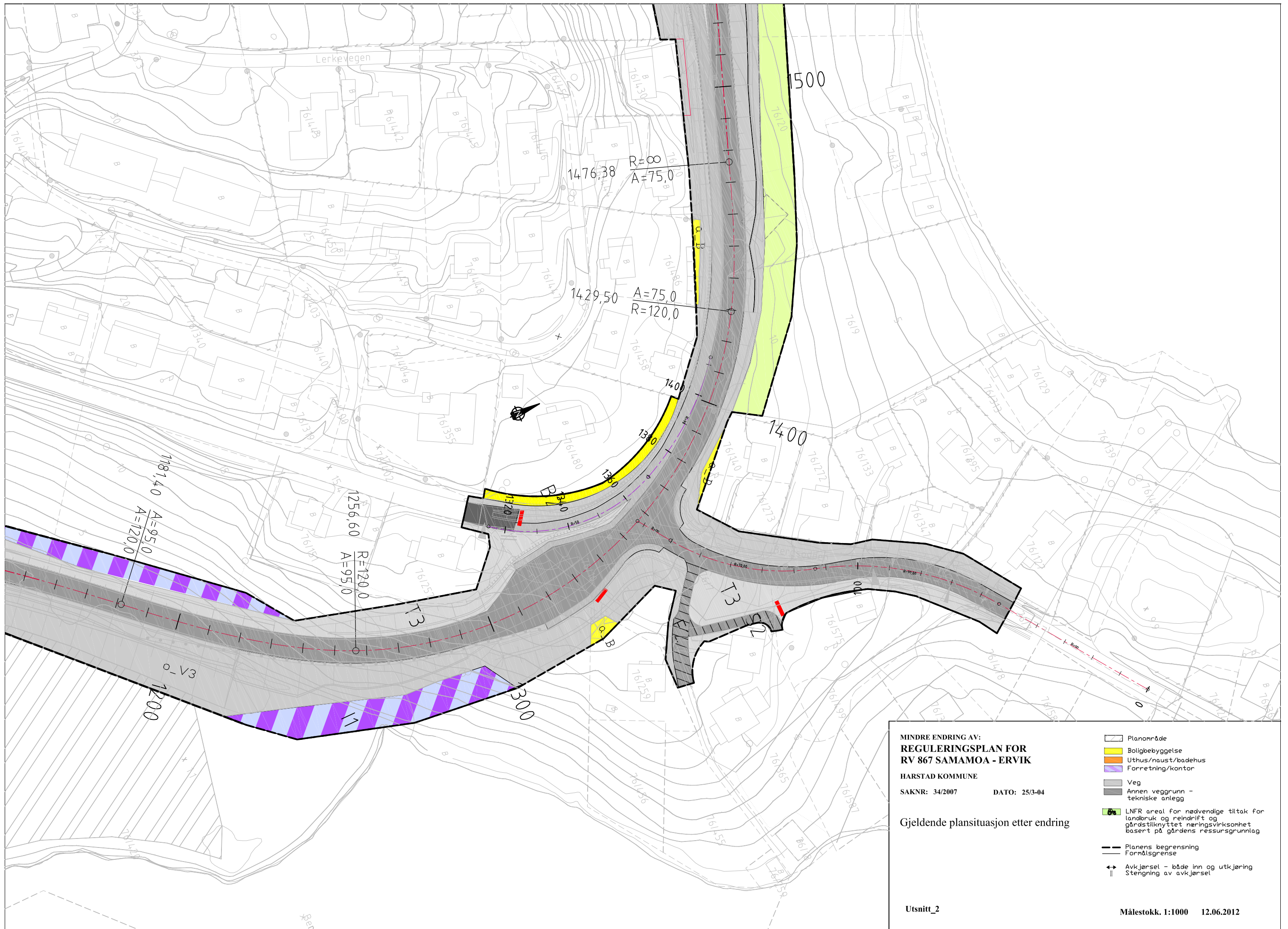
**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
RV 867 SAMAMOA - ERVIK**

HARSTAD KOMMUNE
SAKNR: 34/2007 DATO: 25/3-04

Gjeldende plansituasjon etter endring

Utsnitt_1 **Målestokk. 1:1000 12.06.2012**

- Planområde
- Boligbebyggelse
- Uthus/naust/badephus
- Forretning/kontor
- Veg
- Annen veggrunn - tekniske anlegg
- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
- Planens begrensning
- Formålsgrænse
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel



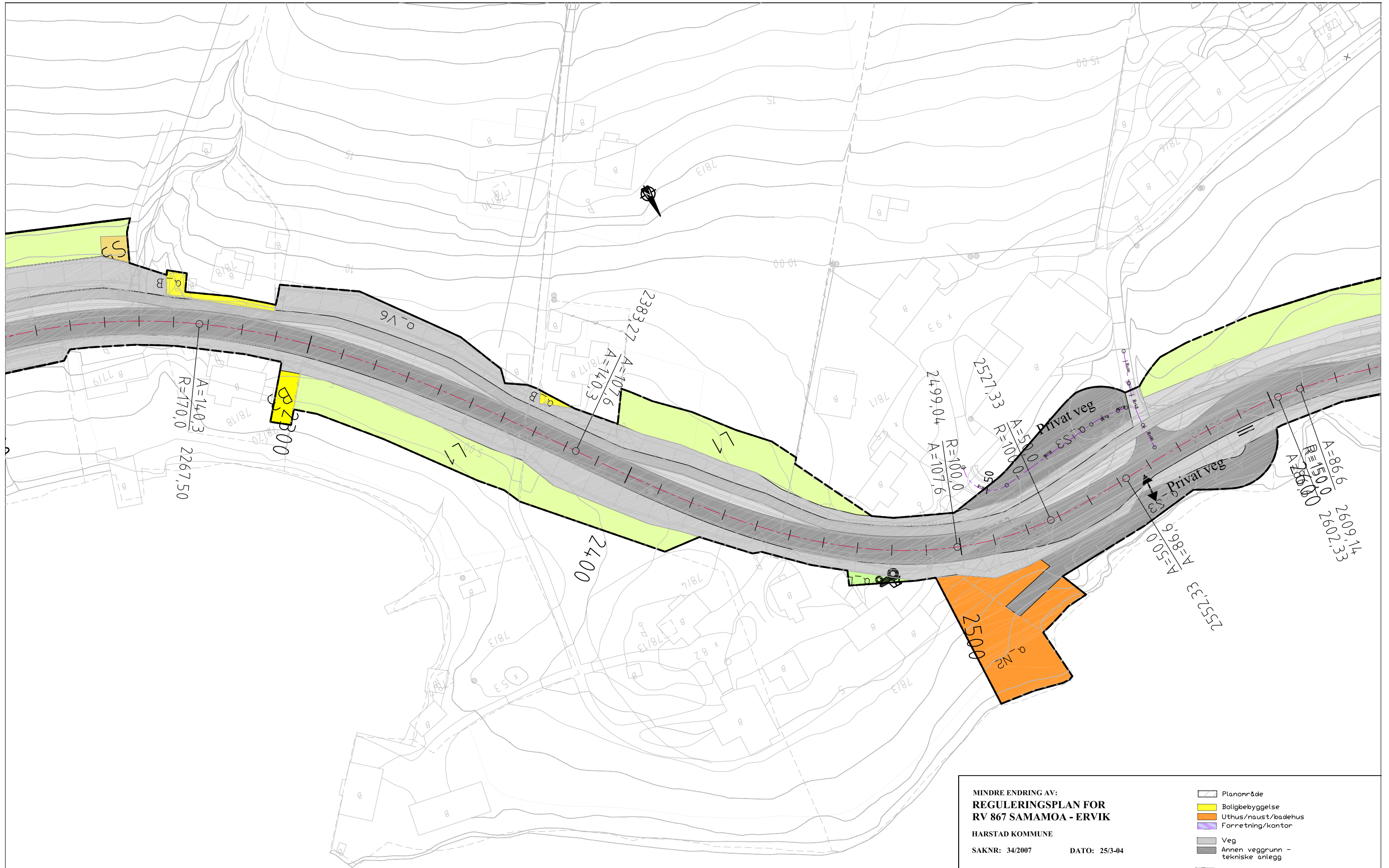
**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
RV 867 SAMAMOA - ERVIK**

HARSTAD KOMMUNE

SAKNR: 34/2007 DATO: 25/3-04








Gjeldende plansituasjon etter endring

- Planområde
- Boligbebyggelse
- Uthus/naust/badehus
- Forretning/kontor
- Veg
- Annen veggrunn - tekniske anlegg
- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
- Planens begrensning
- Formålsgrænse
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel



MINDRE ENDRING AV:
**REGULERINGSPLAN FOR
 RV 867 SAMAMOA - ERVIK**
 HARSTAD KOMMUNE
 SAKNR: 34/2007 DATO: 25/3-04

Gjeldende plansituasjon etter endring




-  Planområde
-  Boligbebyggelse
-  Uthus/haust/badehus
-  Forretning/kontor
-  Veg
-  Annen veggrunn - tekniske anlegg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Avkjørsel - både inn og utkjøring
-  Stengning av avkjørsel













**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
FV15 HP01 DALE - ALVESTAD**

HARSTAD KOMMUNE

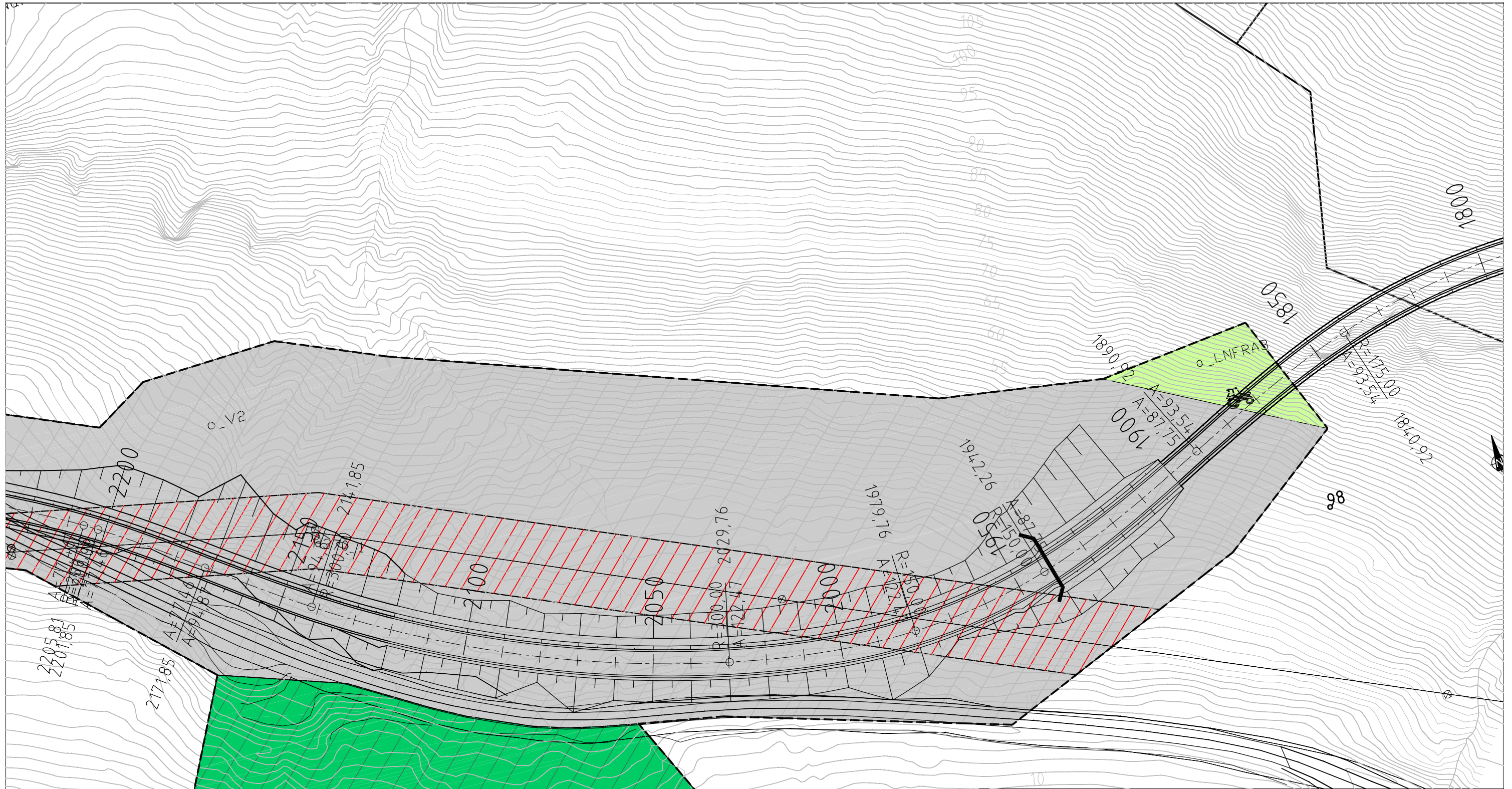
SAKNR: 04/6592 DATO: 14.12.2006

-  Ny formålsgrense
-  Ny planens begrensning
-  Illustrasjon av areal med endring

-  Planområde
-  Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
-  Bevaring kulturmiljø
-  Veg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Vern av kulturmiljø eller kulturminne
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Grense for fareområde
-  Grense for angitt hensynssone

Utsnitt_2a

Målestokk. 1:1000 25.07.2012



**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
FV15 HP01 DALE - ALVESTAD**

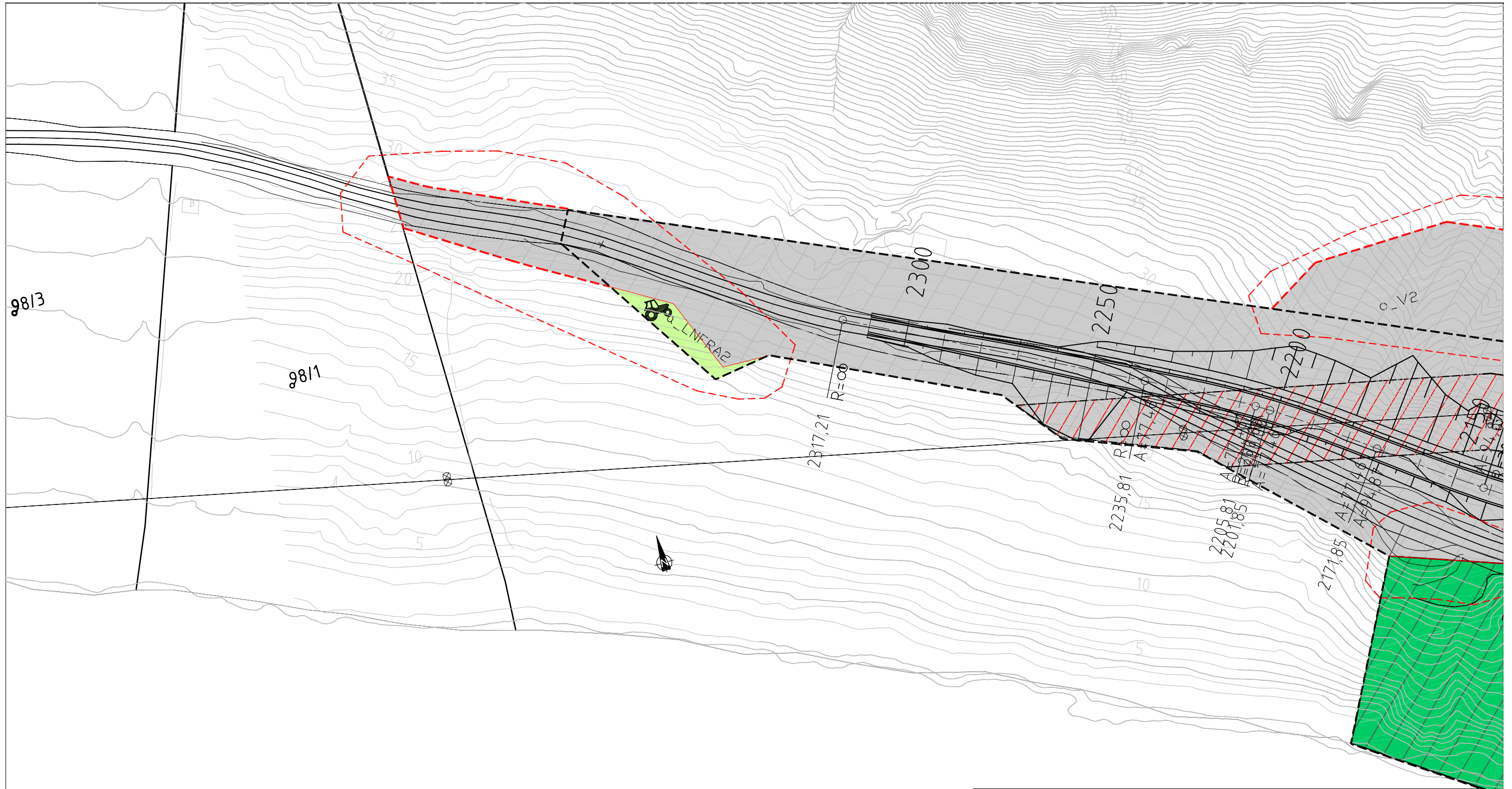
HARSTAD KOMMUNE

SAKNR: 04/6592

DATO: 14.12.2006

**Gjeldende plansituasjon etter endring
Alvestad**

-  Planområde
-  Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
-  Bevaring kulturmiljø
-  Veg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Vern av kulturmiljø eller kulturminne
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Grense for fareområde
-  Grense for angitt hensynssone






**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
FV15 HP01 DALE - ALVESTAD**

HARSTAD KOMMUNE

SAKNR: 04/6592

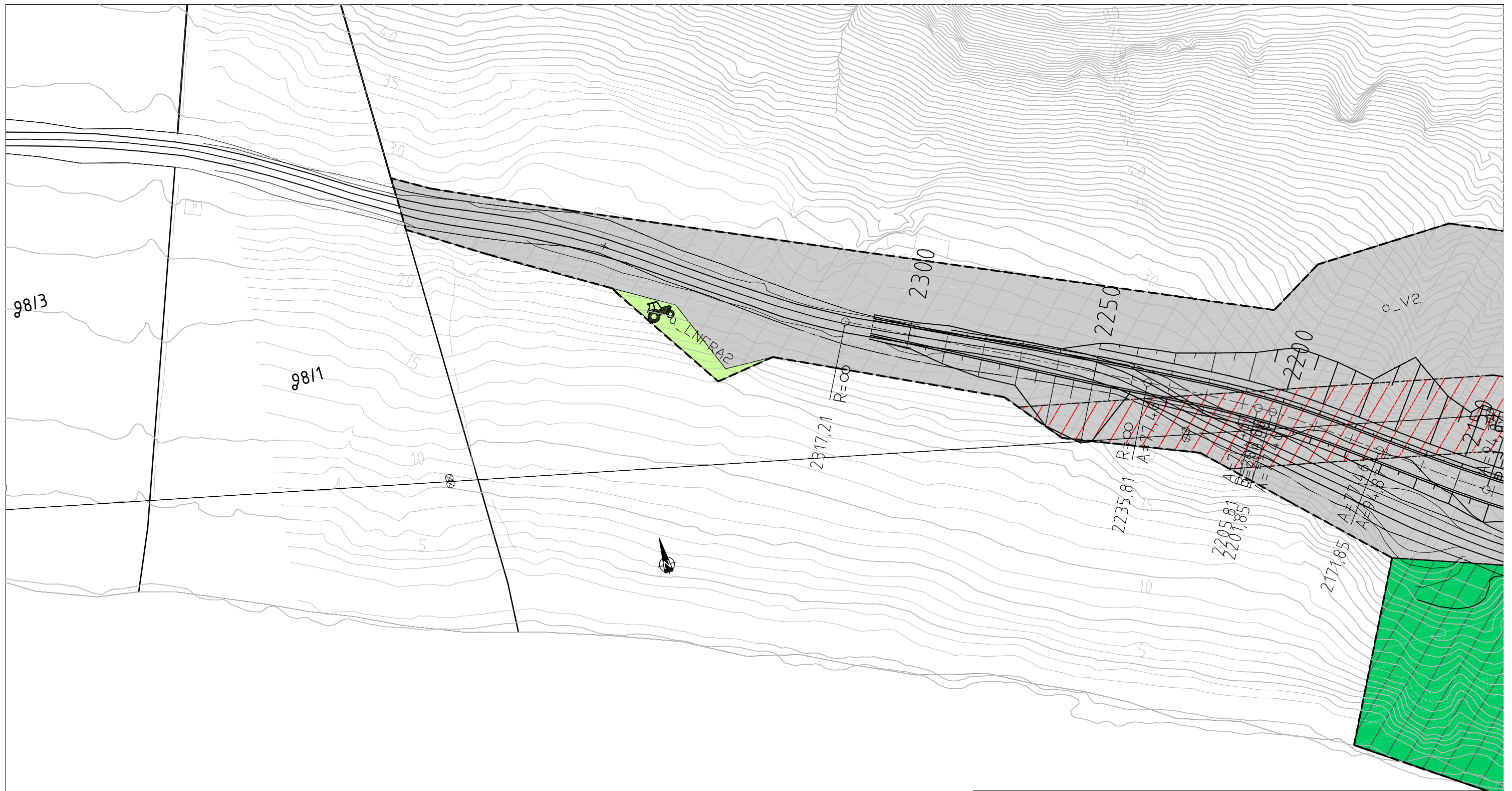
DATO: 14.12.2006

-  Ny formålsgrense
-  Ny planens begrensning
-  Illustrasjon av areal med endring

-  Planområde
-  Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
-  Bevaring kulturmiljø
-  Veg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Vern av kulturmiljø eller kulturminne
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Grense for fareområde
-  Grense for angitt hensynssone

Utsnitt_2b

Målestokk. 1:1000 25.07.2012

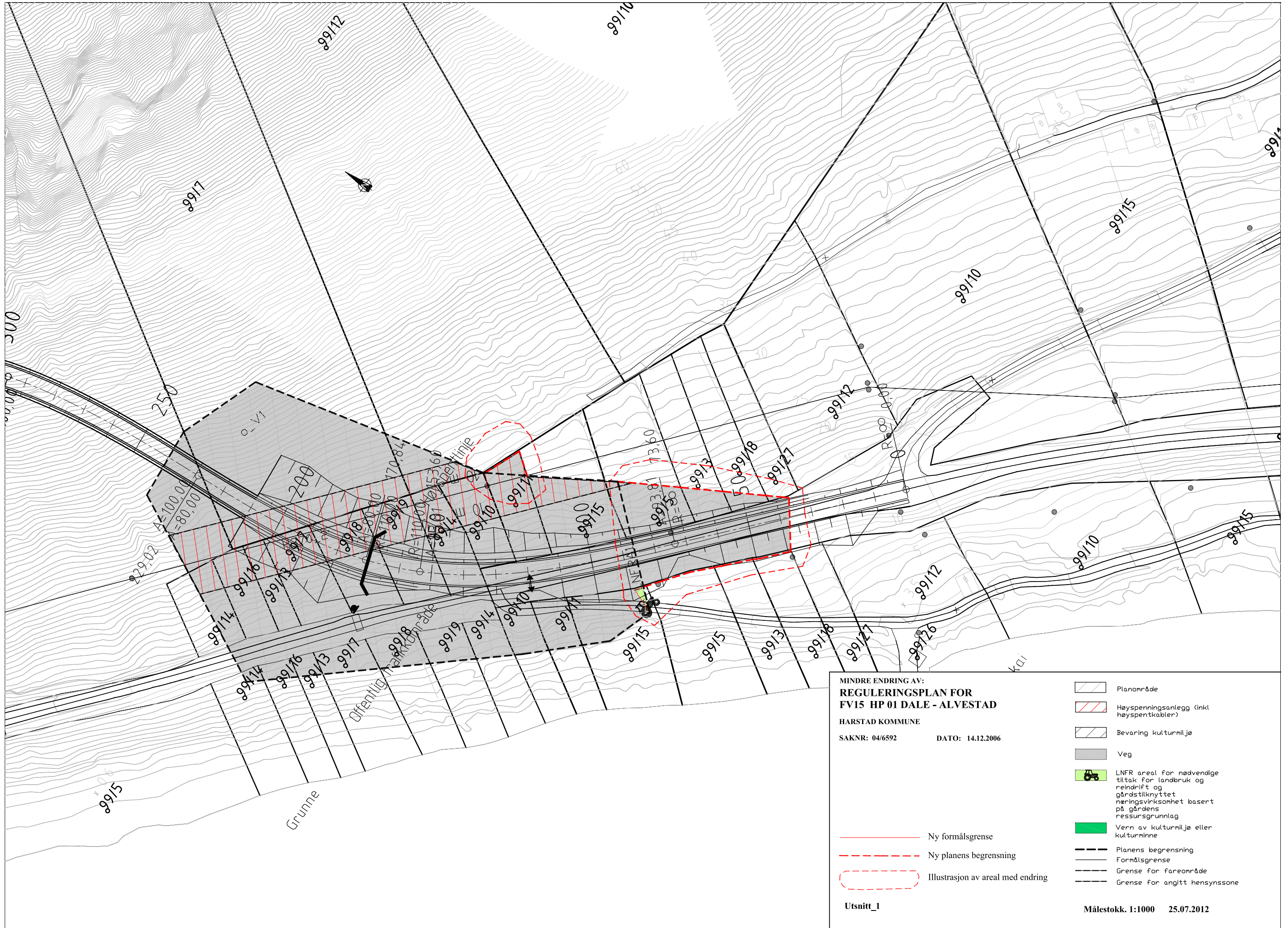


MINDRE ENDRING AV:
**REGULERINGSPLAN FOR
 FV15 HP01 DALE - ALVESTAD**









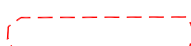




HARSTAD KOMMUNE
 SAKNR: 04/6592 DATO: 14.12.2006

**Gjeldende plansituasjon etter endring
 Alvestad**

-  Planområde
-  Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
-  Bevaring kulturmiljø
-  Veg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Vern av kulturmiljø eller kulturminne
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Grense for fareområde
-  Grense for angitt hensynssone

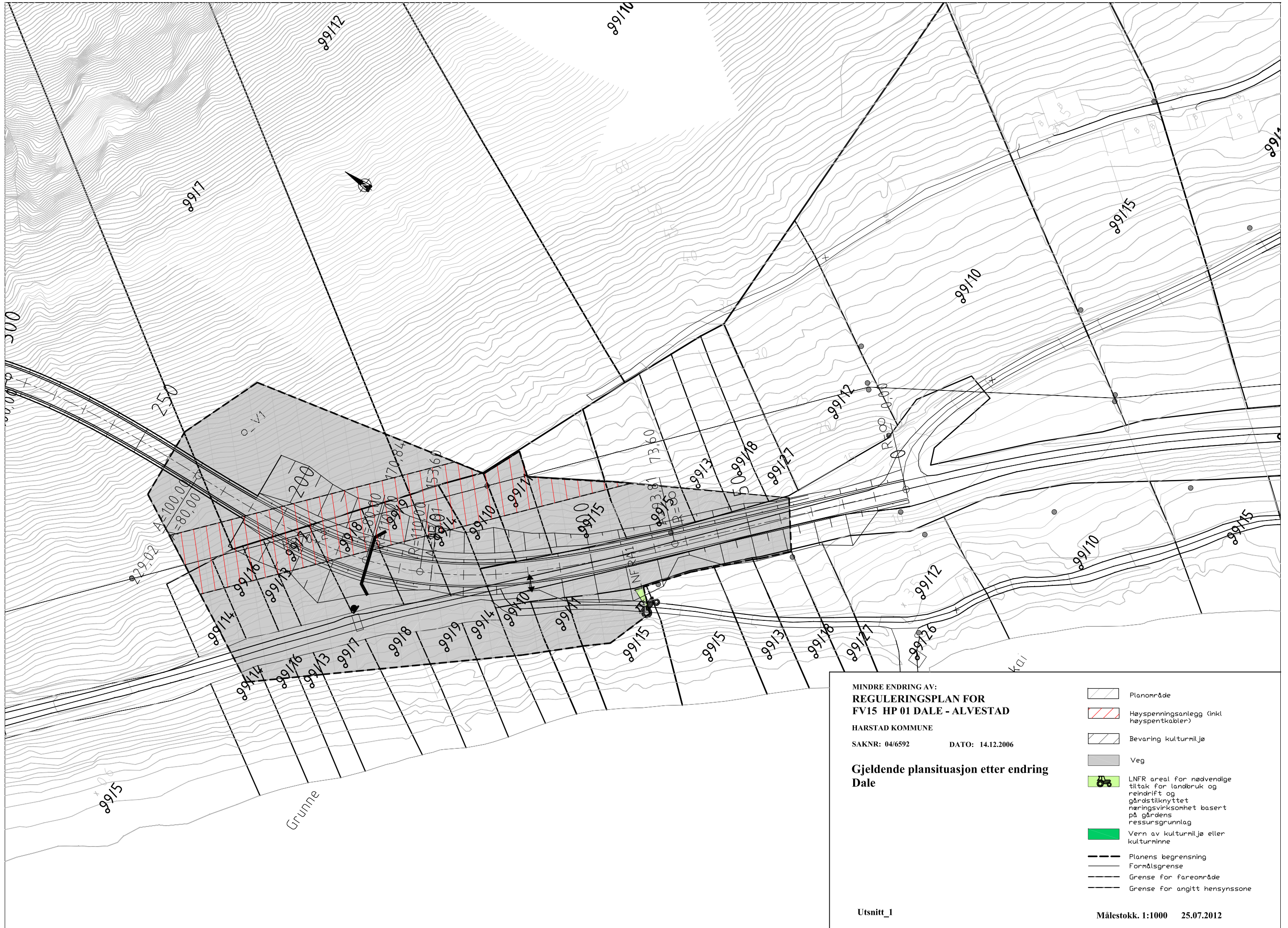


MINDRE ENDRING AV:
**REGULERINGSPLAN FOR
 FV15 HP 01 DALE - ALVESTAD**
 HARSTAD KOMMUNE
 SAKNR: 04/6592 DATO: 14.12.2006

-  Planområde
-  Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
-  Bevaring kulturmiljø
-  Veg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Vern av kulturmiljø eller kulturminne
-  Ny formålsgrense
-  Ny planens begrensning
-  Illustrasjon av areal med endring
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Grense for fareområde
-  Grense for angitt hensynssone

Utsnitt_1

Målestokk. 1:1000 25.07.2012

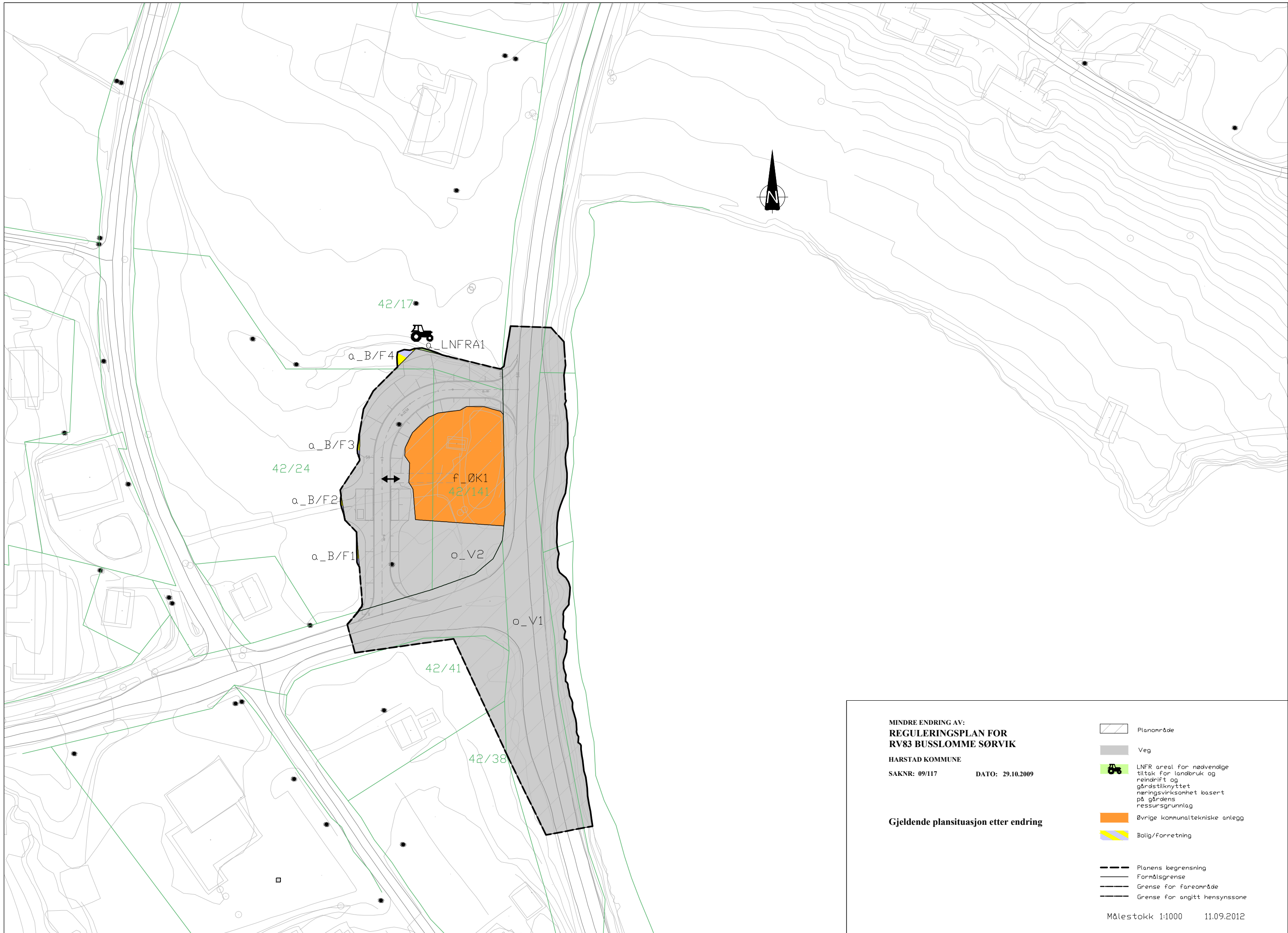


**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
FV15 HP 01 DALE - ALVESTAD**

HARSTAD KOMMUNE
SAKNR: 04/6592 DATO: 14.12.2006










**Gjeldende plansituasjon etter endring
Dale**

-  Planområde
-  Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
-  Bevaring kulturmiljø
-  Veg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Vern av kulturmiljø eller kulturminne
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Grense for fareområde
-  Grense for angitt hensynssone

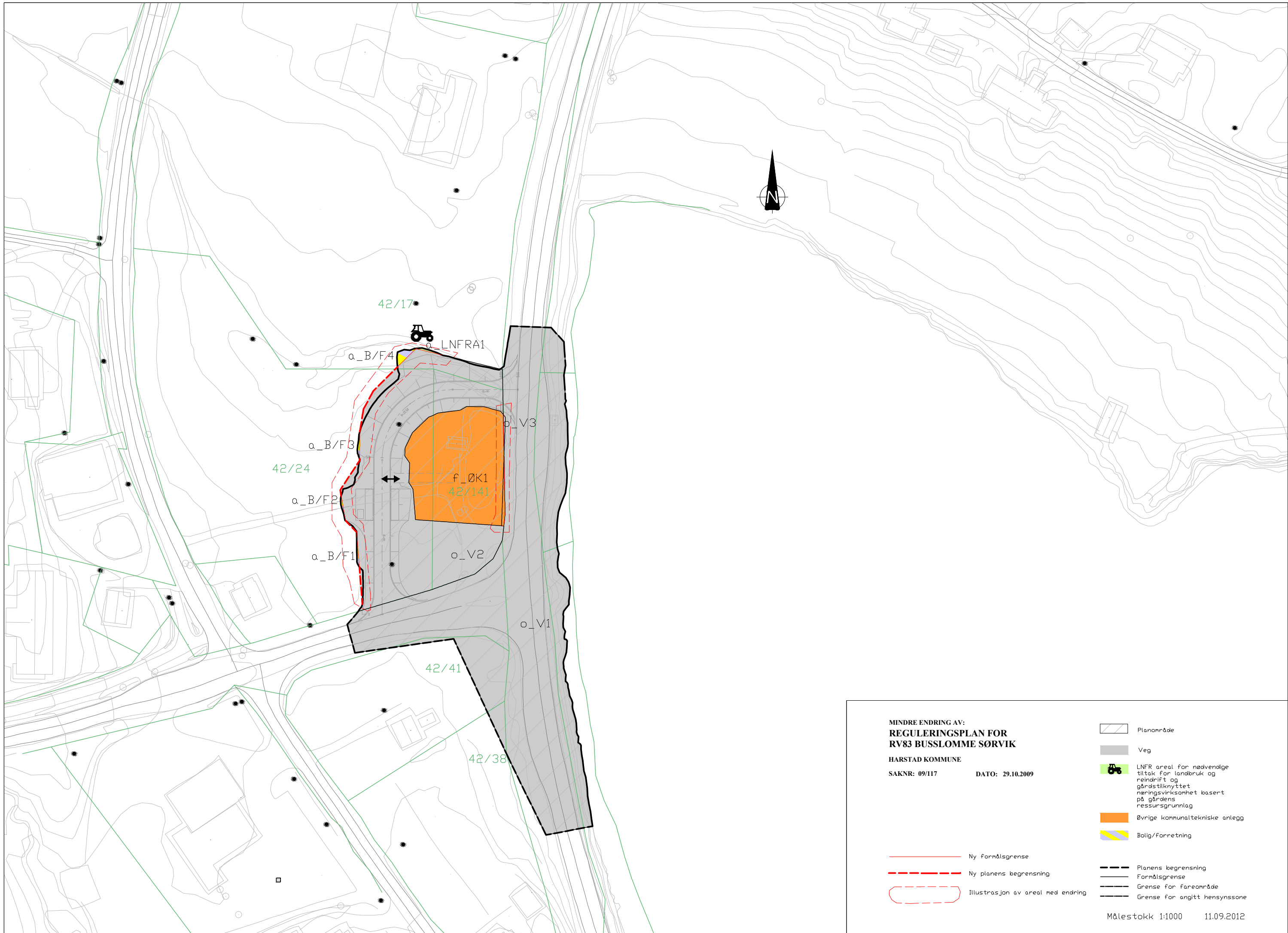


MINDRE ENDRING AV:
**REGULERINGSPLAN FOR
 RV83 BUSSLOMME SØRVIK**
 HARSTAD KOMMUNE
 SAKNR: 09/117 DATO: 29.10.2009

Gjeldende plansituasjon etter endring

-  Planområde
-  Veg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Øvrige kommunaltekniske anlegg
-  Bolig/Forretning
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Grense for foreområde
-  Grense for angitt hensynssone

Målestokk 1:1000 11.09.2012















**MINDRE ENDRING AV:
REGULERINGSPLAN FOR
RV83 BUSSLOMME SØRVIK**

HARSTAD KOMMUNE

SAKNR: 09/117

DATO: 29.10.2009

-  Planområde
-  Veg
-  LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
-  Øvrige kommunaltekniske anlegg
-  Bolig/Forretning
-  Ny formålsgrense
-  Ny planens begrensning
-  Illustrasjon av areal med endring
-  Planens begrensning
-  Formålsgrense
-  Grense for foreområde
-  Grense for angitt hensynssone

Målestokk 1:1000 11.09.2012