



MOLDE KOMMUNE
Rådhusplassen 1
6413 MOLDE

Saksbehandler, innvalgstelefon
Therese Småland, 71 25 84 94

Molde kommune - vedtak i klagesak - detaljreguleringsplan E39 Bolsønes

Statsforvalteren i Møre og Romsdal stadfester Molde kommunes vedtak av reguleringsplanen for E39 Bolsønes, planid 201905, i sak 50/22 den 23. juni 2022. Klagen er ikke tatt til følge.

Vi viser til Molde kommune sin oversendelse av 6. desember 2022. Oversendelsen gjelder klagesak etter plan- og bygningsloven over kommunens egengodkjenning av detaljregulering for E39 Bolsønes.

Saksgang

Kommunestyret i Molde kommune godkjente detaljregulering for E39 Bolsønes med plankart revidert 31.05.2022, planbeskrivelse 31.05.2022 og planbestemmelser sist revidert 30.05.2022 i møte den 23. juni 2022 i sak 50/22.

Dette vedtaket ble påklaget den 12. juli 2022 av advokatfirmaet Økland & Co på vegne av Felleskjøpet Agri SA og Felleskjøpet Nordmøre og Romsdal SA. Den 25. juli 2022 klaget advokatfirmaet Øverbø Gjørtz på vegne av Fannestrandvegen 71 AS og Molde Auto AS.

Hovedutvalg for teknisk, plan, næring og miljø i Molde kommune behandlet klagesaken i møte den 29.11.2022, i sak PS-82/22. Klagen ble ikke tatt til følge.

Kommunen har av den grunn sendt saken over til Statsforvalteren for endelig avgjørelse, se plan- og bygningsloven (pbl.) § 1-9.

Statsforvalterens rolle

Klagen er sendt innen klagefristen, og vilkårene for å behandle saken er oppfylt. Statsforvalteren kan prøve alle sidene av saken, se forvaltningsloven § 34. Vi kan se nærmere på saksbehandlingen, bruken av rettsregler, og om kommunens skjønn er forsvarlig utøvd. Vi kan også ta opp forhold som ikke er nevnt i klagen dersom vi finner grunn til det.



Resultatet av klagesaksbehandlingen kan bli at vi stadfester eller opphever planvedtaket. Vi kan ikke gjøre endringer i reguleringsplanen uten å legge saken frem for kommunen.

Saken gjelder

Historikk

Reguleringsplanen er del av Statens vegvesen sin utbygging av fergefri E39 og ny europavei mellom Molde og Ålesund. E39-strekningen fra Bolsønes til Ålesund ligger inne i Nasjonal transportplan for 2022-2033, og Statens vegvesen har arbeidet med planen på denne bakgrunn.

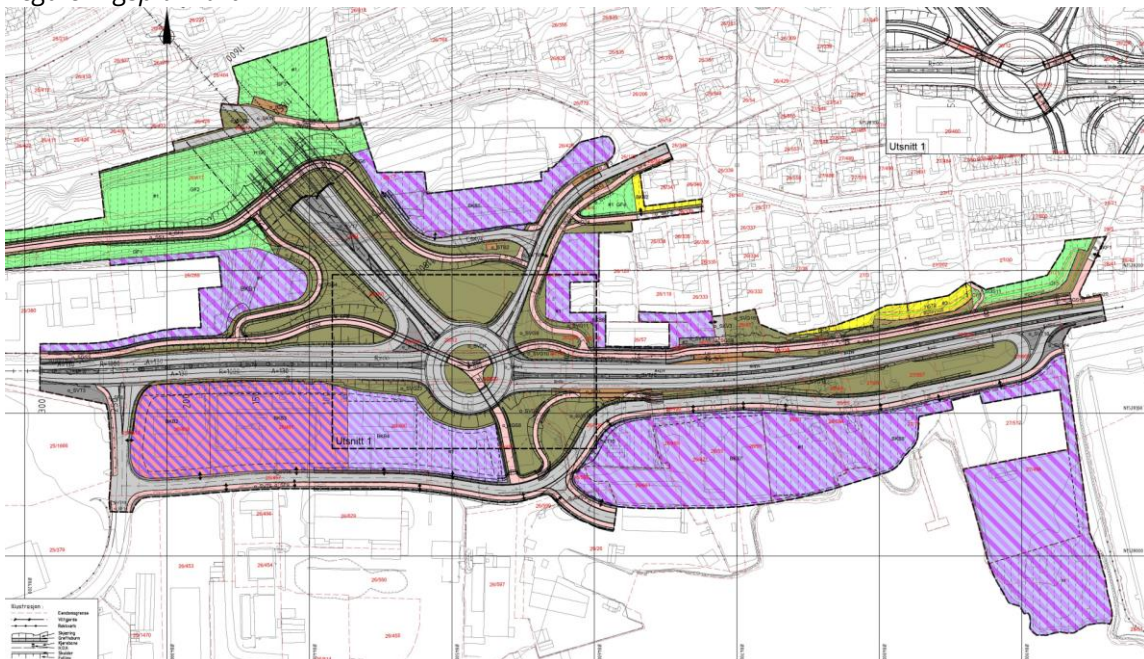
Molde kommunestyre vedtok i møte 17.06.2021, sak 58/21, kommunedelplan for E39 for delstrekningen Julbøen – Bolsønes som ny trasé for E39 gjennom Molde. I kommunedelplanen har kommunen bestemt at tunellinnslaget skal ligge i området Bolsønes, og kommunen vurderte ulike alternative tunnelpåslag i dette området i arbeidet med kommunedelplanen.

Reguleringsplanen

Reguleringsplanen for E39 Bolsønes medfører bygging av en ny og stor rundkjøring, et tunellpåslag, en fire-felts vei, gang- og sykkelveier og endring av enkelte avkjøringsveier innenfor planområdet. Planens gjennomføring forutsetter også grunnverv av en del eiendommer på Bolsønesområdet.

Planområdet ligger innenfor Kommuneplanens arealdel for Molde, del 1, 2015-2025. Planområdet ligger for det meste innenfor område avsatt til «Næringsbebyggelse – nåværende». Mot nord – vest og mot øst v/Tøndergård blir «Grønnstruktur – nåværende» berørt. En strekning langs Fannestrandvegen berører «Boligbebyggelse – nåværende». Formålet «kombinert bebyggelse og anleggsformål – nåværende» blir berørt i øst mot småbåthavna.

Reguleringsplankart





Klagene

Advokatfirmaet Økland & Co har på vegne av Felleskjøpet Agri SA og Felleskjøpet Nordmøre og Romsdal SA, (heretter kalt Felleskjøpet) klaget på følgende:

- Manglende dialog med Statens vegvesen.
- Ønsker at inntegnet sykkelvei og fortau endres for å sikre kjørevei på baksiden av Felleskjøpet og lette adkomst til eiendommen, samt nok lager- og utstillingsområde for maskiner som i dag.
- Planbestemmelsene bør beskrive at Felleskjøpet får opprette tosidig adkomst inn på området og får adgang til å benytte det midlertidige anleggsområdet.

Advokatfirmaet Øverbø Gjørtz representerer Fannestrandvegen 71 AS og Molde Auto AS. Fannestrandveien 71 AS eier gnr 26 bnr. 12, 260 og 467, der selskapene Wist Last og Buss og Volvo leier næringslokaler. Molde Auto AS eier eiendommene gnr. 26, bnr 17 og 426, der også Rema 1000 Fuglset holder til. Disse har i hovedsak klaget på følgende forhold:

- Arealbruken er ikke i samsvar med kommuneplanens arealdel. Selskapene ønsker en alternativ plassering av tunnelinnslaget som ikke berører disse eiendommene.
- Arealbruken er uforholdsmessig byrdefull ved at eiendommene i dette næringsområdet får betydelig mindre verdi og ikke kan utnyttes på samme måte som i dag. Klager har kommet med endringsforslag og justeringer i planen for å minke ulempene.
- Dialogen med Statens vegvesen har vært for dårlig.
- Kommunen har lent seg for mye på Statens vegvesen sine vurderinger og har ikke spesifisert hvilke virkninger merknadene og konsekvensene for selskapene er tillagt.
- Kommunen har ikke gjort tilstrekkelige vurderinger av det offentliges interesser opp mot at selskapene sine eiendommer blir betydelig berørt. I tillegg blir småbruket Bakkely og næringsbygget som huser Wist Last & Buss og Volvo ekspropriert som følge av reguleringsplanen.

Rettslig utgangspunkt

Kommunestyret er øverste plan- og arealbruksmyndighet i kommunen. Gjennom vedtak av nye eller endring av eksisterende planer bestemmer kommunestyret hva ulike områder skal brukes til. De rettslige rammene for reguleringsplaner følger av plan- bygningsloven (pbl.) §§ 12-5 til 12-7.

Plan- og bygningsloven har saksbehandlingsregler for hvordan planprosessen skal foregå. Reguleringsplaner blir til etter en grundig prosess der fagorgan og andre som har interesser i området skal involveres. Slik blir ulike interesser og hensyn som skal være del av avgjørelsesgrunnlaget hørt og vurdert når kommunestyret skal bestemme arealbruken for området.

Flere interesser og hensyn kan gjøre seg gjeldende i et reguleringsområde. I noen tilfeller er interessene motstridene. Det er opp til kommunestyrets frie skjønn å avgjøre hvilke interesser og hensyn som skal veie tyngst, og hva som er den mest tjenlige arealbruken for området.

Statsforvalteren skal ved vår prøving av klagesaken legge stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyret. Vi vil vurdere om kommunestyrets arealbruksvurderinger bygger på saklige planfaglige og forvaltningsmessige krav. Videre ser vi på om vedtaket er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag, og ikke lider av saksbehandlingsfeil.



Statsforvalterens vurdering

Statsforvalteren vil nedenfor gjøre en samlet tematisk gjennomgang og vurdering av de vesentligste klagepunktene i saken.

1. Saksbehandlingsfeil

Fannestrandvegen 71 AS og Molde Auto AS klager på at saken ikke er tilstrekkelig utredet. Saksframlegget fra kommunedirektøren til kommunestyret beskriver ikke hvordan de innkomne merknadene til planforslaget, eller planforslagets konsekvenser for bedriftene, er vurdert.

Det følger av forvaltningsloven (fvl) § 17 at en sak skal være forsvarlig utredet før vedtak fattes. Hvor store krav som stilles til saksutredningen vil avhenge av hva saken gjelder. Jo mer inngripende eller betydningsfull et vedtak er for en part, jo større krav stilles til saksutredningen. Saksutredningen må klarlegge sakens faktiske forhold og hvilke interesser og hensyn som gjør seg gjeldende.

I tillegg gjelder det konkrete saksbehandlingsregler for reguleringsplaner i pbl. § 12-8 til § 12-15. I § 12-12 fremgår det blant annet at når reguleringsplanen er ferdigbehandlet, skal det i saksframlegget til kommunestyret fremgå hvordan innkomne uttalelser til planforslaget og konsekvensene av planen har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt.

Begrunnelsen for dette er at kommunestyret skal gjøres oppmerksom på eventuelle innvendinger mot planen og hvilke konsekvenser partene mener planen vil få for dem.

De ulike merknadene fra klagerne kommer frem av saksframlegget fra kommunedirektøren til kommunestyret i forkant av kommunestyrets vedtak den 23.06.2022. I dette saksframlegget har kommunen gjort visse vurderinger av arealbruken. Disse vurderingene er blant annet knyttet til prioritering av myke trafikanter, universell utforming av gang- og sykkelveier, og avkjørsler.

I saksframlegget til sin forberedende klagebehandling har kommunen gått noe grundigere inn i de enkelte klagepunktene. Her viser kommunen til begrunnelsen for den valgte plasseringen av tunellinnslaget, deres ønske om å beholde arealer avsatt til friområde for gang- og sykkelvei, og deres klare prioritering av god linjeføring av sykkeltraseen øst-vest for å sikre myke trafikanter. Kommunen har beskrevet konsekvensene av planforslaget både for samfunnet og for de enkelte eiendommene innenfor planområdet.

Molde kommune viser uttrykkelig til Statens vegvesen sine vurderinger i saken og har sluttet seg til disse. Samlet sett har kommunestyret vedtatt planen på bakgrunn av planbeskrivelsen, vegvesenets merknadsbehandling og saksframlegget til kommunestyret. Videre er som nevnt klagepunktene behandlet i saksframlegget til hovedutvalg for teknisk, plan, næring og miljø i møte den 29.11.2022.

Kommunen burde i større grad synliggjort sine egne vurderinger av saken. Samlet sett regner vi likevel saken som forsvarlig utredet og at kommunen i tilstrekkelig grad har forholdt seg til pbl. § 12-12. Statsforvalteren finner etter dette ikke grunnlag for at planvedtaket skal oppheves som følge av saksbehandlingsfeil.

2. Arealbruksvurderingen

Begge klagerne mener konsekvensene av den vedtatte reguleringsplanen er store og gir uforholdsmessig negative konsekvenser. De mener at både rundkjøringen, tunnelinnslaget, og kjøreveg og gang- /sykkelveg bør etableres på andre måter.



Statsforvalteren vil under punkt 2.1 beskrive hvilken arealbruk kommunen har vedtatt gjennom reguleringsplanen, og hvilke konsekvenser planvedtaket har for de ulike bedriftene. Under punkt 2.2 og 2.3 vil vi ta stilling til den arealbruksvurderingen som kommunen har foretatt.

2.1 Vedtatt arealbruk

Felleskjøpet eier gnr. 25 bnr. 380 og gnr. 26 bnr. 269 og 417. For Felleskjøpet betyr reguleringsplanen at deler av gnr. 25 bnr. 380 og gnr. 26 bnr. 269 vil omreguleres til friområde og til gang- og sykkelvei mm. Eiendommen gnr. 26 bnr. 417 er i dag regulert til næring, men blir omregulert i sin helhet til friområde.



Arealene utgjør omtrent 4 daa, og benyttes i dag av Felleskjøpet til utstilling og lagring av maskiner. Planforslaget medfører også at gnr. 26 bnr. 417 fysisk skilles fra gnr. 26 bnr. 269 ved at det anlegges en gang- og sykkelvei gjennom friområdet. Tilkomstveien til bnr. 417 blir derfor avskjært med vedtatte arealbruk.

Reguleringsplanen legger opp til at deler av gnr. 26 bnr. 17 (Auto 8-8 og REMA 1000) og hele gnr. 26 bnr. 12, 260 og 467 (Wist Last & Buss og Volvo) endres fra næringsformål til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Deler av gnr. 26, bnr. 17, med boligeiendommen Bakkely på adressen Fannestrandvegen 71 B blir også omregulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Den eksisterende bygningsmassen på gnr. 26, bnr. 260 og 17 må fjernes i sin helhet for å gi plass til ny infrastruktur.

For gnr. 26, bnr. 17 innebærer planforslaget at store deler av eiendommen endres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur som gang- og sykkelvei, grøntareal, kjørevei og tunnel. For resterende del av denne eiendommen og gnr. 26, bnr. 426 (Auto88 og Rema 100) medfører vedtatt arealbruk at noe infrastruktur endres og at det blir endringer i tilkomstvei og parkering tilknyttet disse næringseiendommene.



2.2 Arealbruksvurdering for Felleskjøpet

Gang- og sykkelvegen på oversiden av Felleskjøpet avskjærer som nevnt adkomstveien mellom butikklokalet og arealet bedriften har brukt som oppstillingsareal. Felleskjøpet kan ikke lenger bruke



arealet til dette formålet. Bedriften mister også en tilkomstvei til sine lokaler fra øst. De har derfor bedt om at traséen for gang- og sykkelvei etableres lenger nord.

Det har vært et stort ønske for Molde kommune å sikre areal for hovedsykkelvei i aksen øst-vest i forbindelse med planprosessen. Kommunen har lagt stor vekt på å få til løsninger som sikrer dette på best mulig måte. Molde kommune har vist til at arealet Felleskjøpet bruker til oppstillingsareal er avsatt til offentlig friområde i kommuneplanens arealdel. Dagens faktiske bruk er dermed ikke i samsvar med arealbruken kommuneplanen fastsetter for fremtiden.

Statens vegvesen har utredet alternative traséer for gang- og sykkelvei i dette området. De har sett på muligheten for å anlegge denne litt lengre nord, i samsvar med ønsket til Felleskjøpet. Utredningen av dette alternativet viser at selv om gang- og sykkelvei traséen forskyves, vil det gi en begrenset utnytting av oppstillingsarealet på grunn av skråningsutslag. En slik løsning vil også stenge muligheten for å etablere en gangsti opp til Fuglsetvegen. Denne gangstien har vært viktig for Molde kommune å få etablert. Kommunen har derfor vurdert ulempene for Felleskjøpet til ikke å være så tungtveiende at man har ønsket å endre reguleringsplanen.

Tunnellinnslaget vil i seg selv også legge premisser for valg av trasé for gang- og sykkelvei i dette området. Traséen må anlegges over tunnellinnslaget. For å sikre størst mulig grad av universelt utformede fortau og sykkelveier er det også begrensinger på hvordan stigningsforholdet kan være.

Felleskjøpet er redd for adkomsten av større kjøretøy til eiendommen dersom det ikke er mulig med gjennomkjøring. Muligheten for to adkomster ikke opprettholdt i reguleringsplanen. Statens vegvesen har vurdert at arealet BKB1 (som er regulert til forretning/ kontor/ industri øst for Felleskjøpet) gir snumuligheter for tungtransporten på området. Felleskjøpet kan opprettholde driften i anleggsfasen selv om arealet, som i dag benyttes til en del lagring, bortfaller. Østre avkjørsel vil bli opprettholdt i anleggsperioden og kan benyttes også for snuareal for større kjøretøy. Det vil etter byggeprosessen også bli tilbakeført arealer rett øst for Felleskjøpet som blir regulert til forretning/ kontor/ industri.

Molde kommune har følgelig sett de ulempene den vedtatte arealbruken får for Felleskjøpet. Statens vegvesen har gjennom planprosessen vurdert alternative forslag, men kommet til at disse ikke vil være like gode totalt sett. Momenter som trafiksikkerhet, gjennomgående sykkelveier og universell utforming av gangveier har vært avgjørende i vurderingen.

Vi har derfor ikke avgjørende innvendinger mot kommunens vedtak av reguleringsplanen sammenlignet med ulempene Felleskjøpet påføres.

2.3 Arealbruksvurdering for Fannestrandvegen 71 AS og Molde Auto AS

Statsforvalteren understreker innledningsvis at vi vil ta stilling til spørsmålet tilknyttet ekspropriasjon under punkt 3 under. I det følgende begrenser vi gjennomgangen til de klagepunktene som gjelder selve arealbruksvurderingen.

Klagerne viser til at reguleringsplanen vil få store økonomiske konsekvenser for dem. Arealene vil få en betydelig lavere verdi og eiendommene kan ikke lenger kan benyttes på en like god måte. De har derfor kommet med alternative løsninger for å ta bort eller minimere ulempene planen kan gi. I planbeskrivelsen redegjør Statens vegvesen for vurderingene som er gjort med tanke på plasseringen av tunnellinnslaget. Her står det at Molde kommunes vedtak av kommunedelplan for E39 for delstrekningen Julbøen – Molde legger føringer for tunnellinnslag i området Bolsønes. Et



tunnelinnslag lenger vest er tidligere vurdert, men alternativet var ikke var i tråd med veinormen og tilfredsstilte ikke sikkerhetskrav og stoppsikt mellom tunnelen og rundkjøringen.

Plasseringen av tunnelinnslaget som nå er regulert gir en stoppsikt fra tunnelåpning og til rundkjøringen på ca. 130 meter. Dette er lengre enn minstekravene i tunnelsikkerhetsforskriften for hastighet på 80 km/t. Dagens forslag er vurdert å være den totalt sett beste lokasjonen for tunnelinnslaget og rundkjøringen. Kommunen har videre vektlagt at det i et allerede utbygd næringsområdet så vil et tunnelpåslag uansett medføre at noen eiendommer blir skadelidende. Kommunen finner derfor ikke grunnlag for å flytte tunnelportalen lenger vest

Reguleringsplanen legger videre opp til omlegging av deler av infrastrukturen i området rundt eiendommen til Molde Auto. Dette vil få betydning for bruken av bygningsmassen på gnr/bnr 26/17 og 26/426 (Auto88 og REMA 1000). Parkeringsplasser blir redusert og tilkomst til deler av eiendommen blir mer utfordrende.

Gjennom planbeskrivelsen og i merknadsbehandling har Statens vegvesen gjennomgått og beskrevet disse ulempene. Vegvesenet viser til at sykkelveien i akse øst - vest er nøye gjennomtenkt for å gi en god stigning opp til kryssingen over tunneltaket og at dette setter klare rammer for bruken av arealet. For Molde kommune har det vært et viktig premiss å ikke endre på tilkomstveier til eiendommer som medfører flere kryssende punkt mellom biltrafikk og sykkelveier. Siden planforslaget medfører en reduksjon av dagens 88 parkeringsplasser til 77, har Molde kommune ikke tatt til følge klagen på dette punktet.

Når det gjelder flytting av trafostasjonen, har Statens vegvesen beskrevet at dette er en krevende prosess som ikke er i samsvar med de reelle ulempene planforslaget får for bedriftene. Plankartet viser at Enenveien vil bli flyttet noe lengre øst. Dette medfører at det blir frigitt et noe større areal nær inngangspartiet til Rema 1000 sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil dermed kunne forbedre noe på parkeringsforholdene og tilkomst, og minske ulempene for denne næringsaktøren.

Statens vegvesen har også laget en skisse og en sporingsanalyse som viser tilkomst for personbiler og vogntog for vareleveranse til næringsseidommene. Denne viser at planen fortsatt gir muligheter for å bruke vestporten i hallen til bilforhandler til inn- og utkjøring av personbiler, og at større biler fortsatt har mulighet til å snu på arealet ved adkomst til bruktbilhallen og ved varetransport. Planen opprettholder dagens situasjon med to adkomster fra Enenvegen inn til næringsseidommen til Molde Auto for å sikre både kundetrafikk og vareleveranser med større kjøretøy på best mulig måte.

Ved utbygging etter planen må Statens vegvesen legge det vedtatte plankartet til. Reguleringsplanen med sine bestemmelser og plankart setter juridiske rammer for fremtidig arealbruk. I plankartet er det tegnet inn hvor ny Enenveg skal etableres, og at denne blir trukket noe lenger sør enn dagens situasjon. Kommunen har derfor ikke funnet grunn for å ta inn noen bestemmelse som fastsetter hvor langt Enenvegen skal flyttes i planbestemmelsene.

En del av ønskene som klagerne har hatt angående tilpasninger av sitt areal vil også følges opp i en fremtidig byggesøknad, se planbestemmelsen i § 4.2. b).

Statsforvalteren ser etter dette at kommunen har forholdt seg til Statens vegvesen sine vurderinger av hvilken påvirkning reguleringsplanen vil få for det aktuelle området. Forslagsstiller har gjennom hele planprosessen sett ulike problemstillinger og ulemper med den aktuelle arealbruksvurderingen og vurdert ulike alternativer.



I og med at E39 er vedtatt etablert i et opparbeidet næringsområde på Bolsønes, vil det være aktører som i stor grad blir berørt av planvedtaket. Kommunen har valgt den arealbruken som etter deres syn gir det beste alternativet for et viktig samferdselstiltak. I denne prosessen har forslagsstilleren og kommunen tatt hensyn til blant annet veinorm, trafiksikkerhet, myke trafikanter og ønsket om en best mulig sykkeltrasé øst – vest i dette området. Kommunen konkluderer med at det samfunnsmessig sett er flere fordeler enn ulemper med den valgte arealbruken. Dette er forhold Statsforvalteren legger stor vekt på ved vår saksbehandling.

Vi har gjennomgått hele arealbruksvurderingen som kommune har foretatt og har ikke avgjørende merknader til denne.

Oppsummering:

Reguleringsplanen baserer seg på en grundig vurdering av hvilke konsekvenser arealbruken får for de ulike klagerne. Klagepunktene har også vært behandlet som merknader underveis i planprosessen. Statsforvalteren stadfester at kommunens arealbruksvurdering bygger på relevante hensyn, og ligger innenfor kommunens skjønn. Vi har ikke avgjørende merknader til kommunens arealbruksvurdering.

3. Ekspropriasjon

Gjennomføring av reguleringsplanen forutsetter at bygningsmassen som i dag huser Wist Last & Buss og Volvo, og småbruket Bakkely på adressen Fannestrandvegen 71 b, rives. Det er på dette arealet tunnelinnslaget og rundkjøringen skal etableres.

Klagerne hevder på vegne av grunneierne at ekspropriasjon av eiendommene vil medføre en uforholdsmessig stor ulempe. De viser til at kommunen ikke har gjort en tilstrekkelig vurdering av vilkårene for å ekspropriere grunn eller rettigheter i planvedtaket, og at dette er en feil som må føre til at planvedtaket er ugyldig.

Statsforvalteren vil først i punkt 3.1 presentere regelverket som gjelder for forholdet mellom planvedtak etter plan- og bygningsloven og reglene om ekspropriasjon etter oreigningslova. Vi vurderer deretter i punkt 3.2 om saksbehandlingsreglene er fulgt i denne saken.

3.1 Forholdet mellom planvedtak og oreigningslova

Vedtak av reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven bygger på en forutsetning om at planen faktisk lar seg gjennomføre. Retten til å bygge ut det regulerte området ligger til grunneieren eller andre med nødvendige rettigheter.

I denne saken er det grunn til å tro at kommunen eller vegvesenet ikke får sikret seg slik eiendoms- eller bruksrett gjennom frivillig avtale. Gjennomføring av planen forutsetter da ekspropriasjon. Spørsmålet er om vurderingene som skal gjøres etter oreigningslova § 2 får betydning allerede ved vedtaket av reguleringsplanen.

Utgangspunktet for problemstillingen kan tas i Høyesteretts dom Rt.1998.416. Flertallet i Høyesterett slutter seg til at *«det normalt ikke er plass for en selvstendig vurdering av inngrepets nødvendighet og forholdsmessighet fordi slike vurderinger er foretatt i forbindelse med vedtakelse av den plan det eksproprieres etter»*.



I den etterfølgende Rt.1999.513 stadfester Høyesterett at lagmannsrettens lovforståelse er riktig når lagmannsretten med utgangspunkt i Rt.1998.416 skriver at: *«normalt er det ikke grunn for en selvstendig vurdering av inngrepets nødvendighet og forholdsmessighet når slike vurderinger er foretatt i forbindelse med vedtakelse av den plan det eksproprieres etter».*

Lovavdelingen hos Justis- og beredskapsdepartementet skriver i sak 2007/04519 den 10. desember 2007 at vedtak av en reguleringsplan og vedtak om ekspropriasjon er to atskilte spørsmål. Vedtaket av reguleringsplanen innebærer i seg selv ingen ekspropriasjonsrettslige rettsvirkninger, og det finnes ingen lovbestemmelser som krever at vilkårene for å ekspropriere må vurderes ved vedtaket av reguleringsplanen. Men det som er fastsatt i reguleringsplanen kan danne utgangspunktet for vurderingen etter oreigningslova, *forutsatt* at slike vurderinger *faktisk* er gjort.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal støtter seg til lovavdelingens rettsforståelse. Dette innebærer at vilkårene i oreigningslova ikke får direkte betydning under planprosessen, men at det er saksbehandlingsreglene i plan- og bygningsloven og forvaltningsloven (fvl.) som gjelder.

Saksutredningen til en reguleringsplan må derfor redegjøre for den arealbruken planen legger opp til. I denne vurderingen inngår hvilke konsekvenser planvedtaket kan gi, og hva som utgjør fordelene og ulempene med arealbruken. Samtidig bygger rettskildene på en forutsetning om at kommunen gjør en interesseavveining i planprosessen av grunneiernes innvendinger mot planens rettsvirkninger, og det offentliges ønskede arealbruk.

3.2 Vurdering av kommunens saksbehandling

For Wist Last & Buss/Volvo medfører reguleringsplanen at de mister sine forretningslokaler og må finne alternative løsninger for å kunne videreføre sin drift. For eierne av eiendommene som bygningsmassen står på, Fannestrandvegen 71 AS betyr planen at de mister disse leiekontraktene som bygningsmassen representerer.

Videre vil både våningshuset og løa på eiendommen Bakkely gå tapt ved gjennomføring av reguleringsplanen. I planbeskrivelsen er det vurdert at reguleringsplanens konsekvens med rivning av Bakkely medfører et irreversibelt tap av et kulturmiljø av lokalhistorisk betydning.

Bakgrunnen for reguleringsplanen er samferdselsdepartementets vedtak om fergefri E39. Prosjektet ligger som nevnt inne med prioritet i Nasjonal transportplan. Statens vegvesen har dermed startet opp planarbeidet for å følge opp denne politiske prioriteringen.

I kommunedelplan for E39 for delstrekningen Julbøen – Bolsønes har kommunestyret i Molde kommune gjort vedtak om valg av ny trasé for E39 gjennom Molde. Kommunen har bestemt at tunellinnslaget skal ligge i området Bolsønes. Som tidligere omtalt er det gjort vurderinger av alternative tunnelinnslag i området, men dagens løsning er vurdert å representere den beste løsningen totalt sett.

Reguleringsplanen er dermed et stort og viktig samferdselsprosjekt som er vedtatt plassert i et allerede etablert næringsområde øst i Molde. I kommunedelplanen for E39 Julbøen – Molde er hovedmålsetningene for prosjektet fastsatt. Dette er mellom annet å gi bedre fremkommelighet og tilgjengelighet for næringstransport og kollektivtrafikken på E39. Prosjektet skal også bedre fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter med vekt på universell og attraktiv utforming og minimere barrierevirkningen av E39.



For å få oppfylt disse målsetningene har det derfor vært nødvendig med ekspropriasjon av enkelte bygninger. Det har vært viktig for Molde kommune å blant annet legge til rette for en gjennomgående sykkelvei og gangvei øst-vest. Konsekvensen av dette er at også småbruket Bakkely, som ligger i overkant av den inntegnede tunnelåpningen, må rives. Molde kommune har vært seg bevisst denne problemstillingen, og vist til at dersom man ikke kan sikre seg nødvendige rettigheter ved avtale, for å få gjennomført dette viktige prosjektet, så vil alternativet være å ekspropriere.

Statsforvalteren ser at Molde kommunen med fordel burde foretatt en mer konkret vurdering av fordelene og ulempene med den vedtatte arealbruken for de spesifikke eiendommene som må avstå grunn. Basert på vurderingen over er vår konklusjon likevel at kommunen har gjort en tilstrekkelig interesseavveining gjennom planprosessen med å vurdere de samfunnsmessige fordelene med prosjektet og eiendomserverv opp imot ulempene som grunneierne får ved grunnavståelsen. Vi legger særlig vekt på prosjektets store samfunnsnyttige betydning og prosessene bak den endelige plasseringen av tunnelpåslaget.

Det er ellers skjønnsretten som i en etterfølgende prosess skal ta stilling til selve ekspropriasjonen.

Konklusjon

Etter en gjennomgang av hele saken finner ikke Statsforvalteren at det foreligger saksbehandlingsfeil i saken som kan ha virket inn på sakens utfall. Kommunestyrets arealbruksvurderinger bygger på saklige planfaglige og forvaltningsmessige krav, og vedtaket er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag.

Vi finn derfor ikke grunnlag for å oppheve kommunen sitt godkjenningsvedtak. Klagene i saken har ikke ført frem.

Statsforvalterens vedtak

Statsforvalteren stadfester Molde kommunes godkjenning av reguleringsplan for E39 Bolsønes, planid 201905, den 23. juni 2022 i sak 50/22.

Dette vedtaket er endelig og kan ikke påklages videre, se forvaltningslova § 28.

Partene har fått kopi av dette brevet, og er dermed underrettet om vedtaket.

Med hilsen

Andreas Welle Rusten (e.f.)
fagleiar

Therese Småland
seniorrådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

ADVOKATFIRMAET ØVERBØ GJØRTZ AS	Julsundvegen 4	6412	MOLDE
ADVOKATFIRMAET ØKLAND & CO DA	Postboks 63	2001	LILLESTRØM
STATENS VEGVESEN	Postboks 1010 Nordre ÅI	2605	LILLEHAMMER