



HÅ KOMMUNE
Rådhusgata 8
4360 VARHAUG

Kontakt saksbehandler

Anne-Margrethe Tretli Modalsli, 51568870
anne-margrethe.modalsli@statsforvalteren.no

Vedtak – krav om lovlighetskontroll – sak 022/24 ekspropriasjon av grunn 41/10/7 for gjennomføring reguleringsplan 1052 A, Hå kommune

Det er krevd lovlighetskontroll av Hå kommune sitt vedtak ref 002/24 av 08.02.2024. Statsforvalteren finner ikke at det er grunnlag for å kjenne vedtaket ulovlig.

Statsforvalteren viser til oversendelsen fra kommunen ved Jærens kommuneadvokat av 25.08.2024.

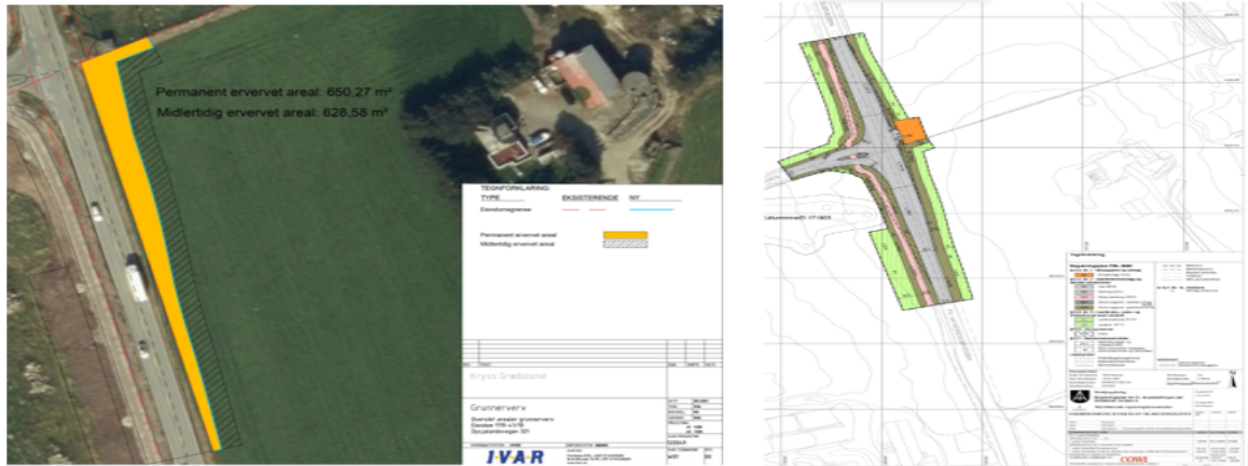
Vedtaket om ekspropriasjon ble påklaget av grunneier, og lovlighetskontrollen ble satt i bero til klagen var behandlet av Statsforvalteren og endelig vedtak i saken forelå. Statsforvalteren fattet vedtak 10.12. 2024 (2024/9155).

Sakens bakgrunn

Hå kommunestyre godkjente i vedtak av 10.12.2020 reguleringsplan 1052 A som legger til rette for trafikksikringstiltak på Fv. 44 i form av en utvidelse av et veikryss ved Grødalaland. Plankartet i reguleringsplanen er vist på figuren nedenfor.

Formålet med reguleringsplanen er å gjøre endringer i gjeldende reguleringsplan for å sikre at planen er et gyldig grunnlag for utbygging av trafikksikringstiltak ved krysset til Grødalaland Næringsområde.

For å kunne gjennomføre reguleringsplanen opplyser kommunen at det er nødvendig å erverve til eie arealet som er vist med gult og erverve midlertidig arealet som er vist med skravur på figuren på neste side.



Kommunestyret i Hå kommune traff 08.02.2024 vedtak i sak med ref. 002/24. Vedtaket hadde følgende ordlyd:

- « 1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 16-2 vedtar kommunestyret å ekspropriere nødvendig grunn fra gnr. 41 bnr. 10/7 for gjennomføring av reguleringsplan 1052 A.
2. Hå kommune søker Statsforvalteren i Rogaland om tillatelse til forhåndstiltredelse jf. oteigningsloven § 25 (1) første setning.
3. Kommunedirektøren gis myndighet til å begjære og gjennomføre skjønn for fastsettelse av ekspropriasjonsersatningen.
4. Kommunestyret ber forhandlingsutvalet om å kalle inn til dialogmøte før klagefristen utgår»

Kommunestyremedlemmene Reidar Håland, Sefany Mesfin og Elin Hetland Mong fra Hå-lista satte 26.02.2024 frem skriftlig krav om lovlighetskontroll av vedtaket. Klagerne gjør gjeldende

- «Vi mener at fylkesdirektørens påpekning om å se vegkryss Grødaland Kviamarka under ett ikke er fulgt opp i det vedtatte forslaget.

Vi påpeker at det er mangler i vurderingen hvor utrednings og dokumentasjonsplikten ikke er overholdt ved at:

- Det foreligger en mangelfull vurdering av trafikkmengde for eventuelle framtidige utbygninger på Grødaland og Kviamarka,
- Støyvurderingen er ikke gjort på det mest trafikkerte tidspunkt i døgnet
- Vedtaket og saken har en manglende kvalitetssikring (jf reguleringsbestemmelse § 2.2, og utredningsmangel jf PB§ 16-2,) til krav til utredning for godkjenning av bla tekniske byggetegninger og rapport Nord2000 som er kommunedirektørens eget vedtak
- Den vedtatte løsningen oppfyller ikke gjeldende krav til retardasjonstreking inkludert køfelt omregnet fra tabell for tunge kjøretøy (vogntog) og hensyntar ikkje påkrevd retardasjonstreking for større modulvogntog (vegnormalene jf håndbok N100 og V121)
- Vi vil også påpeke på grunnlag av sakens langvarige prosess med ett høyt konfliktnivå at det vil være lurt å vurdere om eksterne forhandlere bør gjennomføre resten av forhandlingene.»

Krav om lovlighetskontroll ble behandlet av kommunestyret i møte 21.03.2024, som opprettholdt vedtaket.

Statsforvalteren viser for øvrig til sakens dokumenter.



Statsforvalterens vurdering

Vilkår for lovlighetskontroll

Etter kommuneloven (koml.) § 27-1 kan «tre eller flere medlemmer av kommunestyret» sammen kreve at departementet kontrollerer om et vedtak er lovlig. Denne myndigheten er for kommunene delegert til Statsforvalteren i forskrift av 30.08.2019 nr. 1096 punkt IX.

Etter § 27-3 første ledd kan Statsforvalteren ta stilling til om vedtaket:

- «a) Har et lovlig innhold*
- b) Er truffet av noen som har myndighet til å treffe et slikt vedtak*
- c) Har blitt til på lovlig måte»*

Avgjørelsen i sak ref. 002/24 er slik vi ser det et «endelig vedtak» etter kommuneloven § 27-2 første ledd bokstav a, som det kan gjøres en lovlighetskontroll av. Kravet er fremmet av 3 medlemmer av kommunestyret, og ble innsendt innen fristen jf. kommuneloven § 27-1 første ledd annet punktum.

Vilkårene for å foreta en lovlighetskontroll er etter dette til stede.

Statsforvalteren begrenser lovlighetskontrollen til de forhold som er tatt opp i saken og som gjelder ekspropriasjon av grunn for gjennomføring av reguleringsplan 1052 A, jf. koml. § 27-3 andre ledd. Statsforvalteren vil kun se på omkringliggende planer og forhold dersom vi mener det er relevant for vedtaket som blir lovlighetskontrollert.

Lovlighetskontrollen kan kun omfatte de offentligrettslige sidene ved vedtaket. Kommunens utøvelse av forvaltningsskjønn kan ikke prøves. Dersom Statsforvalteren ved lovlighetskontrollen kommer til at det er gjort feil som gjør vedtaket er ugyldig, skal vedtaket oppheves. Statsforvalteren har ikke myndighet til å treffe et nytt vedtak i saken.

Det kommunale selvstyret står sterkt, slik at Statsforvalteren ved en lovlighetskontroll ikke skal mene noe om avgjørelsen var formålstjenlig, hensiktsmessig eller lignende. Vi tar kun stilling til om avgjørelsen var *lovlig* etter gjeldende regelverk.

Habilitet

Klagerne fra Hå-lista har i et støtteskriv til krav om lovlighetskontroll anført at Statsforvalteren er inhabil og ikke kan behandle kravet om lovlighetskontroll. Klagerne mener Statsforvalteren har en egen politikk mot familien Reime, og at Statsforvalteren derfor skjuler og forsvarer ulovligheter istedenfor å rette opp feil ved vedtak når kommunestyret har vedtatt og godkjent feil ved reguleringsplaner og utredninger som har konsekvenser for enkeltindivider.

Hovedregelen etter forvaltningsloven § 8 er at saksbehandler selv avgjør om han er inhabil. Statsforvalteren har ingen egen politikk mot familien Reime. Statsforvalteren foretar en rettslig vurdering i hver enkelt sak. Som nevnt over omfatter lovlighetskontroll kun de offentligrettslige sidene ved vedtaket. Dersom Statsforvalteren ved lovlighetskontrollen kommer til at det er gjort feil som gjør vedtaket ugyldig, skal vedtaket oppheves. Statsforvalteren har ikke myndighet til å treffe et nytt vedtak i saken.

Det faktum at Statsforvalteren i Rogaland har behandlet saker som berører familien Reime tidligere gjør ikke Statsforvalteren som sådan inhabil til å behandle denne saken, jf. SOMB-uttalelse 1998-11.



Statsforvalteren kan heller ikke se at noen av habilitetskravene i forvaltningsloven § 6 gjør seg gjeldende, og har kommet til at Statsforvalteren i Rogaland er habil til å foreta lovlighetskontrollen.

Er vedtaket lovlig?

Denne saken handler om Hå kommunes vedtak 08.02.2024 om å ekspropriere grunn for gjennomføring av reguleringsplan 1052A er blitt til på lovlig måte, jf. koml. § 27-2 første ledd bokstav c. Statsforvalteren skal altså kontrollere om saksbehandlingsreglene er fulgt. Dette gjelder alle regler for saksbehandling som framgår av kommuneloven og forvaltningsloven, men også eventuelle saksbehandlingsregler i særlovgivningen.

Utgangspunktet er at kommunestyret med hjemmel i pbl. § 16-2 første ledd kan fatte vedtak om ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan. Dersom det er reist tvil om en reguleringsplan er gyldig som grunnlag for ekspropriasjon må Statsforvalteren kunne foreta en prejudisiell vurdering av reguleringsplanens gyldighet, jf. SOM-2010-2823.

Klagerne fra Hå-lista har reist tvil om reguleringsplan 1052A er gyldig. Statsforvalteren må da foreta en såkalt prejudisiell vurdering. En slik vurdering innebærer at før man behandler selve kravet i lovlighetskontrollen, må foreta en vurdering av om reguleringsplan 1052A er gyldig.

Kommunens godkjenning av plan 1052A er tidligere påklaget av Torbjørn Reime uten at Statsforvalteren fant grunn til å kjenne planvedtaket ugyldig, jf. Statsforvalterens klagevedtak av 02.05.2023 (saksref. 2022/13623). Det ble også krevd lovlighetskontroll av vedtaket om reguleringsplan 1052A. Statsforvalteren kom til at vedtaket ikke var ulovlig, jf. Statsforvalterens lovlighetskontroll av 28.03.2021 (saksref.2021/706).

Klagernes anførsler er listet opp i seks kulepunkter. De anfører at vedtaket om ekspropriasjon ikke er gyldig da det bygger på en reguleringsplan som er ugyldig på grunn av blant annet mangelfulle støyutredninger og mangelfull tilpasning til gjeldende veinormaler. Vi vil i det følgende vurdere anførselene punktvis.

Kulepunkt 1 – vegkryss Grødalaland og Kviamarka er ikke sett under ett

Klagerne har anført at fylkesdirektørens påpekning om å se vegkryss Grødalaland Kviamarka under ett ikke er fulgt opp i det vedtatte forslaget.

I forslag til reguleringsplan 1052A foreligger det ikke en slik påpekning fra fylkesdirektøren. Kommunedirektøren skriver i sin merknad til denne anførselen at han:

«...kan ikke se annet enn at dette må være en referanse til 24/10435 fylkeskommunens innspill til kommunens områdeplan for henholdsvis Kviamarka og Grødalaland næringsområde (plan 202104 og 202105). Og følgelig ikke til reguleringsplanen som ligger til grunn for det aktuelle ekspropriasjonsvedtaket, nemlig plan 1052A.

Fylkeskommunens innspill til den omtalte områdeplanen følger vedlagt. Innspill til områdeplanen for Grødalaland næringsområde ble det avgitt 25.03.2021. Det vil si etter at plan 1052A var endelig vedtatt. Her ble det blant annet uttalt at «[p]å grunn av kort avstand mellom kryss til Kviamarka og kryss til Grødalaland, må planlegging av kryssa ses i sammenheng».

Fylkesdirektørens påpekning ble gjort etter at reguleringsplan 1052A ble vedtatt. Dette var innspill til en områdeplan for Grødalaland næringsområde – plan 202105 – varsel om oppstart, der formålet er å legge til rette for et nytt energi-/biogassanlegg på ca 50 dekar. Innspillet om å se de to kryssene i



sammenheng står under punktet «Samferdsel» - «andre merknader». Dette er ett av i alt ni merknader:

«Andre merknader:

- Kryss med fv. 44 er nylig vedtatt (10/12-20) i plan 1052 A, og har hensyntatt utvidelse av næringsområdet. Vi forutsetter at denne planen videreføres.
- Opparbeidelse av kryss med fv. 44 er gjeldende rekkefølgekrav for utvidelse av næringsområdet. Det er gitt midlertidige dispensasjoner fra dette kravet i påvente av ny reguleringsplan 1052 A som nylig er vedtatt. Vi forutsetter at arbeid med opparbeidelse av krysset snarest mulig starter opp. Videre må rekkefølgekravet videreføres.
- På grunn av kort avstand mellom kryss til Kviamarka og kryss til Grødalaland, må planlegging av kryssa ses i sammenheng.
- Langs fv. 44 må det reguleres annen veggrunn med bredde min. 3,0 m. Langs g/s-veg kan bredden reduseres til 0,5 m. Annen veggrunn må omfatte skråningsutslag.
- G/S-veger og rabatter langs fv. 44 må videreføres fra gjeldende planer og reguleres i tråd med krav i N100.
- Planskilt kryssing av fv. 44 (fotgjengerundergang) må sikres.
- Reguleringsplanen må sikre atkomst for myke trafikanter gjennom planområdet mellom fv. 44 og Jærstrendene samt rekreasjonsområde Stemmen.
- Støy fra næringsområdet og trafikken til og fra dette overfor nærliggende bebyggelse må vurderes. Dette må ses i sammenheng med Kviamarka næringsområde. Nasjonal retningslinje for støy, T-1442, må legges til grunn.
- Tekniske tegninger for alle tiltak på og langs fv. 44, må sendes Rogaland fylkeskommune til gjennomsyn. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene».

Statsforvalteren er av den oppfatning at dette ene punktet som klagerne anfører blir tatt ut av sin sammenheng. Som vi ser påpeker også fylkesdirektøren at:

«Kryss med fv. 44 er nylig vedtatt (10/12-20) i plan 1052 A, og har hensyntatt utvidelse av næringsområdet. Vi forutsetter at denne planen videreføres».

Statsforvalteren kan ikke se at fylkesdirektørens merknader til områdeplan for Grødalaland næringsområde – plan 202105 har hatt noen form for innvirkning på gyldigheten av reguleringsplan 1052A eller utgjør en mangel ved vedtaket om å ekspropriere grunn for gjennomføring av reguleringsplan 1052A.

Kulepunkt 2 – mangelfull vurdering av trafikkmengde for fremtidige utbygninger

Klagerne har anført at vurdering av trafikkmengde for eventuelle fremtidige utbygninger på Grødalaland og Kviamarka er mangelfulle. De mener at ekspropriasjonsvedtaket av 08.02.2024 ikke regulerer trafikk fra Kviamarka eller mer trafikk fra nye anlegg (Biogass 600 000tonn og Gjødsselfabrikk 70 000 tonn på Grødalaland).

Tilsvarende anførsel var også tema i Statsforvalterens lovlighetskontroll av 28.03.2021. Den gang anførte klagerne blant annet at den fremtidige trafikkb belastningen i krysset ville være langt større enn lagt til grunn i kommunens analyse og at det ikke er tatt høyde for store fremtidige prosjekter (forbrenningsanlegg og biogassanlegg) i kommunen som de mener vil ha stor betydning for trafikkb belastningen i krysset. Statsforvalteren viser til vår vurdering av 28.03.2021:

«Forslag til reguleringsendring A, Plan 1052, Reguleringsplan for fv44 parsell kryss ved Grødalaland er utarbeidet av COWI AS på vegne av Hå kommune. Formålet med planen er å endre gjeldende



reguleringsplan for å sikre gyldig plangrunnlag for utbygging av trafikksikringstiltak ved kryss til Grødaland næringsområde. Gjeldene reguleringsplan viser en passeringslomme som, ifølge gjeldende vegnorm N100, har for kort overgangssone for breddeutvidelsen.

Klagerne peker spesielt på at den fremtidige trafikkbelastningen i krysset vil være langt større enn det som er lagt til grunn i kommunens analyse. Klagerne mener det skulle vært truffet andre trafikksikringstiltak enn det som fremgår av reguleringsplanen. Klagerne viser og til at det ikke er tatt høyde for store fremtidige prosjekter (forbrenningsanlegg og biogassanlegg) i kommunen som de mener vil ha stor betydning for trafikkbelastningen i krysset.

Kommunen viser til at deres vurdering av kryssets fremtidige trafikkbelastning beror på prognoser om fremtidige faktiske forhold. Ved vurderingen av den fremtidige trafikkbelastningen i krysset har kommunen foretatt beregninger av hva som vil være forventet trafikkmengde i 2035. Klagerne har anført at dette er for kort tidshorison og at framskrivningen skulle vært til 2050.

I "Trafikkvurderinger Grødaland Industriområde", foretatt av Rambøll i 2018, var framskrivning av trafikkmengden satt til 2028. Statens vegvesen hadde da merknad om at trafikkanalysen måtte oppdateres med nye trafikk tall og med trafikk framskrevet til 2035, da anlegget på Grødaland er antatt å være ferdigbygd.

I COWIs høringsvar (av 19.11.2020) vedrørende trafikkanalyse gjort i dette planarbeidet heter det:

«2035 er anvendt som beregningsår for trafikkanalysen. Det henvises til Statens vegvesens håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss. Her fremgår:

"Normalt planlegges det for en forventet trafikkmengde 20 år etter åpningsåret. Plankryss dimensjoneres for forventet trafikkmengde 10 år etter åpningsåret."

Grødalandkrysset er et plankryss og jf. Statens vegvesens retningslinjer dimensjoneres derfor for åpningsår + 10 år. Statens vegvesen har 28.09.2018 sendt merknad til tidligere trafikkanalyse utarbeidet av Ram bøll. Merknaden angir at trafikkanalysen må oppdateres med nye trafikk tall og med trafikk framskrevet til 2035. Beregningsåret 2035 stemmer derfor overens med både de generelle retningslinjene fra Statens vegvesen og med de konkrete vurderingene Statens vegvesen har foretatt for krysset.»

Videre går det frem av sakens dokumenter at kommunen til tross for at en utvidelse av Grødaland næringsområde ennå ikke er avklart, har tatt hensyn til en mulig utvidelse av næringsområdet i trafikkanalysen. Trafikkmengden som er lagt til grunn til og fra Grødaland i 2035 baserer seg på forventninger til fremtidens drift fra næringsvirksomhetene i området. Virksomhetene har opplyst forventet antall biler og lastebiler i 2035. Trafikken på Fv44 er framskrevet til år 2035 med generelle vekstfaktorer for Rogaland fylkeskommune. Dermed er det tatt hensyn til generell utvikling og vekst i samfunnet.

Klagerne har anført at det skulle vært truffet andre trafikksikringstiltak enn de som fremgår av reguleringsplanen. De mener at det bør sikres ekstra bred veibane, bredt midtfelt og brede veiskuldre med hensyn til gassvogntog.

Notatet «Trafikkvurderinger Grødaland industriområde» av 19.06.2020) viser at trafikken på Fv. 44 vil øke vesentlig frem mot 2035. Dette gjelder også antall trafikanter, tunge kjøretøy, som skal svinge ned til Grødaland industriområde. På bakgrunn av vurderingene i dette notatet blir det



anbefalt at det etableres et venstresvingefelt istedenfor en passeringslomme. Dette er lagt til grunn i videre planarbeid».

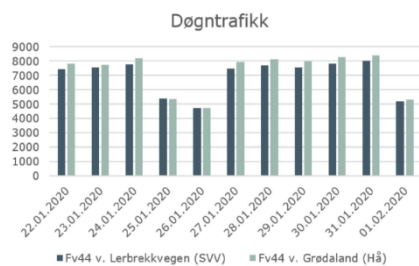
Statsforvalteren kom til at kommunen i sin trafikkanalyse hadde tatt hensyn til en mulig fremtidig utvidelse av næringsområdet. Trafikken på Fv44 er framskrevet til år 2035 med generelle vekstfaktorer for Rogaland fylkeskommune. Dermed er det tatt hensyn til generell utvikling og vekst i samfunnet.

Statsforvalteren finner ikke at vurderingen av trafikkmengde for eventuelle fremtidige utbygginger på Grødalaland og Kviamarka har hatt noen form for innvirkning på gyldigheten av reguleringsplan 1052A eller utgjør en mangel ved vedtaket om å ekspropriere grunn for gjennomføring av reguleringsplan 1052A.

Kulepunkt 3 – Støyvurdering er gjort på feil tidspunkt på dagen

Klagerne anfører at støyvurderingen ikke er gjort på det mest trafikkerte tidspunktet på dagen. I rapporten «Trafikkvurderinger Grødalaland industriområde» utarbeidet av Cowi A/S 19.06.2020 går det frem at det ble gjennomført trafikk telling av Hå kommune i januar og februar 2020 på Fv 44 ved veien til Grødalaland, samt på selve veiforbindelsen ned til industriområdet. Rapporten viser også at det er gjennomført en sammenligning med registrert månedsdøgntrafikk på Statens vegvesens målepunkt ved Lerbrekkeveien da trafikkmengden varierer i løpet av året og man ønsket å finne ut om trafikken i januar og februar var lavere enn andre tidspunkt.

TRAFIKKVURDERINGER GRØDALAND INDUSTRIOMRÅDE



Figur 8 Sammenligning av trafikkmengder ved hhv. Lerbrekkevegen og Grødalaland i telleperioden. Tellingen er startet onsdag 22. januar 2020. Data fra hhv. Statens vegvesen og Hå kommune.

Tabell 8 Måneddøgntrafikk på Lerbrekke. Statens vegvesen.

Måned	MDT (Fv44 v. Lerbrekkevegen)	Indeks (ift. tellingsmåned)
Januar 2020	6.502	100
Februar	-	-
Mars 2019	6.736	104
April 2019	6.853	105
Mai 2019	7.050	108
Juni 2019	7.298	112
Juli 2019	6.113	94
August 2019	7.074	109

Det er i tillegg foretatt manuell svingtelling av kjøretøy ned til industriområdet. Disse vurderingene er grunnlaget for støyvurderingene, og som man ser er det tatt hensyn til at trafikkmengden kan variere i løpet av døgnet og året. Det er videre tatt med i vurderingen at det kan være varierende støy fra små kjøretøy og tunge kjøretøy.

Statsforvalteren finner ikke at støyvurderingen er mangelfull, og legger etter dette til grunn at plan 1052 A heller ikke er ugyldig som følge av feil eller mangler ved støyberegningene som er foretatt i planarbeidet eller utgjør en mangel ved vedtaket om å ekspropriere grunn for gjennomføring av reguleringsplan 1052A.

Kulepunkt 4 - kvalitetssikring reguleringsbestemmelse 2.2. og pbl § 16-2

Klagerne anfører at vedtaket og saken er ikke tilstrekkelig kvalitetssikret hva gjelder krav til utredning av blant annet tekniske byggetegninger og rapport Nord2000.



I Miljødirektoratet sin veileder om behandling av støy i arealplanlegging kap. 9.5, heter det at støyberegning i tilknytning til veg kan skje med støyberegningmetoden Nord2000, Nordisk beregningsmetode 1996 eller CNOSSOS-EU.

Videre står det:

«Støyberegninger skal gjøres av fagkyndige, som akustikere eller av firmaer som har spesialisert seg på beregning av støy. Den som utfører beregninger, skal ha kjennskap til metodene som brukes for støyberegning. Det skal dokumenteres hvilken metode som er brukt for beregning.»

COWI AS har i henhold til opplysninger hos Direktoratet for byggekvalitet sentral godkjenning som prosjekterende i tiltaksklasse 3 innenfor fagområdet lydforhold og vibrasjoner. Statsforvalteren legger derfor til grunn at det faglige nivået på støyberegningene som er lagt til grunn i plan 1052A, er tilfredsstillende.

Vegdirektoratet er overordnet vegmyndighet på riksveger. Som ledd i å opplyse saken har Statsforvalteren kontaktet Vegdirektoratet for å få opplyst om Vegdirektoratet kan akseptere at dataprogrammet NORD 96 (Nordisk beregningsmetode 1996) benyttes i forbindelse med prosjektering på riksveger. Statsforvalteren viser til at Fv 44 tidligere var klassifisert som riksveg frem til 01.01.2010, da Rogaland fylkeskommune overtok vegholderansvaret.

I e-post av 02.09.2024 til Statsforvalteren skriver Vegdirektoratet følgende:

«Vegdirektoratet er ikke støymyndighet og stiller derfor heller ikke krav til støyberegningmetoder (Nord96, Nord2000 etc.) i støyutredninger. Statens vegvesen har sektoransvar knyttet til klima- og miljø og som del av dette har vi en rolle i arbeidet med bla. å utvikle og dele ny kunnskap om støy fra vegtrafikk. Metoder for beregning av støy fra vegtrafikk er ett av temaene det har vært jobbet med i mange år i de nordiske landene (Nord96 og Nord2000) og i Europa (Cnossos).

Beregningsmetoden Nord2000 for vegtrafikk er en mye mer kompleks metode enn Nord96 og har hittil blitt svært lite brukt i arbeidet med støyutredninger i reguleringsplaner og byggeplaner. Det er ulike grunner til dette bla.:

- Bare ett av beregningsprogrammene som støykonsulentene bruker kan beregne iht. Nord2000-metoden.*
- I veileder til T-1442/2021 (M-2061) er beregningsmetoden Nord96 en av tre anerkjente metoder for beregning av støy fra vegtrafikk.*
- Testberegninger hvor resultatene fra ulike beregningsmetoder er sammenlignet, har vist til dels store forskjeller mellom Nord2000 og Nord96, men den ene metoden gir ikke konsekvent høyere nivå enn den andre.*
- Det har vært forventet i noen år at Nord96-metoden vil bli erstattet av Cnossos og ikke Nord2000 som standard beregningsmetode, viser til høring sommeren 2023.*

Fagpersoner som jobber med støy i Statens vegvesen har noen ganger blitt spurt om man i arbeid med støyutredninger i plan- og utbyggingsprosjekter kan velge å bruke Nord2000 i stedet for Nord96. Da har svaret vært at vi per nå ser på Nord96 som standard beregningsmetode, men Nord2000 kan brukes i enkelte tilfeller hvor støykonsulenten vurderer at Nord2000 gir et riktigere beregningsresultat. Statens vegvesen har vært tilhenger av at samme beregningsmetode brukes på tvers av prosjekt for å sikre mest mulig likebehandling.»



Statsforvalteren legger etter dette til grunn at plan 1052 A heller ikke er ugyldig som følge av feil eller mangler ved støyberegningene som er foretatt i planarbeidet.

Klagerne anfører at vedtaket og saken har en manglende kvalitetssikring av reguleringsbestemmelse § 2.2

«§ 2.2 Følgende rekkefølgekrav gjelder for tiltak innenfor plankart for plan 1052, revisjon A:

- Tekniske tegninger for alle tiltak som berører fylkesvegen, skal sendes Rogaland fylkeskommune til gjennomsyn. Det må sikres at atkomst til nettstasjon (trafo) kun kan skje ved innkjøring fra sør (høyresving av fv. 44) og utkjøring mot nord (høyresving inn på fv. 44).*
- Før matjord blir fjernet fra de ulike eiendommer der det skal utføres anleggsarbeid skal det tas prøver for å se om det er gul/hvit potetcystenematode (potetåll) i jorden. Prøvene skal sendes til jordbruksjefen i Hå kommune og Mattilsynet for sjekk i god tid før byggestart.*
- Der matjord må fjernes som følge av tiltaket, skal jordmassene sikres forsvarlig gjenbruk i nærområdet, primært til jordbruksformål.*
- Det skal etableres avbøtende tiltak mot støy for eiendom gnr. 41, bnr. 7 før anleggsperioden er avsluttet. Dersom det ikke etableres lokale tiltak for støy utenfor planområdet, skal det etableres støyskjerm innenfor o_SVG6. Eventuell støyskjerm innenfor o_SVG6 skal beskyttes med rekkverk».*

Bestemmelsen viser rekkefølgekrav for tiltak innenfor plankart 1052A. Statsforvalteren forutsetter at disse blir etterfulgt når anleggsarbeidene i planområdet starter.

Kulepunkt 5 – vegnormaler – N100 og V121

Klagerne har anført at den vedtatte trafikkkløsningen for vegkrysset ikke oppfylder gjeldende krav til retardasjonstrekning inkludert kø-felt omregnet fra tabell for tunge kjøretøy (vogntog), og at det ikke hensyntar påkrevd retardasjonstrekning for større modulvogntog.

Lignende innvendinger til trafikkkløsning kom også inn til kommunen under forberedelsen til plan 1052A. Den gang ga Cowi følgende svar:

«Vegkrysset er prosjektert i henhold til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming, V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, N101 Rekkverk og vegens sideområder, V160 Vegrekkverk og andre trafiksikkerhetstiltak og N302 Vegoppmerking. Venstresvingefelt er beregnet ved hjelp av en regnemodell fra V121 med trafikkdata fra trafikkberegninger, vegtype og geometri.»

Dette viser at krysset er prosjektert i henhold til begge de to nevnte håndbøkene.

Statsforvalteren har som ledd i å opplyse saken forespurt Statens vegvesen om det etter gjeldende vegnormaler er krav om at det regulerte vegkrysset på Fv 44 skal være tilpasset modulvogntog.

Staten vegvesen har i e-post av 09.10.2024 anført følgende om dette:

«Etter vår vurdering er det etter gjeldende N100 (2023) ikke et direkte krav til at krysset på Grødalaland, fylkesveg 44, skal være dimensjonert for MVT- modulvogntog. Kravet om dimensjonering for MVT kom via et rundskriv i 2015, og hadde da formuleringen «Alle nye nasjonale hovedveger skal nå dimensjoneres slik at de er fremkommelig for modulvogntog».

Fv. 44 er verken ny, eller nasjonal hovedveg.»



Heller ikke i Rogaland fylkeskommune sin høringsuttalelse av 09.10.2020 er det pekt på at planforslaget manglet nødvendig dimensjonering for modulvogntog.

Statsforvalteren legger etter dette til grunn at reguleringsplanen ikke er ugyldig som følge av reguleringsplanens tilpassing til modulvogntog og trafikkø.

I kulepunkt 6 påpeker klagerne at det vil være lurt å vurdere om eksterne forhandlere bør gjennomføre resten av forhandlingene på grunn av sakens langvarige prosess med et høyt konfliktnivå. Statsforvalteren har ingen kommentarer til dette punktet, da det ikke er relevant for behandlingen av lovlighetsklagen.

Etter en grundig gjennomgang og vurdering av saken har Statsforvalteren kommet til at det ikke foreligger feil og mangler som gjør plan 1052 A ugyldig. Plan 1052A er dermed et gyldig grunnlag for ekspropriasjon.

Det neste spørsmålet blir om vedtaket om å ekspropriere grunn for gjennomføring av reguleringsplan 1052A er gyldig.

Utgangspunktet er at kommunestyret med hjemmel i pbl. § 16-2 første ledd kan fatte vedtak om ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan. Grunnvilkåret for adgangen til ekspropriasjonsinngrep er at ekspropriasjonen må være nødvendig, jf. oteigningslova (orl.) § 2 første ledd der det heter at vedtak om ekspropriasjon bare kan gjøres "så langt det trengst til eller for" realiseringen av ekspropriasjonsformålet.

Ekspropriasjonsinngrepet må videre være til mer gagn enn skade, jf. orl. § 2 andre ledd. Interesseavveiningen som skal foretas etter orl. § 2 andre ledd gjelder i utgangspunktet alle vurderinger i forbindelse med ekspropriasjon. Det er imidlertid antatt i praksis at ved ekspropriasjon for gjennomføring av reguleringsplan at den avveiningen bestemmelsen foreskriver delvis vil være foretatt ved reguleringsplanbehandlingen. Det stilles derfor ikke de samme krav til avveiningen ved slike ekspropriasjonsvedtak som i andre tilfeller. Dette gjelder bare for det som er avgjort i reguleringsplanen, dvs. arealdisponeringen med tillegg av de konkrete reguleringsbestemmelsene.

Kommunens vedtak om ekspropriasjon omfatter kun områder som inngår i plan 1052A. Videre er det vanlig og ønskelig at grunnnavståelse skjer ved avtale, og at dette må være forsøkt uten å føre frem før man kan gå til ekspropriasjon. Det fremgår av grunneiers klage på ekspropriasjonsvedtaket at han ikke er imot at krysset bygges, men at han er imot at krysset bygges på hans og familiens bekostning. Grunneier mener at de samlede skader og ulemper som påføres hans bolig er så omfattende at selve boligen må innløses og ny bolig oppføres annet sted på eiendommen. Kommunen har forsøkt å inngå avtale med grunneier uten at det har lyktes, og ekspropriasjon er derfor nødvendig for å kunne gjennomføre reguleringsplanen.

Statsforvalteren har kommet til at det ikke er begått feil ved kommunens saksbehandling som kan ha påvirket vedtakets gyldighet. Vedtaket anses å ha blitt til på lovlig måte, jf. kommuneloven § 27-3 første ledd bokstav c.

Vedtaket:

Statsforvalteren i Rogaland har kommet til at Hå kommune sitt vedtak av 08.02.2024 i sak 002/24 er lovlig.

Statsforvalterens avgjørelse er ikke et enkeltvedtak og kan ikke påklages jf. fvl. § 28 jf. § 2.



Vi ber kommunen underrette klagerne.

Monica Nessa (e.f.)
avdelingsdirektør

Anne-Margrethe Tretli Modalsli
rådgiver/jurist

Dokumentet er elektronisk godkjent