

T-1057 Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven

Med vedlegg "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging"

Forord

Ved lovendring i 1989 ble det bestemt at all vegplanlegging skal skje etter plan- og bygningsloven fra 1. juli 1994. Inkorporeringen av vegplansystemet i plan- og bygningsloven medfører at beslutningsprosessen vil bli den samme som for øvrige planvedtak. Endringen understreker også sammenhengen mellom vegplanlegging og annen arealplanlegging og legger til rette for en samordnet areal- og transportplanlegging .

For å informere om hvordan plan- og vegmyndigheter bør samarbeide i planleggingen har Miljøverndepartementet i samråd med Samferdselsdepartementet utarbeidet foreliggende retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger.

Retningslinjene retter seg mot:

- Fylkeskommunen og kommunen som planmyndighet,
- Statens vegvesens medvirkning i den kommunale og fylkeskommunale arealplanleggingen, og
- Statens vegvesens planlegging i medhold av plan- og bygningslovens § 9-4, første ledd.

Retningslinjeformen er valgt på bakgrunn av at dette gir større mulighet for en sammenhengende framstilling av hvordan vegplanlegging bør skje innenfor plan- og bygningslovens system. Dette innebærer at store deler av innholdet i retningslinjene er en gjengivelse av det som allerede framgår av loven og lovforarbeidene.

Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet

Thorbjørn Berntsen og Kjell Opseth

1. Innledning

Vegplanlegging etter vegplanforskriftene iht. vegloven § 12 opphørte fra 1. juli 1994 og all slik planlegging vil heretter skje etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven, jf. plan- og bygningsloven § 120 nr. 4 og kapittel 9 nedenfor.

Disse retningslinjene gjelder for utarbeiding og behandling av planer for riks- og fylkesveg, herunder gang- og sykkelveger. Retningslinjene retter seg mot:

- Fylkeskommunen og kommunen som planmyndighet.
- Statens vegvesens medvirkning i den kommunale og fylkeskommunale arealplanleggingen.
- Statens vegvesens planlegging i medhold av plan- og bygningsloven § 9-4 første ledd.

2. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

I medhold av plan- og bygningsloven § 17-1 første ledd, har Regjeringen ved kongelig resolusjon 20. august 1993 fastsatt "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" jf vedlagte rundskriv T-5/93 fra Miljøverndepartementet.

De rikspolitiske retningslinjene tar sikte på:

- å redegjøre for nasjonale mål av betydning for areal- og transportplanlegging,
- å klargjøre viktige prinsipper for hva som bør vektlegges i planleggingen, og
- å peke på samarbeidsbehov og ansvar i gjennomføringen.

Målet med de rikspolitiske retningslinjene er at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

De rikspolitiske retningslinjene er et felles grunnlag for de ulike aktørene på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven.

De rikspolitiske retningslinjene skal legges til grunn for utarbeiding og behandling av planer for riks- og fylkesveg, herunder gang- og sykkelveger.

3. Samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen om planlegging av riks- og fylkesveger

3.1 Behovet for å avklare ansvars- og rollefordelingen mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen

Kommunene og fylkeskommunene er planmyndigheter etter plan- og bygningsloven, jf §§ 9-1 og 12-1, også når planen omfatter riks- og fylkesveger. Dette innebærer at det i utgangspunktet er kommunen, respektive fylkeskommunen, som foretar kunngjøring av planarbeid, legger planforslag ut til offentlig ettersyn og vedtar planene.

Den praktiske utarbeiding av planer som gjelder riks- og fylkesveger vil i de fleste tilfeller bli gjort av vegmyndighetene som har den nødvendige kompetanse og kapasitet til å gjøre dette. Dette er i samsvar med den praksis som har vart til nå, dvs at Statens vegvesen står for den praktiske utarbeidingen av nødvendig plangrunnlag og planforslag i nært samarbeid med kommunen/fylkeskommunen.

For å sikre nødvendig framdrift i vegplanleggingen etter plan- og bygningsloven er det i loven innført en bestemmelse, § 9-4 første ledd, som gir Statens vegvesen anledning til å utarbeide og fremme utkast til oversiktsplaner etter kap V og VI og regulerings- og bebyggelsesplaner etter kap VII.

Spørsmål om avgrensning av planoppgaven, valg av plannivå og ansvars- og rollefordeling mellom Statens vegvesen og kommunen/fylkeskommunen må avklares i starten av de enkelte vegplansakene eller gjennom generell avtale.

I praksis står en overfor tre valgsituasjoner for ansvars- og rollefordeling:

1. Planarbeidet blir fullt ut basert på plan- og bygningslovens ordinære regler, dvs at kommunen (eventuelt fylkeskommunen) har ansvaret for det praktiske planarbeidet, planbehandlingen og planvedtaket.
2. Statens vegvesen utfører det praktiske planarbeidet, men kommunen (eventuelt fylkeskommunen) står for planbehandling og planvedtak.
3. Statens vegvesen utfører alle oppgaver som etter loven normalt er tillagt kommunen (eventuelt fylkeskommunen i fylkesplansaker), med unntak for selve planvedtaket, jf plan- og bygningsloven § 9-4. Som det framgår av punkt 3.2 i retningslinjene her, er imidlertid Statens vegvesens adgang til å utarbeide og fremme planer i utgangspunktet begrenset til "rene" vegplansaker.

3.2 Statens vegvesens mulighet til å utarbeide og fremmeplaner etter plan- og bygningsloven

§9-4. Samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen om planlegging av riks- og fylkesveger

Statens vegvesen kan utarbeide og fremme utkast til oversiktsplaner, herunder vegutredninger, etter kap. V og VI og regulerings- og bebyggelsesplan etter kap. VII. Beslutning om å legge slike planer ut til offentlig ettersyn kan gjøres av Statens vegvesen. Kommunen skal holdes orientert om planarbeidet.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om vegplanlegging, herunder vegutredning, jf r. § 6.

Fylkeskommunen og kommunen plikter å gi planforslag fra Statens vegvesen en så rask behandling som mulig.

§ 9-4 i plan- og bygningsloven gjelder samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen om planlegging av riks og fylkesveger. Paragrafen inneholder imidlertid ikke konkrete regler for hvordan dette samarbeidet skal skje. Samarbeidsplikten og

- retten må derfor ses i sammenheng med:

- § 16 om samråd, offentlighet og informasjon,

- §§ 9-1 og 12-1 om øverste planleggingsmyndighet henholdsvis kommunen og fylkeskommunen,

- §§ 9-3 og 12-3 om samarbeidsplikt for andre offentlige organer, - § 14 om fordeling av og samarbeid om planleggingsoppgavene,

og

- § 29 om samarbeid mellom kommuner og offentlige etater omregulering.

Reglene i plan- og bygningsloven om plikt til samråd og samarbeid med andre instanser gjelder også når Statens vegvesen utarbeider og fremmer plan etter § 9-4.

Den hjemmelen Statens vegvesen har fått i § 9-4 første ledd til å utarbeide og fremme vegplaner uten særskilt bemyndigelse fra kommunen eller fylkeskommunen, jf Ot prp nr 51 (1987-88), setter Statens vegvesen i en særstilling etter loven.

Statens vegvesen kan etter denne bestemmelsen selv utføre alle oppgaver i forbindelse med vegplanlegging etter plan- og bygningsloven. Unntatt fra dette er vedtak om:

- fylkes(del)plan etter § 19-4 tredje ledd,
- kommune(del)plan etter § 20-5 annet ledd tredje punktum,
- reguleringsplan etter § 27-2 nr 1 første punktum,
- mindre vesentlige endringer i reguleringsplan etter § 28-1 nr 2 (i visse tilfeller kan imidlertid vegsjefen gjøre vedtak etter §28-1 nr 2, jf kapittel 5.3 i retningslinjene her), og
- bebyggelsesplan etter § 28-2 første ledd.

Kommunen/fylkeskommunen kan ikke delegere ovennevnte vedtaksmyndighet til vegsjefen.

Statens vegvesen kan ikke overta det faste utvalget for plansaker sin behandling av reguleringsplaner etter at slike planer har vært utlagt til offentlig ettersyn, jf § 27-1 nr 2 første ledd siste punktum. Kommunen kan heller ikke delegere denne oppgaven til vegsjefen.

Statens vegvesens formelle kompetanse etter § 9-4 er videre begrenset til å utarbeide og fremme "rene", vegplaner, dvs planer som inneholder det som er nødvendig for anlegg og drift av riks- og fylkesveger. Foruten selve vegområdet, jf definisjonen i kapittel

5.1, kan følgende anses som nødvendige elementer i en "ren" vegplan: stoytiltak, rasteplasser, vegserviceanlegg, ledningsanlegg, motfyllinger, massedepot/tak, landskapsmessige tilpasninger, vegetasjonsbelter, byggegrenser, frisktssoner m v.

I kapittel 5.4 i disse retningslinjene redegjøres det for hvordan en "ren" vegreguleringsplan kan framstilles. Gjennom avtale mellom Statens vegvesen og kommunen eller fylkeskommunen, vil det i den enkelte plansak imidlertid være mulig å utvide Statens vegvesens planleggingskompetanse til også å omfatte forhold som ligger utenfor det som kan inngå i en "ren" vegplan.

3.3 Innsigelse og klage

Dersom Statens vegvesen og kommunen ikke kommer til enighet om valg av løsning, kan Statens vegvesen fremme innsigelse. Det kan også fremmes innsigelse fra andre statlige fagmyndigheter,

fylkeskommune og nabokommune med hensyn til valg av løsninger. Når det foreligger innsigelse, vil kommunens egengodkjenningsskompetanse falle bort. Saken skal i slike tilfeller bringes inn for fylkesmannen for mekling, jf rundskriv T-3/91 fra Miljøverndepartementet. Dersom saken ikke løses gjennom mekling, bringes den videre til Miljøverndepartementet, som tar avgjørelse i samråd med Samferdselsdepartementet og eventuelt andre berørte departementer.

Innsigelse er plan- og bygningslovens primære løsningsmodell ved konflikter mellom kommunen og statlige fagmyndigheter i plansaker. Innsigelse er imidlertid bare forutsatt brukt i viktige konfliktsaker.

Statens vegvesen kan som offentlig organ påklage alle enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven, jf § 15 annet ledd. Det er imidlertid gjort unntak for kommunestyrets vedtak om å godkjenne eller endre arealdelen i kommuneplanen, jf § 20-5 niende ledd. Klageretten kan f.eks. nyttes dersom Statens vegvesen finner at kommunen fatter vedtak som de forutgående saksutredningene ikke gir grunnlag for.

Det kan være aktuelt å bruke § 18 i plan- og bygningsloven om statlig plan dersom kommunen ikke fatter nødvendig planvedtak, og vegprosjektet er av nasjonal eller viktig regional betydning. Det er Miljøverndepartementet som avgjør om denne bestemmelsen skal nyttes etter henstilling fra vegmyndighetene for riks- og fylkesveger. § 18 vil bare bli brukt dersom alle andre muligheter for konfliktavklaring er prøvd. Sammenholdt med Statens vegvesens mulighet til å utarbeide og fremme planer etter § 9-4, vil dette i praksis bety at statlig plan bare vil være aktuelt dersom kommunen ikke vil sluttbehandle en plan, og nasjonale eller viktige regionale interesser tilsier behov for rask planavklaring.

4. Oversiktsplanlegging

Begrepet oversiktsplaner brukes vanligvis om fylkesplaner og kommuneplaner som er lovens samordnende planformer. Det kan også brukes om delplaner av disse.

4.1 Samordnet oversiktsplanlegging

Hovedintensjonen med overgangen til plan- og bygningsloven som eneste lovgrunnlag for vegplanlegging, var at vegplanleggingen i enda sterkere grad skulle sees i sammenheng med den øvrige arealdisponeringen. Samordningssiktemålet i loven vil bidra til dette. Kravet til samordning er ytterligere forsterket ved at "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" jf kapittel 2 foran, skal legges til grunn for all planlegging etter plan- og bygningsloven.

De rikspolitiske retningslinjene innebærer at vegplanleggingen i størst mulig grad må ses i sammenheng med planlegging av øvrig arealbruk. I utgangspunktet vil samordning best kunne skje når vegtiltaket, bl.a. mht. trasevalget, og arealbruken for områdene rundt blir avklart i den samme planen, hvor også forholdet til andre transportløsninger er vurdert. Samordning vil imidlertid også kunne ivaretas tilfredsstillende hvor planens rettsvirkning blir begrenset til området for selve veganlegget. I slike tilfeller må imidlertid ovennevnte forhold vurderes tilsvarende og inngå som en del av beslutningsgrunnlaget.

4.2 Avklaring av vegtraseer gjennom oversiktsplanlegging

Oversiktsplanlegging er av vesentlig betydning for den overordnede styring og oppfølging innen vegsektoren. Det har lenge vært et krav at godkjent oversiktsplan skal foreligge før et prosjekt kan prioriteres i Norsk veg- og vegtrafikkplan.

Det vil være naturlig å knytte vurdering av alternative vegtraseer til utarbeidelse av oversiktsplan. Slike planer gir stor sikkerhet for at hovedtrekkene i aktuelle vegutbyggingstiltak blir grundig vurdert uten å komme i bakgrunn for detaljspørsmål. Avklaring av vegtraseer ber derfor fortrinnsvis skje gjennom formell oversiktsplan.

Som et ledd i vegplanleggingen skal alternative løsninger for utbyggingsmønster og transportsystem og deres konsekvenser utredes, jf punkt 4.2 i "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging". Unntatt fra denne regelen kan være mindre tiltak langs eksisterende veg i de tilfeller der disse ikke samlet har konsekvenser som gjør det nødvendig å vurdere tiltakene i en større helhet. Eksempler kan være:

- Utbedring av eksisterende veg hvor det vesentlig medgargrunn til grøfter og breddeutvidelser.
- Ombygging av krappe kurver og uoversiktlige partier samt mindre vegomlegginger i forbindelse med ombygging og utviding av bruer o. l. - Bygging av fortau og endring eller fastlegging av avkjørselsforhold o. l.

Ved avklaring av vegtraseer etter vegplanforskriftene har det vært etablert praksis å vurdere et relativt bredt spekter av alternative løsninger og legge flere alternativer ut til offentlig ettersyn. Dette er en praksis som forutsettes opprettholdt innenfor plan- og bygningslovens system.

4.3 Krav til planinnhold

En oversiktsplan for veg på fylkes- og kommuneplannivå kan være begrenset til å drøfte behovet for utbygging av vegnettet i et område, men normalt vil planen også omfatte hovedtrekkene i de aktuelle transport- og vegutbyggingstiltak med begrunnet forslag til valg av alternativ og standard for utbyggingen. Vurdering av andre transportløsninger, herunder mulige løsninger for kollektivtransport, kan være aktuelt, jf. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging pkt. 3. I oversiktsplaner som avklarer linje- og standardvalg, skal det inngå en vurdering av konsekvensene av de ulike alternativene og et kostnadsoverslag. Planen skal vise nødvendige tilknytninger til omkringliggende vegnett, og plandokumentene bør kunne gi grunnlag for å bestemme klassifiseringen av vegnettet. Som ledd i oversiktsplanleggingen kan det også gjennomføres analyser av spesielle veg- og trafikktekniske spørsmål. Når oversiktsplanen skal være grunnlag for å ta beslutning om linje- og standardvalg, innebærer plikten til å vurdere alternative løsninger og deres konsekvenser følgende:

- Prosjektets berettigelse i det samlede veg- og transportsystem i området må være vurdert. Eventuelle nasjonale transportøkonomiske og miljømessige hensyn og statlige budsjettmessige virkninger bør inngå i vurderingene.
- Prosjektets virkninger for miljø, naturressurser, framkommelighet, trafikk-sikkerhet, omrademessige virkninger og gjennomførbarhet må være vurdert.

- Barn og unges interesser må være vurdert, jf "Rikspolitiske retningslinjer for a ivareta barns og unges interesser i planleggingen" gitt ved Kgl res 1. september 1989.
- Mulighetene for samling og minimalisering av naturinngrep skal være vurdert, jf St meld nr 31 (1992-93).
- Det bør utarbeides reelt sett forskjellige alternativer, med ulik vektlegging av de hovedhensyn som skal veies mot hverandre som eksempelvis transportøkonomi, trafikksikkerhet, støyforhold, luftkvalitet, bomiljø, naturmiljø mm. Rimeligste realistiske alternativ må være vurdert.
- Eksisterende situasjon bør være lagt til grunn som referansealternativ. Dette referansealternativet kan utvides til a omfatte noe mer enn eksisterende situasjon dersom det foreligger vedtatte planer for tiltak som med stor sikkerhet vil bli gjennomført.
- Kostnadene for alle alternativene må være vurdert. Kostnadsoverslaget skal ha en nøyaktighetsgrad på + 25 %.
- Konsekvensene innen de ulike alternativene må være sammenstilt på en oversiktlig måte. De ulike alternativene må være vurdert opp mot hverandre, og det må gis en begrunnet anbefaling om valg av alternativ.

Forøvrig vises til Statens vegvesens handbøker H-140 om konsekvensanalyser og H-054 om hovedplaner. Begge handbøkene er for tiden under revisjon. For store vegprosjekter som omfattes av konsekvensutredningsbestemmelsene, vises det til veileder T1015 - Konsekvensutredninger.

4.4 Fylkesplan

Avklaring av mål og langsiktige retningslinjer for utviklingen av vegsystemet i fylket, kan skje gjennom den ordinære fylkesplanleggingen eller ved at det utarbeides tematisk fylkesdelplan for transport- og vegsystemet eller visse problemstillinger knyttet til dette. Fylkes(del)planer er ikke rettslig bindende, men retningsgivende for den kommunale og statlige arealplanleggingen. Eventuelle fravik fra planen skal tas spesielt opp med fylkeskommunen.

Behandling av konkrete vegplaner som ikke kan løses innenfor en kommunes område og/eller må ses i sammenheng for flere kommuner i fylket, kan skje som tematisk fylkesdelplan etter plan- og bygningsloven § 19-1. Bruk av fylkesdelplan vil kunne være aktuelt for vegprosjekter som berører flere kommuner og hvor det er behov for å samordne valg av vegtrase. Slike planer kan Statens vegvesen utarbeide og fremme etter § 9-4, dersom slike planer ikke utarbeides av fylkeskommunen.

Berører vegspørsmålet flere fylker, eller må ses i sammenheng for flere fylker, kan planen fremmes som fylkesdelplan i hvert av de berørte fylker.

Organiseringen av planarbeidet må drøftes mellom de berørte fylkeskommuner og vegkontorer. Planen bør utarbeides og fremmes av et av de berørte vegkontorene.

Miljøverndepartementet kan også gi bestemmelser om slikt samarbeid, og om samarbeidsorganer og oppgaver, jf § 19-2.

Regjeringen er godkjenningsmyndighet for fylkesplaner. For fylkesdelplaner er denne myndigheten delegert til Miljøverndepartementet, jf § 19-4.

4.5 Kommuneplan

Som det framgår av kapittel 4.3 i retningslinjene her, kan innholdet i en vegplan på kommuneplannivå variere mye. Planen vil imidlertid normalt inneholde fastsetting av vegtrase og avklaring av vegstandard.

Når linje- og standardvalget for vegen avklares i planen, skal linjevalget gå klart fram av kommunestyrets planvedtak. Etter plan- og bygningsloven er det på kommuneplannivå bare hjemmel til å gjøre rettslig bindende vedtak om arealbruken, og ikke om standardvalg. Kommunen bør likevel inviteres til å fatte vedtak om standardvalget.

Dersom behandlingen av vegplanen inkorporeres i den behandlingen/revisjonen av kommuneplanens arealdel, skal det som en del av planmaterialet innga en utredning av vegspørsmålet med sammenligning av alternative løsninger og deres konsekvenser.

Det normale antas imidlertid å være at vegplanen fremmes som kommunedelplan. Dette kan være en fordel framdriftsmessig, og sikrer at det i forhold til offentligheten blir fokusert på vegspørsmålet. Dersom Statens vegvesen, uten særskilt bemyndigelse fra kommunen, skal kunne utarbeide og fremme planen selv, må dette skje i form av delplan.

Alle aktuelle planalternativer skal legges ut til offentlig ettersyn. De alternativer som kommunen ønsker utredet bør normalt legges ut til offentlig ettersyn. Tilsvarende skal alle alternativer som Statens vegvesen ønsker utredet alltid være med blant de alternativene som legges ut til offentlig ettersyn. Kommunestyret skal kun vedta ett forslag. Alternativ som ikke har vært utlagt til offentlig ettersyn, kan kommunen ikke vedta. Ved framstilling av oversiktsplaner på kommuneplannivå hvor linjevalg skal fastsettes og standardvalget avklares, bør særlig følgende forhold vurderes:

- For områder som er aktuelle for selve vegerlegget, vil det være naturlig å nytte arealkategorien "viktige ledd i kommunikasjonssystemet", jf plan- og bygningsloven § 20-4 første ledd nr 6. I tillegg kan det være aktuelt med bandlegging etter arealkategori nr 4 "andre områder som er båndlagt eller skal båndlegges for nærmere angitte formål.." og bestemmelser knyttet til andre arealkategorier, jf § 20-4 henholdsvis første og annet ledd.

- I tilfeller hvor det er stor usikkerhet knyttet til valg av vegtrase, bør det vurderes om arealene som omfatter de aktuelle korridorene kan settes av til formål som hindrer gjenbygging, f eks "landbruks-, natur- og friluftsområder" etter § 20-4 første ledd nr 2. Dette vil kunne være særlig aktuelt for vegprosjekter som ligger langt fram i tid. Aktuelle korridorer bør da framgå av plankartet.

- Byggegrenser kan innarbeides i planen som en del av arealkategori nr 6 "viktige ledd i kommunikasjonssystemet". Dette gir imidlertid dårlig informasjon om tiltaket, og kan medføre unødig mange krav om erstatning eller innløsning, jf plan- og bygningsloven § 21. I utgangspunktet bør derfor bare området som er aktuelt for selve vegerlegget innga i arealkategori nr 6 og byggegrensen fastsettes ved bestemmelser til andre arealkategorier.

Muligheten til å knytte bestemmelser om byggegrense til planen er imidlertid begrenset til områder som blir satt til arealkategori nr 1 "byggeområder" og til arealkategori nr 2 "landbruks-, natur- og friluftsområder", så langt det gjelder byggverk som ikke er tilknyttet stedbunden næring (tradisjonell landbruksdrift), jf § 20-4 annet ledd bokstav b) og c). Et tredje alternativ for å sikre byggegrenser langs vegen er å benytte arealkategori nr 4 for å båndlegge arealer langs vegen. Slik båndlegging har imidlertid bare virkning i 4 år etter at planen blir vedtatt, eventuelt med 2 års forlengelse gitt av Miljøverndepartementet etter søknad, jf § 20-6 annet ledd tredje og fjerde punktum. Dette betyr at det bare er grunnlag for å bruke nr 4 i tilfeller hvor det er aktuelt å utarbeide reguleringsplan for veger i nær framtid.

Dersom byggegrenser ikke er innarbeidet i planen, vil byggegrensebestemmelsene i vegloven gjelde, jf vegloven §§ 38 og 29.

5. Reguleringsplanlegging

5.1 Krav til planinnhold

Reguleringsplaner vil normalt være en detaljering av de beslutninger som er tatt om vegtrase og vegstandard på oversiktsplannivå. Etter loven er det imidlertid også anledning til å utarbeide reguleringsplan som ikke er basert på formell oversiktsplan. I slike tilfeller skal det likevel, som et ledd i reguleringsplanleggingen, gjennomføres oversiktsplanvurderinger, jf kapitlene 4.2 og 4.3 i retningslinjene her.

En reguleringsplan består av et plankart med eventuelle tilhørende bestemmelser. Planområdet og reguleringsformålene etter § 25 første ledd må være klart og entydig avgrenset på plankartet. Dette av hensyn til planens gjennomføring ved ekspropriasjon.

En reguleringsplan for veg skal vise detaljutforming og beliggenhet av veger. Planen skal framstilles slik at de berørte kan få forståelse av hvordan forholdene vil bli ved gjennomføring av planen.

Reguleringsplanen skal gi rettsgrunnlag for anlegg og drift av vegen. Planen må derfor omfatte alle arealer som skal erverves eller klausuleres i forbindelse med gjennomføringen av veger.

Hva som skal inntegnes på selve plankartet, hva som skal fastsettes som reguleringsbestemmelser og/eller hva som bare skal være tilleggsinformasjon til planen, må særlig vurderes i forhold til hva som gir nødvendig rettsgrunnlag for å gjennomføre planen. Hensynet til hva som gir de berørte best mulig forståelse av planens innhold, må imidlertid også tillegges betydelig vekt. Dette betyr at følgende, i tillegg til planavgrensningen og formålsgrensene, normalt må gå fram av plankartet og/eller reguleringsbestemmelsene:

- Vegområdet, herunder areal til kjørebane, vegskuldre, vegkryss, avkjørsler, gang- og sykkelveger, planskilte kryssinger, bruer skråningsutslag og støttemurer.
- Felles kjøre- og gangadkomster.
- Private veger.

- Eiendomsgrenser og eiendommenes gards- og bruksnummer.
- Bygninger og andre anlegg som forutsettes fjernet, da de ikke inngår i planen.
- Bygninger som inngår i planen.
- Byggegrenser.
- Frisiktsoner.
- Støyskjermer og -voller.
- Områder for massetak og -depot. - Motfyllinger.
- Bakkeplaneringstiltak.
- Områder som skal beplantes eller hvor eksisterende vegetasjon skal bevares.
- Areal som bare skal disponeres i anleggsperioden (anleggsveger, midlertidige vegomlegginger, riggområder, midlertidig massedeponi mv).

Vegprofiler og vegens stigningsforhold, bør framgå som tilleggsinformasjon til planen. Det samme gjelder drensledninger, terrenggrøfter, videreføring av vannløp/stikkrenner, bekkereguleringer mv. utenfor vegområdet.

Dersom det som et ledd i reguleringsplanen utarbeides skilt- og oppmerkingsplaner, signalreguleringsplan, belyningsplan, beplantningsplaner, perspektivskisser, fotomontasjer o. l, bør dette framgå i egne vedlegg som tilleggsinformasjon til planen.

Reguleringsplan gir ikke kommunen eller staten direkte hjemmel for ekspropriasjon utenfor reguleringsgrensen. Dersom det er nødvendig å gjennomføre tiltak (f eks ledninger) utenfor reguleringsplanens avgrensning, må hjemmel søkes i plan- og bygningsloven § 35 nr 2 eller vegloven § 50. Utredningsplikten knyttet til ekspropriasjonen kan ivaretas gjennom behandlingen av reguleringsplanen. Tiltakene kan vises som tilleggsinformasjon på plankartet eller på eget kart som legges ved reguleringsplanen. Beskrivelse av formålet med tiltaket, utførelse og hvilke rettigheter som må avstås, kan tas inn i tekstdelen som tilleggsinformasjon til planen.

Reguleringsplanen skal inneholde et kostnadsoverslag med nøyaktighetsgrad \pm 10%. Kostnadsoverslaget må betraktes som tilleggsinformasjon til reguleringsplanen.

5.2 Krav om reguleringsplan

I utgangspunktet skal det utarbeides reguleringsplan for alle riks- og fylkesveganlegg. Dette kravet gjelder imidlertid ikke:

- små inngrep i forbindelse med vegvedlikeholdet og mindre utbedringer av eksisterende veg, så langt dette ikke er i strid med plan etter plan- og bygningsloven.

- etablering av vegstasjon, brakkeleir, opplagsplass og uttaks- og produksjonsområde for vegbyggingmateriale så langt dette ikke er i strid med plan etter plan- og bygningsloven.

Dersom det av andre grunner er nødvendig å utarbeide reguleringsplan for veg i det aktuelle området, bør også ovennevnte tiltak inngå i slik plan.

5.3 Mindre vesentlig reguleringsendring

Ved endring og oppheving av reguleringsplaner gjelder de samme saksbehandlingsregler som for det vedtaket. Hovedregelen er at endring av reguleringsformålet innebærer en "vesentlig endring".

Hva som skal anses som mindre vesentlige endring beror imidlertid på et skjønn i det enkelte tilfelle. Utgangspunktet må være størrelsen på området som omreguleres, hvor vesentlig formålsendringen er og hvor store økonomiske og praktiske virkninger dette får for de berørte. Enkelte holdepunkter finnes i Miljøverndepartementets rundskriv T-5/84, jf Kommunaldepartementets rundskriv av 17. mars 1971:

"Mindre forskyvninger av vegtraseer, mindre innshrenkninger av arstanden mellom byggegrenser og mindre endringer i vertikalprofilet kan ses som mindre uesentlige endringer. Andre endringer i traseføring antas å være uesentlige reguleringsendringer..."

Ved mindre vesentlige endringer er det gjennom plan- og bygningsloven § 28-1 fastsatt enklere regler ved at kommunens faste utvalg for plansaker er vedtaksmyndighet, og at det kun er nødvendig med høring mot de direkte berørte.

For reguleringsplaner som gjelder riks- og fylkesveg kan mindre vesentlige endringer som følge av tekniske forhold i gjennomføringsperioden gjøres av vegsjefen, jf § 28-1 nr 2 siste punktum. Gjennomføringsperioden omfatter foruten selve anleggsfasen også den forberedende fase med utarbeiding av tekniske byggetegninger og gjennomføring av grunnerverv.

5.4 Framstilling av "rene" vegreguleringsplaner

Dersom kommunen og Statens vegvesen ikke blir enige om hvem som skal utarbeide og fremme reguleringsplanen eller hvordan planen skal avgrenses, kan Statens vegvesen selv utarbeide og fremme planen uten særskilt bemyndigelse fra kommunen. I slike tilfeller er imidlertid Statens vegvesens særlige kompetanse begrenset til å utarbeide og fremme "rene" vegplaner.

Hvilke tiltak en "ren" vegreguleringsplan kan omfatte, framgår av kapittel 3.2 i disse retningslinjene.

Ved framstillingen av "rene" vegreguleringsplaner må Statens vegvesen legge til grunn det som står under i punktene a-g, dersom kommunen ikke har gitt bemyndigelse til noe annet.

a. Reguleringsformålet "offentlige trafikkområder" etter § 25 nr 3 skal nyttes for vegområdet, herunder areal til kjørebane, vegskuldre, vegkryss, avkjørsler, gang- og sykkelveger, planskilte kryssinger, skråningsutslag og støttemurer. Formåls grensen bør normalt trekkes 1 meter fra fyllingsfot og skjæringsstopp og minst 3 meter fra vegkanten.

b. Reguleringsplanen kan avgrenses slik at byggegrenser inngår i planen. I området mellom formålgrensen for "offentlige trafikkområder" og byggegrensen skal den arealbruken som er fastsatt med rettslig bindende virkning i tidligere arealbruksplan, eventuelt eksisterende arealbruk, legges til grunn for valg av reguleringsformål.

Det er ikke anledning til å legge inn byggegrenser med større rekkevidde enn veglovens byggegrensebestemmelser (for tiden normalt 30 og 12,5 meter for henholdsvis riks- og fylkesveg, men med mulighet for utvidelse opptil 50 og 20 meter for henholdsvis riks- og fylkesveg. Alt malt horisontalt fra vegens midtlinje).

Bestemmelser som skal gjelde ved nybygg, tilbygg, bruksendring, fjerning av eksisterende bebyggelse etc må gå fram av reguleringsplanen med tilhørende reguleringsbestemmelser. Selv om bestemmelsene vil være basert på veglovens byggegrensebestemmelser, bør man av hensyn til planens informasjonsverdi så langt mulig unnga henvisninger til vegloven.

Dersom byggegrensen ikke inngår i reguleringsplanen, gjelder veglovens byggegrensebestemmelser, jf vegloven § 29.

c. Støyskjermer og -voller forutsettes normalt plassert på arealer som er avsatt til reguleringsformålet "offentlige trafikkområder"

Dersom disse tiltakene skal gjennomføres utenfor vegområdet, må reguleringsplanen avgrenses slik at støytiltakene kommer med innenfor vegplanens avgrensning. Eksisterende arealbruk, eller arealbruk som er fastsatt i gjeldende reguleringsplan eller bebyggelsesplan bør da normalt beholdes for øvrig.

Nærmere detaljering av støytiltakene og eventuelt krav om at de må være gjennomført ved ferdigstillelsen av veganlegget, bør fastsettes gjennom reguleringsbestemmelsene.

d. For massetak og -deponering bør reguleringsformålet nr 6 "spesialområder", nyttes med f eks underformålet "steinbrudd og masseuttak" eller "massedeponi".

Dersom massetak/deponeringsområdet ikke ligger i nær tilknytning til selve veganlegget, vil det kunne være aktuelt å utarbeide egen reguleringsplan for massetak/deponeringsområdet.

Gjennom bestemmelser kan det fastsettes regler om f eks uttaks- og deponeringsmengder, uttaksdybde, varighet av uttaket/deponeringen, etterbehandling av uttaks-/deponeringsområdet etc.

e. Motfyllinger vil ofte kunne brukes til andre formål enn å stabilisere veggrunnen etter at motfyllingsarbeidet er gjennomført. I slike tilfeller bør reguleringsformålet "offentlige trafikkområde", kombineres med det formål som er naturlig for det arealet som støter til vegen, f eks landbruksområder, "spesialområder" eller "byggeområder", jf plan- og bygningsloven § 25 annet ledd.

Gjennom reguleringsbestemmelsene kan det fastsettes nærmere regler for sikring av motfylling.

f. For vegetasjonsbelter og landskapsmessige tilpasninger kan det være aktuelt å nytte nr 3 "offentlige trafikkområder" (annen veggrunn) eller nr 6 "spesialområder" (f eks når området i seg selv er verneverdig eller har verneverdig vegetasjon, eller når landskapsformen og/eller vegetasjonen hindrer

støy/støv etc). Når Statens vegvesen ønsker å erverve områder langs vegen for omfattende opparbeiding og vedlikehold, skal reguleringsformålet "offentlige trafikkområder" nyttes.

Vegetasjonsbelte kan reguleres med krav om bevaring av vegetasjon hvis det har en saklig begrunnelse, f.eks. buffer mellom veg og byggeområde.

Gjennom reguleringsbestemmelser kan det fastsettes nærmere regler om opparbeiding, vedlikehold og restriksjoner på bruken av området.

g. Frisiktsoner må inngå i "offentlig trafikkområde" når Statens vegvesen ønsker å erverve området.

Når frisiktsonen inngår i annen arealbruk, er det mest hensiktsmessig at frisiktsonen reguleres til "spesialområder", med "frisiktsoner ved veg", som underformål, i kombinasjon med det aktuelle reguleringsformålet for den underliggende arealbruken. Restriksjoner på bruk og/eller utforming av arealet i frisiktsonen som er nødvendig for å sikre frisikten, kan framgå av reguleringsbestemmelsene.

Forøvrig vises til Miljøverndepartementets veileder T-696 om reguleringsplaner og bebyggelsesplaner og håndbok 121 fra Statens vegvesen om innhold og presentasjon av detaljplaner. Håndbok 121 er under revisjon for å tilpasses plan- og bygningslovens bestemmelser.

6. Bruk av bebyggelsesplan

Bebyggelsesplan kan bare utarbeides dersom dette er bestemt i reguleringsplan eller i kommuneplanens arealdel.

Lovens utgangspunkt er at bebyggelsesplaner skal kunne brukes til å detaljere reguleringsplaner. Dette er særlig aktuelt når det er utarbeidet reguleringsplan hvor stort sett bare grensene mellom reguleringsformålene blir avklart, og hvor det ikke blir bestemt noe om bygningers og andre tekniske innretningers plassering, høyde, utforming etc.

For riks- og fylkesveger må det kunne legges til grunn at det ikke vil være særlig aktuelt å utarbeide forenklete reguleringsplaner. Dette har sammenheng med at det for veganlegg vil være forholdsvis lite merarbeid knyttet til det å få avklart detaljer som er nødvendig for at planen skal kunne være grunnlag for gjennomføring av veganlegget.

§ 20-4 annet ledd bokstav g) åpner for å knytte bestemmelse til kommuneplanens arealdel om at bebyggelsesplan er tilstrekkelig grunnlag for å sette igang veganlegg for enkelte vegstrekninger og enkelte tiltak på vegnettet. Hensikten har vært å legge til rette for en forenklet saksbehandling for enkle vedlikeholds- og driftstiltak langs eksisterende veg. Forenklingen består i at det faste utvalget for plansaker er vedtaksmyndighet. Med unntak for hvem som er vedtaksmyndighet, gjelder tilsvarende saksbehandlingsregler for bebyggelsesplaner som for regulering planer.

7. Meldeplikt og konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens kap VII-a

Følgende vegtiltak er meldepliktige etter plan- og bygningsloven § 33-3, jf § 2 bokstav e) og i) i de tilhørende forskrifter:

- Veganlegg som krever investeringer på mer enn 200 millioner kroner (kroneverdi pr januar 1990) over en periode på 8 år eller kortere tid.

- Åpning eller utvidelse av massetak til vegformål dersom minst 50 dekar samlet overflate blir berørt eller samlet uttak omfatter mer enn 500.000 m³ masse.

Samferdselsdepartementet har ved brev av 25. september 1990 delegert myndigheten som fagdepartement for veganlegg og masseuttak til vegformål til Vegdirektoratet. Det er dermed Vegdirektoratet, i samråd med Miljøverndepartementet, som på grunnlag av mottatt melding og høringsuttalelser avgjør om det skal kreves konsekvensutredning og i tilfelle fastsetter utredningsprogram.

Vegdirektoratet har ved brev av 9. oktober 1990 delegert videre til vegkontorene følgende oppgaver:

- Legge melding ut til offentlig ettersyn, og sende den til uttalelse til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner, jf plan- og bygningsloven § 33-4.

- Sende konsekvensutredning på høring og legge den ut til offentlig ettersyn. Sørge for kunngjøring om og - i samarbeid med Vegdirektoratet - avholde offentlig møte, jf plan- og bygningsloven § 33-6.

Det er tiltakshaver/utbygger som har ansvaret for oppfyllelse av meldeplikten. Dette ansvaret vil derfor for planer om riks- og fylkesveganlegg normalt ligge hos Statens vegvesen ved vegkontoret i det aktuelle fylket. I og med at melding for veganlegg skal være et viktig ledd i framskaffelsen av beslutningsgrunnlaget for kommunale/fylkeskommunale arealplanvedtak, er det viktig å samarbeide med kommunen og berørte fagmyndigheter under utarbeidelsen av meldingen.

Melding skal utarbeides og behandles tidligst mulig under forberedelsen av tiltaket. Det er naturlig at melding utarbeides og behandles i en tidlig planfase, slik at den informasjon som framkommer kan nyttes i det videre planarbeidet. Man bør derfor tilstrebe å legge meldingen for tiltaket ut til offentlig ettersyn samtidig med at igangsatt planarbeid blir gjort offentlig kjent, jf plan- og bygningsloven §§ 19-4 første ledd, 20-5 første ledd og 27-1 nr 1 første ledd.

Dersom det kreves konsekvensutredning bør behandlingen av denne koordineres med selve vegplanen (fylkesdel-, kommune- eller kommunedelplan), ved at plan og konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn samtidig/samlet. Det vises forøvrig til Miljøverndepartementets veileder T-1015 av juli 1994.

8. Forholdet til vegnormalene

Reguleringsplaner og oversiktsplaner skal utarbeides i samsvar med de til enhver tid gjeldende vegnormaler om anlegg av offentlig veg, gitt i medhold av forskrifter til vegloven § 13. I visse sammenhenger vil det kunne være grunnlag for å fravike vegnormalene for å sikre bedre tilpasning mellom vegen og omgivelsene, jf St meld nr 34 (1992-93). Avvik fra vegnormalene skal godkjennes av Vegdirektoratet for riksveg og fylkeskommunen for fylkesveg i samsvar med § 7 punkt 3 i forskriftene til vegloven § 13.

9. Overgangsbestemmelser

Ved lovendringene i 1989 om at all vegplanlegging skal skje etter plan- og bygningslovens bestemmelser ble det i vegloven §12 åpnet en mulighet for å bruke forskriftene etter vegloven § 12 om vegplanlegging i en overgangsperiode fram til 1. juli 1994.

Forslag til hoved- og detaljplan, som er lagt ut til offentlig ettersyn i medhold av vegplanforskriftene før denne dato, kan imidlertid ferdigbehandles etter vegplanforskriftene også etter 1. juli 1994. Likeledes kan også i nødvendig utstrekning mindre vesentlige endringer av detaljplaner gjennomføres etter reglene i vegplanforskriftene, jf plan- og bygningsloven § 120 nr 4.

Det er videre fastsatt i plan- og bygningsloven at vegplaner som er godkjent i medhold av vegplanforskriftene kan gjennomføres også etter 1. juli 1994, jf § 119 nr 1 siste ledd.

Vedlegg

Saksnr. 92/3928 PL

20. august 1993

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

gitt ved Kgl. resolusjon au 20. august 1993 i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985, §17-1 første ledd.

1. Virkeområde og hensikt

Retningslinjene skal legges til grunn for planlegging og utøvelse av myndighet etter plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter. Statlige myndigheter bør også bruke retningslinjene i sin øvrige forvaltningsvirksomhet innenfor de rammene vedkommende sektorlover gir.

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer.

Retningslinjene tar sikte på:

- å redegjøre for nasjonale mål av betydning for areal - og transportplanlegging,
- å klargjøre viktige prinsipper for hva som bør vektlegges i planleggingen,
- å peke på samarbeidsbehov og ansvar i gjennomføringen.

2. Mål

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

3. Retningslinjer for å oppnå samordnet areal- og transportplanlegging

3.1 Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.

3.2 Det bør tilstrebes klare grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområder. En bør søke å samle naturinngrepene mest mulig. Langs eksisterende hovedveg- og banenett skal det legges vekt på hensynet til å opprettholde et differensiert transportsystem og fremtidig behov for utvidelser av veg- og banenettet.

Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder. Utformingen av utbyggingen bør bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder.

3.3 Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks- og naturområder. Beslutninger om utbyggingsmønster med transportsystem må baseres på brede vurderinger av konsekvenser, med særlig vekt på samfunnsøkonomiske kostnader, virkninger for langsiktige mål i landbruket og hensynet til å ta vare på natur- og kulturmiljøet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør utformes slik at en unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrket eller dyrkbar mark av høy kvalitet. Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivtrafikknettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljøer og grøntstruktur.

En bør unngå nedbygging av særlig verdifulle naturområder, inkl. særlig verdifulle kulturlandskap, sjø- og vassdragsnære arealer, friluftsområder, verdifulle kulturmiljøer og kulturminner.

3.4 Ved utforming av boligområder og trafikksystem skal det tas hensyn til statlige normer og retningslinjer for miljøkvalitet. Ved planlegging av nye boligområder og veganlegg bør en søke lokalisering og utforming som ivaretar miljøkvalitet slik at behov for avbøtende tiltak i ettertid unngås.

3.5 I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer.

Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet.

Sykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det.

Hensynet til gånde og bevegelseshemmede skal tillegges vekt i planleggingen.

Miljø- og helserisiko forbundet med transport av farlig gods skal tillegges vekt ved beslutninger om lokalisering av virksomhet som medfører slik transport og ved planlegging av transportårer og arealbruk langs transportårer.

3.6 Regionale publikumsrettete offentlige eller private servicetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senter-struktur og kollektivknutepunkter. Virksomhet som skaper tungtransport bør lokaliseres i tilknytning til jernbanen, havner eller hovedvegnettet.

4. Retningslinjer for samarbeid, beslutnings grunnlag og ansvar for gjennomføring

4.1 Kommuner, fylkeskommuner og regionale statlige myndigheter bør organisere planleggingen slik at det kan skje en samordning av arealbruken og transportsystemet i tråd med disse retningslinjene. Dette bør inngå som en del av det samarbeid som allerede foregår i medhold av samarbeidsplikt etter loven. I by- og tettstedsområder bør en samarbeide slik at planleggingen i den enkelte kommune kan skje innenfor omforente regionale rammer etter disse retningslinjene. Prinsipper for en utbyggingsstruktur med bl.a. avgrensning av by- og tettstedsområdene, senter-/servicestruktur, grøntstruktur og de ulike typer hovedtransportsystemer, bør avklares. Disse prinsippene bør nedfelles i en fylkesdelplan og føies opp i kommuneplanene.

Fylkeskommunen bør ha en sentral rolle som initiativtaker og pådriver i denne samordningen. I noen områder kan det være aktuelt også med samarbeid på tvers av fylkesgrensen.

4.2 Planarbeidet i fylker og kommuner bør legges opp slik at vedtak kan fattes på grunnlag av utredninger av alternative løsninger for utbyggingsmønster og transportsystem. Mulighetene for et effektivt offentlig transporttilbud skal avklares. Konsekvensene av de ulike løsningene for miljø, naturressurser og samfunn bør beskrives, herunder beregne de samfunnsøkonomiske konsekvensene av alternativene.

4.3 Vedtatte arealplaner i tråd med disse retningslinjene skal legges til grunn for statlige tilskudd og lån til utbygging av større utbyggingsområder og samferdselstiltak, samt etableringstillatelser, innenfor de retningslinjer som for øvrig gjelder for disse ordningene eller tiltakene.

For utfyllende kommentarer vises til St.meld. nr. 31 (1992-93) Regional planlegging og arealpolitikk med Innst. S. nr. 237 (1992-93) og St.meld. nr 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 med Innst. S. nr. 232 (1992-93).