



Bruken av innsigelser i Statens vegvesen

Perioden 2020-2025

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1140



Tittel

Bruken av innsigelser i Statens vegvesen

Undertittel

Perioden 2020-2025

Forfatter

Roar Midtbø Jensen og Jan Otto Askeland

Avdeling**Seksjon****Prosjektnummer****Rapportnummer**

1140

Prosjektleder

Roar Midtbø Jensen

Godkjent av

Erlend H. Aakre

Emneord

Innsigelser, kartlegging, plan- og bygningsloven, høringspart, vegprosjekt, uttalelser

Sammendrag

Rapporten oppsummerer en kartlegging av bruken av innsigelser etter plan- og bygningsloven hvor Statens vegvesen er involvert som høringspart for eksterne planforslag, og som forslagsstiller for egne vegprosjekter.

Undersøkelsen er gjort for perioden 2020 til 2025. I denne perioden har Statens vegvesen gitt rundt 7000 uttalelser til planforslag fra kommuner og andre aktører. I samme periode har Statens vegvesen fått vedtak i rundt 130 vegplansaker.

Det store flertallet av planforslag fra eksterne blir fremmet uten innsigelse fra Statens vegvesen eller innsigelsene blir løst før formell meklings hos Statsforvalteren.

Title

Use of Objections in the Norwegian Public Roads Administration

Subtitle

The period 2020-2025

Author

Roar Midtbø Jensen og Jan Otto Askeland

Department**Section****Project number****Report number**

1140

Project manager

Roar Midtbø Jensen

Approved by

Erlend H. Aakre

Key words

Objections, Planning and Building act, road project, statements, Consultation party

Summary

The report reviews the use of objections under the Planning and Building Act, where the Norwegian Public Roads Administration acts as both a consultation party and project proponent.

From 2020 to 2025, it submitted about 7,000 statements on external planning proposals and received decisions in around 130 road planning cases.

Most proposals proceed without objections, or objections are resolved before formal mediation with the County Governor.



Forord

Denne rapporten oppsummerer resultatet av en kartlegging om bruken av innsigelser i Statens vegvesen i perioden 2020 – 2025. Utgangspunktet for undersøkelsen er en bestilling fra Vegdirektoratet til divisjon Transport og samfunn. Kartleggingen ble gjennomført i perioden oktober 2025 – februar 2026 av de geografiske avdelingene i divisjonene Utbygging, Drift og vedlikehold og Transport og samfunn. Arbeidet er koordinert av Transport og samfunn/Transport sør hvor avdelingsdirektør Roar Midtbø Jensen og sjefingeniør Jan Otto Askeland har utarbeidet spørreskjema og rapport.

Vi retter en stor takk til de geografiske avdelingene i de tre divisjonene som har framskaffet datagrunnlaget. I spesiell takk til Transport nord for bidrag til forenklet utplukk av aktuelle saker fra arkivet.

Roar Midtbø Jensen

avdelingsdirektør

Sammendrag

Rapporten oppsummerer en kartlegging av bruken av innsigelser etter plan- og bygningsloven hvor Statens vegvesen er involvert som høringspart for eksterne planforslag og som forslagsstiller for egne vegprosjekter.

Undersøkelsen er gjort for perioden 2020 – 2025. I denne perioden har Statens vegvesen gitt rundt 7000 uttalelser til planforslag fra kommuner og andre aktører. I samme periode har Statens vegvesen fått vedtak i rundt 130 vegplansaker.

Statens vegvesens uttalelser til planer

Det store flertallet av planforslag fra eksterne blir fremmet uten innsigelse fra Statens vegvesen eller innsigelsene blir løst før formell mekling hos Statsforvalteren.

Perioden 2020-2025	Kommune(del)plan	Reguleringsplan	Totalt
Antall planforslag det er gitt uttalelse til	554	6493	7047
Antall planforslag det er fremmet innsigelse til	51	201	252
Andel planforslag det er fremmet innsigelse til	9,2 %	3,1 %	3,6 %

For kommune(del)planer har Statens vegvesen innsigelse i rundt 9 % av plansakene. For reguleringsplaner har etaten innsigelse i rundt 3 % av plansakene. Dette er en god indikasjon på at Statens vegvesen legger vekt på avklaringer på overordnet plannivå og dermed bidrar til større forutsigbarhet i planleggingen på mer detaljert nivå.

Statens vegvesens innsigelser på kommuneplannivået er ofte begrunnet med arealbruk som er i strid med statlige retningslinjer, mangelfullt beslutningsgrunnlag eller hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet. På reguleringsplannivået er innsigelsene fra Statens vegvesen ofte begrunnet med trafiksikkerhetshensyn, manglende beslutningsgrunnlag, hensynet til fremkommeligheten, hensynet til gange og sykkel og konflikt med byggegrense.

Statens vegvesens egne vegprosjekter

I undersøkelsen er det skilt mellom store og mindre vegprosjekter. Store vegprosjekter er i hovedsak vegprosjekter med investeringskostnad over 200 mill. kr og som divisjon Utbygging har ansvaret for å planlegge og bygge. Mindre vegprosjekter er i hovedsak prosjekter med investeringskostnad under 200 mill. kr og som divisjon Drift og vedlikehold har ansvaret for å planlegge og bygge.

I perioden 2020 – 2025 er det vedtatt 69 arealplaner for store prosjekter, av disse er 6 kommune(del)planer og 63 reguleringsplaner. For kommunedelplaner vil det nær sagt alltid være innsigelser. For reguleringsplaner er det innsigelser til rundt 65 % av planforslagene for de store vegprosjektene.

Det er registrert 61 vedtatte reguleringsplaner for mindre vegprosjekter i perioden 2020 – 2025. Ingen kommunedelplaner. For de mindre vegprosjektene er det innsigelser til om lag 25 % av reguleringsplanene.

For både store og mindre vegprosjekter, kommer de fleste innsigelsene fra statsforvalteren, men NVE, fylkeskommunene og til dels Bane NOR fremmer også ofte innsigelse til vegprosjekter. Innsigelsene er ofte begrunnet med hensynet til naturmiljø, naturfare, jordvern, kulturminner og nærmiljø (luftforurensning og støy).

De fleste innsigelsene til vegplaner blir løst gjennom dialog før formell mekling hos statsforvalter. I kartleggingsperioden gjelder dette 24 plansaker for store vegprosjekter og 5 plansaker for mindre vegprosjekter. I perioden er det ikke registrert noen vegplansaker som har blitt avklart etter mekling hos statsforvalter. Vi finner bare 2 vegplansaker i perioden som er avgjort etter behandling i Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD). Kartleggingen har pågått helt til utgangen av 2025, og det vil være noen innsigelsessaker som ikke er avgjort ennå.

Innholdsfortegnelse

Forord	1
Sammendrag	2
1. Bakgrunn	5
1.1 Statens vegvesens ansvar	5
1.2 Innsigelsesinstituttet og fullmakter og rutiner i Statens vegvesen	6
2 Metode for undersøkelsen	7
3 Resultater	8
3.1 Statens vegvesens uttalelser til andres arealplaner	8
3.1.1 Antall planforslag det er gitt høringsuttalelse til	8
3.1.2 Antall planforslag det er fremmet innsigelse til	8
3.1.3 Begrunnelser for innsigelser	9
3.1.4 Hvordan er innsigelsessakene løst	11
3.2 Statens vegvesens egen prosjektplanlegging – Store vegprosjekt	11
3.2.1 Antall planer for store vegprosjekter som er vedtatt i kommune-/bystyrer	11
3.2.2 Andelen planer for store vegprosjekter med innsigelser	12
3.2.3 Årsaker til innsigelser til store vegprosjekter og hvordan innsigelsene er løst	13
3.3 Statens vegvesens egen prosjektplanlegging – Mindre vegprosjekt	14
3.3.1 Antall planer for mindre vegprosjekter som er vedtatt i kommune-/bystyrer	14
3.3.2 Andelen planer for mindre vegprosjekter med innsigelser	14
3.3.3 Årsaker til innsigelser til mindre vegprosjekter og hvordan innsigelsene er løst	15
3.4 Resultater vurdert opp mot undersøkelsen i 2010 - 2012	16
4 Gjennomgang av saker avgjort i Kommunal- og distriktsdepartementet	17
4.1.1 Statens vegvesens egne planer	17
4.1.2 Eksterne planer som Statens vegvesen har fremmet innsigelse til	17
4.1.3 Kort omtale av innsigelsessakene avgjort av departementet	19

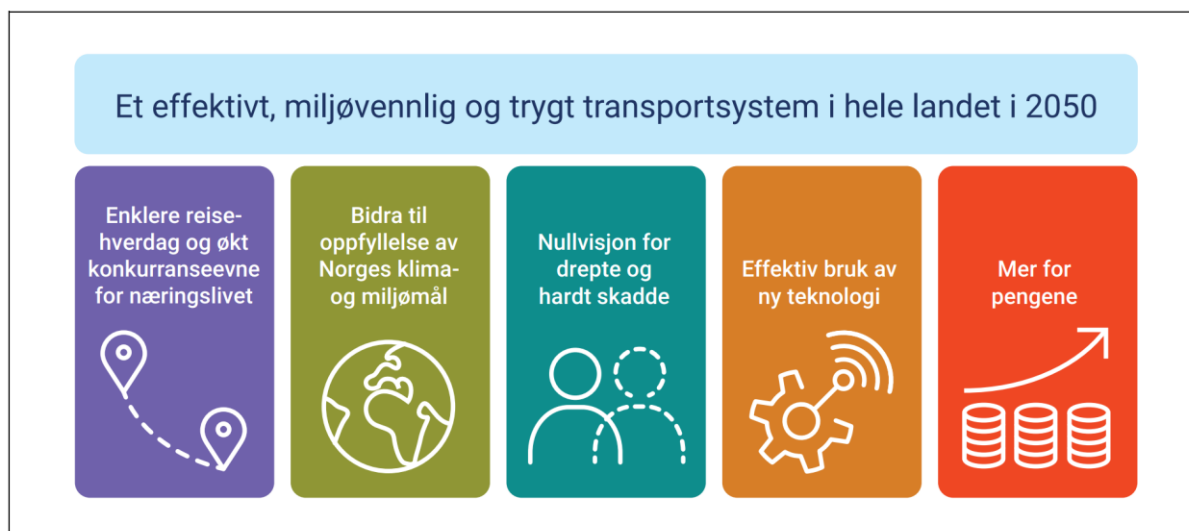
1. Bakgrunn

Undersøkelsen er gjennomført som ledd i arbeidet med faktagrunnlag for Nasjonal transportplan 2029 – 2040. Undersøkelsen sammenfaller også med – og kan være faktagrunnlag for – et prosjekt (KDD) har satt i gang i 2025 for å se nærmere på bruken av innsigelser i plansaker, med mål om raskere og mer effektive planprosesser.

Det ble i 2013 gjennomført en tilsvarende undersøkelse av innsigelsespraksis i Statens vegvesen (Statens vegvesens rapporter - Nr. 263). Det er vanskelig å gjøre sammenligninger med undersøkelsen for 13 år siden. Regionreformen og opphør av sams vegadministrasjon for riks- og fylkesveger fra 1. januar 2020 gjør at mye ikke er direkte sammenlignbart. Metodene i undersøkelsene er også ulike. I kapittel 3.4 er resultatene fra de to undersøkelsene nærmere sammenlignet.

1.1 Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen har ansvar for å oppnå målene i Nasjonal transportplan 2025 – 2036:



Dette ansvaret er basert på tre roller som er definert i instruksene for Statens vegvesen:

1. Byggherre: planlegger, prosjekterer, bygger ut, utbedrer, drifter og vedlikeholder den delen av riksvegnettet som etaten har ansvaret for.
2. Myndighetsorgan: vegmyndighet for riksveger og utvikler blant annet nasjonalt regelverk, foretar tilsyn, kontroll og godkjenninger, fatter vedtak etter lov og forskrift.
3. Fagorgan: har nasjonale oppgaver på vegne av hele sektoren, gir faglige anbefalinger og råd til Samferdselsdepartementet, koordinerer nasjonalt og internasjonalt arbeid.

Oppgaver som følger av plan- og bygningsloven er vesentlige for oppfølging av Statens vegvesens ansvar. Alle vegprosjekter må avklares etter reglene i loven. Øvrig arealbruk har også vesentlig betydning for fremkommeligheten for alle trafikantgrupper, trafikksikkerheten og klima- og miljøvirkningene som følger av vegtransporten.

Ansvarer som Statens vegvesen og andre offentlige organer har i planleggingen etter plan- og bygningsloven er tydelig definert i lovens § 3-2 om ansvar og bistand i planleggingen:

«Ansvarer for planlegging etter loven ligger til kommunestyrene, regionale planmyndigheter og Kongen, jf. §§ 3-3 til 3-7.

Offentlige organer og private har rett til å fremme planforslag etter reglene i §§ 3-7 og 12-3, jf. § 12-11.

Alle offentlige organer har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører deres sakfelt eller deres egne planer og vedtak og skal gi planleggingsmyndighetene informasjon som kan ha betydning for planleggingen. Dette gjelder også for Sametinget.

Statsforvalteren skal påse at kommunene oppfyller plikten til planlegging etter loven. Regional planmyndighet skal veilede og bistå kommunene i deres planleggingsoppgaver.»

Statens vegvesen kan fremme innsigelse mot forslag til kommune(del)planer og reguleringsplaner, jf. plan- og bygningsloven §§ 5-4, 5-5, 5-6, 11-16 og 12-13. I slike saker kan Statens vegvesen ha rollen som forvalter av riksveg og som statlig fagmyndighet med utøvelse av sektoransvar.

1.2 Innsigelsesinstituttet og fullmakter og rutiner i Statens vegvesen

Ordningen med innsigelse har som formål å sikre at vesentlige interesser, både nasjonale og regionale, ivaretas i kommune(del)planer og reguleringsplaner. Innsigelse innebærer at myndigheten til å treffe det endelige og rettslig bindende planvedtaket overføres fra kommunen til KDD. Før oversendelse til departementet, skal statsforvalter ha gjennomført mekling med sikte på å komme fram til enighet lokalt.

For Statens vegvesen er bruk av innsigelse aktuelt i byggherrerollen, dvs. i tilfeller hvor Statens vegvesen har vesentlige innvendinger til ett eller flere alternative løsninger som Statens vegvesen har utredet. I rollen som fagorgan eller myndighetsorgan, kan Statens vegvesen ha innsigelse til arealplanforslag fra eksterne parter, dersom planforslaget er i vesentlig konflikt med interesser etaten skal ivareta.

Det foreligger interne retningslinjer i Statens vegvesen for behandlingen av innsigelsessaker, samt omfattende veiledning for saksbehandlingen. Det meste av dette framgår av veileder V744 - *Nasjonale interesser Statens vegvesen skal ivareta i arealplanleggingen og bruk av innsigelse.*

Adgangen til å fremme innsigelse på vegne av Statens vegvesen og Nye Veier AS, er lagt til divisjon Transport og samfunn ved avdelingsdirektørene for de fem geografiske transportavdelingene. For å sikre enhetlig praksis i etaten er det etablert en rutine med kollegautsjekk mellom avdelingsdirektørene i transportavdelingene før høringsuttalelse med innsigelse blir sendt til kommunen.

Dersom innsigelsen er begrunnet med Statens vegvesens sektoransvar, skal innsigelsen i tillegg være godkjent av divisjonsdirektøren i Transport og samfunn. For disse sakene skal Vegdirektoratet også utarbeide et mandat for eventuell mekling hos statsforvalter. For saker som går videre fra mekling til behandling i KDD, er det også Vegdirektoratet som fremmer den endelige innstillingen fra Statens vegvesen til Samferdselsdepartementet.

2 Metode for undersøkelsen

Undersøkelsen er basert på spørreskjema i Excel som er tilpasset for besvarelse fra alle geografiske avdelinger i divisjonene Utbygging, Drift og vedlikehold og Transport og samfunn. Spørreskjemaene kan gjenfinnes i Statens vegvesens arkiv, dokumentnummer 24/260901-14, 24/260901-16 og 24/260901-17.

Det er utarbeidet en grundig forklaring for hvordan registreringen skal foregå.

Med en stor saksmengde, særlig for uttalelser til eksterne planforslag, er det alltid en utfordring med å få registrert alle relevante saker over flere år. De geografiske avdelingene i Transport og samfunn, har hatt den største utfordringen med dette. Det har imidlertid blitt jobbet godt med uttrekk fra arkiv, script og kunstig intelligens for å få et mest mulig riktig utplukk av saker. Resultatene av disse utplukkene har blitt vurdert av erfarne saksbehandlere.

Med mange involverte saksbehandlere i et manuelt registreringsarbeid, kan det ikke utelukkes at det blir noen feil. Resultatene fra de geografiske avdelingene har blitt vurdert i en sammenheng, og har stort sett virket logiske sett i forhold til antall kommuner og innbyggere i de ulike områdene. Det har blitt oppdaget noen åpenbare feilregistreringer som det er rettet opp i.

Det har kommet noen spørsmål underveis i registreringsarbeidet som har blitt hurtig besvart og delt med alle aktuelle avdelinger. Dette har forhåpentligvis bidratt til mer korrekt registrering.

Noen av spørsmålene har vært knyttet til hvilke sakstyper som skal registreres, særlig om temaplaner, kommuneplanens samfunnsdel, dispensasjoner og enkle reguleringsendringer, skal registreres. Svaret på dette har vært at ingen av disse sakstypene skal registreres. Registreringen har derfor bare omfattet kommune(del)planer og reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven hvor det er gjennomført formell høring.

I undersøkelsen er antall plansaker avgrenset til tidspunkt for avgitt høringsuttalelse. I en plansak er det flere formelle steg enn høring, samt dialoger som er journalført. Det er derfor ofte journalført flere dokumenter på samme plansak. Disse formelle stegene og dialogene, har ikke vært aktuelle å registrere. Det kan likevel ikke utelukkes at noe av dette feilaktig kan inngå i opptellingen av antall saker.

Noen av spørsmålene kan tyde på at det også har vært noen misforståelser om at det bare er aktuelt å registrere plansaker som har hele sin historikk innenfor perioden 2020 – 2025. Her har det imidlertid blitt tydelig klargjort at det er saksomfanget i den aktuelle tidsperioden som er av interesse, ikke historikken i enkeltsaker. Det betyr f.eks. at en avgjørelse i KDD i 2020, skal registreres selv om ingenting av det som foregikk før 2020 blir registrert. Tilsvarende skal en sak Statens vegvesen ga høringsuttalelse til i 2025 registreres, selv om vi ikke kjenner den videre behandlingen etter 2025.

Vi er kjent med at praksis kan variere noe når det gjelder utkvittering av høringer. Dersom gjennomgangen av et planforslag ender opp med at det ikke er behov for innspill fra Statens vegvesen, vil saksbehandler ha to valg: skrive et kort brev som klargjør at Statens vegvesen ikke har noen merknader eller utelate tilbakemelding. Det er bare sakene hvor det er gitt et formelt høringssvar som er tatt med i undersøkelsen, dvs. at det kan være mange saker som har blitt vurdert av saksbehandler, men som ikke vil inngå i totalt antall planer.

Oppsummert er det noen mulige feilkilder i opptellingen av det totale antallet plansaker. Det må imidlertid kunne legges til grunn at dette ikke kan ha virket vesentlig inn på hovedbildet som

undersøkelsen etterlater. Det er uansett et stort antall plansaker og feilkildene kan trekke litt i begge retninger. Når det gjelder antall innsigelser og antall innsigelser løst gjennom dialog, mekling og behandling i KDD – er usikkerheten betydelig mindre fordi dette er et mindre antall som er lettere å søke fram i arkivet og som er lettere å identifisere ved manuell gjennomgang. KDD publiserer også alle avgjørelser i innsigelsessaker på sin internettside.

3 Resultater

3.1 Statens vegvesens uttalelser til andres arealplaner

Statens vegvesen er involvert som høringspart for eksterne planforslag fra fylkeskommuner, kommuner og private. Det er divisjon Transport og samfunn som ivaretar denne oppgaven og kan fremme innsigelse dersom planforlaget er i vesentlig konflikt med interesser etaten skal ivareta.

3.1.1 Antall planforslag det er gitt høringsuttalelse til

Tabellen nedenfor viser antall planforslag som Statens vegvesen har gitt høringsuttalelse til i det aktuelle året.

Antall planforslag SVV har gitt høringsuttalelse til	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Reguleringsplan	1 316	1 165	1 131	1 073	896	912	6 493
Kommune(del)plan	86	85	88	95	91	109	554
Sum	1 402	1 250	1 219	1 168	987	1 021	7 047

I gjennomsnitt gis det høringsuttalelser til om lag 1200 planer per år hvor reguleringsplaner utgjør om lag 92 % av sakene. Tabellen viser at det er et noe avtakende antall reguleringsplaner som det er gitt høringsuttalelse til utover i perioden, og noe økende for kommune(del)planer.

Avgrensningen som er gjort for undersøkelsen, innebærer at det bare telles saker hvor Statens vegvesen har gitt høringsuttalelse. Dette gir ikke et fullstendig bilde av det faktiske arbeidet på oppgaveområdet. Det vil f.eks. være mange tilfeller hvor planforslag er vurdert, men hvor det er konkludert med at det ikke er nødvendig å formulere et hørings svar. I hver enkelt plansak utarbeides det også ofte høringsuttalelse ved planoppstart og til et forslag til planprogram. Underveis i planprosessen er det også dialoger som ikke fanges opp av denne undersøkelsen – enten i formelt planforum i regi av fylkeskommunen eller i løpende dialog mellom Statens vegvesen og kommunen/forslagsstiller. Statens vegvesen har etter plan- og bygningsloven både rett og plikt til å medvirke i planprosesser og medvirkning innebærer i mange tilfeller mer enn bare å avgi en formell høringsuttalelse.

3.1.2 Antall planforslag det er fremmet innsigelse til

Tabellen nedenfor viser antall planforslag med innsigelse fra Statens vegvesen ved høring av planforslag i den enkelte året.

Antall planforslag SVV har fremmet innsigelse til	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Reguleringsplan	37	34	26	38	30	36	201
Kommune(del)plan	5	4	9	16	9	8	51
Sum	42	38	35	54	39	44	252

I gjennomsnitt ble det fremmet innsigelse til 42 planer per år. Reguleringsplaner utgjør om lag 80 % av antall innsigelsessaker. Dette er naturlig siden det er betydelig flere reguleringsplaner enn kommune(del)planer.

Tabellen viser at det relativt få saker Statens vegvesen fremmer innsigelse til, sett i forhold til det totale antallet saker som etaten behandler.

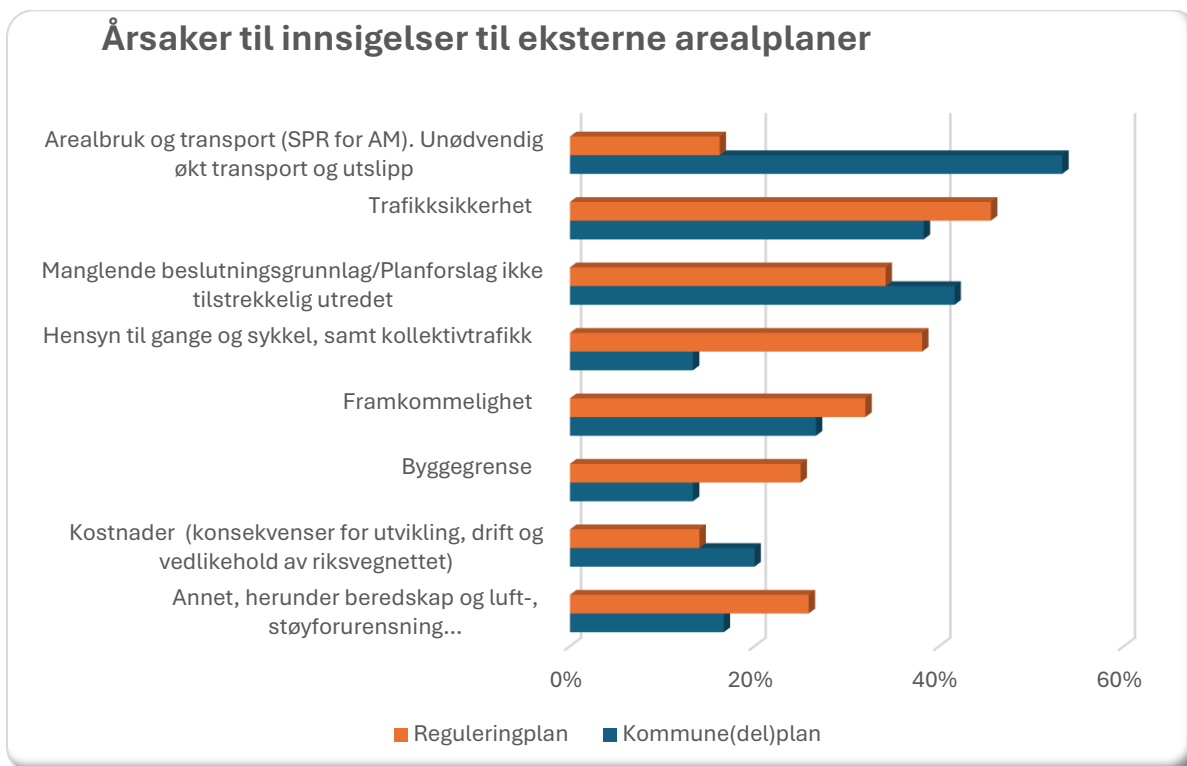
Antall planforslag i perioden 2020-2025 med	Hørings-uttalelser	Innsigelser	%-andel
Reguleringsplan	6 493	201	3,1 %
Kommune(del)plan	554	51	9,2 %
Sum	7 047	252	3,6 %

I perioden 2020-2025 har Statens vegvesen fremmet innsigelser i om lag 3 % av reguleringsplan-forslagene det er gitt høringsuttalelse til. Tilsvarende tall for kommune(del)planer er om lag 9 %. Relativt sett fremmes det 3 ganger så ofte innsigelse til kommune(del)planer som til reguleringsplaner.

Dette er en god indikasjon på at Statens vegvesen legger vekt på å få til avklaringer på overordnet plannivå og dermed bidrar til større forutsigbarhet i planleggingen på mer detaljert nivå. Det viser også at antall innsigelser fra Statens vegvesen kan reduseres på reguleringsplannivået – forutsatt at kommunen og andre forslagsstillere fremmer reguleringsplaner i samsvar med kommuneplanens arealdel.

3.1.3 Begrunnelser for innsigelser

En innsigelse skal begrunnes. I kartleggingen ble det derfor angitt 11 ulike årsakskategorier som transportavdelingene skulle bruke for å registrere hvilke begrunnelser som er blitt brukt i den enkelt innsigelsessak. Ved sammenstilling av resultatene har vi slått sammen de minst brukte kategoriene slik at vi i figuren nedenfor operer med åtte innsigelsesårsaker.



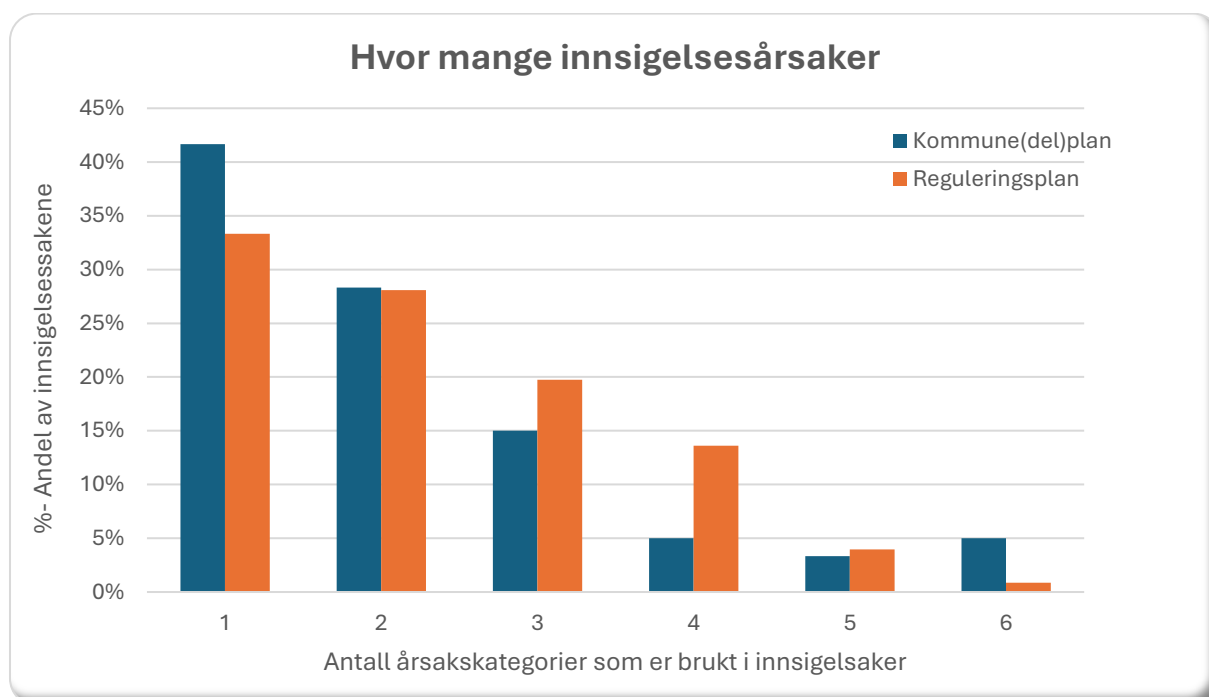
Figuren over viser hvor mange prosent av sakene den enkelte innsigelsesårsak er brukt alene, eller sammen med noen av de andre kategoriene, for å begrunne innsigelse.

Kategorien «Arealbruk og transport», dvs. motstrid med statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, er den dominerende begrunnelse i kommune(del)plansaker. Den er i langt mindre grad brukt som begrunnelse i reguleringsplaner. I saker som avgjøres av departementet vil dette i de fleste tilfellene være et element i Statens vegvesens begrunnelse for å fremme innsigelse.

Kategorien «Hensyn til gang og sykkel, samt kollektivtrafikk» er en mye brukt begrunnelse for innsigelser i reguleringsplaner, mens det er sjeldnere brukes som begrunnelse for innsigelser i kommune(del)planer.

De tre kategoriene «Trafikksikkerhet» og «Manglende beslutningsgrunnlag/planforslaget ikke tilstrekkelig utredet» og til dels «Fremkommelighet» er relativt ofte brukt som innsigelsesårsak og brukes omtrent like mye på kommuneplan- og reguleringsplannivået.

I kommune(del)planer er det i 42 % av sakene kun registrert én innsigelsesårsak. Tilsvarende tall er 33 % for reguleringsplaner slik stolpediagrammet nedenfor viser. Resultatet fra kartleggingen viser at det i gjennomsnitt er brukt 2,3 begrunnelser per innsigelsessak. Det er små forskjeller i gjennomsnittlig antall innsigelsesårsaker mellom de to arealplannivåene.



I gjennomsnitt er det i 35 % av alle kartlagte innsigelsessaker registrert kun én innsigelsesårsak. I om lag 60 % av innsigelsessakene er to til fire av kategoriene benyttet, mens det i de resterende sakene er registrert fem, eller flere, av innsigelsesårsakene i kartleggingen.

I kartleggingen er det lagt opp til å få innsikt om hvilke årsakskategorier som er brukt for å begrunne innsigelsene. Hensikten har ikke vært å få kjennskap til antall innsigelser i hver sak. For å eksemplifisere: En innsigelsessak i kategorien «Trafikksikkerhet» vil kunne ha i seg flere ulike innsigelser knyttet til trafikksikkerhet i en reguleringsplan som legges frem. Likevel telles dette bare som én innsigelsesårsak i denne sammenheng.

3.1.4 Hvordan er innsigelsessakene løst

Løst ved dialog før formell mekling hos statsforvalter:

Om lag 2/3 av reguleringsplanssakene er blitt løst med dialog før saken kommer opp til formell mekling hos statsforvalter. For kommuneplannivået er det om lag 1/3 av sakene som er løst på samme vis.

Det er positivt at så mange av reguleringsplanssakene løses før saken tas videre til formell mekling hos statsforvalter. Det kan tyde på gode dialoger og smidighet og vilje hos partene for å finne omforente løsninger. Saker på kommuneplannivået er ofte av mer kompleks og prinsipiell karakter. Det er derfor naturlig at det er en større andel av disse planene som går til formell mekling hos statsforvalter.

Løst ved formell mekling hos statsforvalter:

Kartleggingen viser at det kun er registrert 10 kommune(del)plansaker og 9 reguleringsplansaker som er løst ved formell mekling hos statsforvalter. Sett i forhold til antall saker avgjort i KDD og den usikkerheten som er redegjort for i kapittel 2 om metode for undersøkelsen, kan det tenkes at tallet reelt sett er noe høyere.

Saker avgjort av departementet

Kartleggingen avviker noe fra det vi finner på departementets nettsider. I rapporten har vi valgt å bruke departementets antall saker som er avgjort på dette nivået. Avvikene gjelder hovedsakelig saker tidlig i kartleggingsperioden.

Antall saker som ikke er løst/avgjort 31.12.2025

I kartleggingen fremkommer det 25 reguleringsplansaker og 79 kommune(del)planer som ikke er avsluttet. Behandling av innsigelsessaker kan ta lang tid, og med kartlegging av innsigelsessaker helt frem til utgangen av 2025, vil det være mange saker hvor det er avgitt høringsuttalelse, men hvor det er mye gjenstående saksbehandling.

3.2 Statens vegvesens egen prosjektplanlegging – Store vegprosjekt

Med «Store vegprosjekter» mener vi alle vegprosjekter som divisjon Utbygging er ansvarlige for. Dette er i hovedsak vegprosjekter med investeringskostnad over 200 mill. kr. Omtalen i kapittel 3.2 gjelder prosjekter som divisjon Utbygging har ansvar for, herunder også eventuelle prosjekter under terskelverdien som likevel inngår i denne divisjonens portefølje.

3.2.1 Antall planer for store vegprosjekter som er vedtatt i kommune-/bystyrer

Utbyggingsdivisjonen har fått godkjent 6 kommunedelplaner og 63 reguleringsplaner i kommune-/bystyrer i perioden 2020 – 2025. Tabellen nedenfor viser hvordan dette fordeler seg per år innenfor denne 6-årsperioden.

Plantype	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Reguleringsplan	15	10	10	16	5	7	63
Kommunedelplan	1	3	2				6
Sum	16	13	12	16	5	7	69

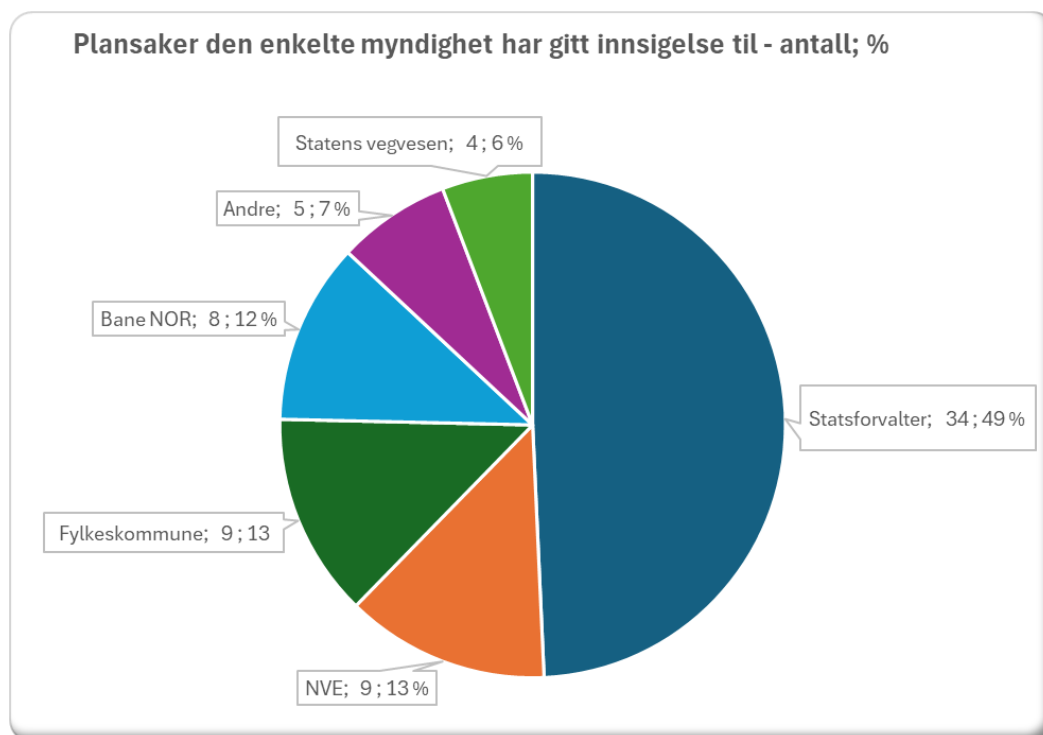
Av de godkjente planene er om lag 90 % reguleringsplaner. I gjennomsnitt er det blitt godkjent om lag 10 reguleringsplaner hvert år, og én kommunedelplan hvert år i perioden. Tabellen viser at det er et avtakende antall planer som er godkjent i siste del av perioden.

3.2.2 Andelen planer for store vegprosjekter med innsigelser

I kartleggingen er det ikke eksplisitt spurt om antall planforslag det er gitt innsigelse til. Med utgangspunkt i prosjektoversikten som Utbygging har brukt som underlag for kartleggingen, anslår vi at det i gjennomsnitt er blitt fremmet innsigelse til om lag 70 % av arealplanene som divisjonen har lagt ut på høring. For kommunedelplaner vil det nær sagt alltid være innsigelser. For reguleringsplaner er det innsigelser til om lag 65 % av planforslagene. Tallene i kartleggings-skjemaet og underlagsmaterialet synes ikke å være fullt ut konsistente. Det gir noe usikkerhet, men det vurderes å ha nokså marginal betydning for helhetsbildet. Vi anslår at det for begge plantyper er det om lag 47 planforslag det er fremmet innsigelse til i perioden.

Tallgrunnlaget viser at det stort sett er 2 eller 3 myndigheter som har fremmet innsigelser i kommunedelplansaker (i gjennomsnitt 2,3 per innsigelsessak). For reguleringsplansaker er tilsvarende antall noe lavere. I de fleste tilfellene er det 1 eller 2 myndigheter som har fremmet innsigelse i samme sak.

Kartleggingen viser at det er statsforvalteren som i størst grad fremmer innsigelser. Statsforvalteren har innsigelser til 34 planforslag i perioden for begge plantyper. Hvem som har fremmet innsigelser til plansaker i perioden, og deres relative andel – og antall plansaker de har fremmet innsigelse til, er vist i figuren nedenfor.



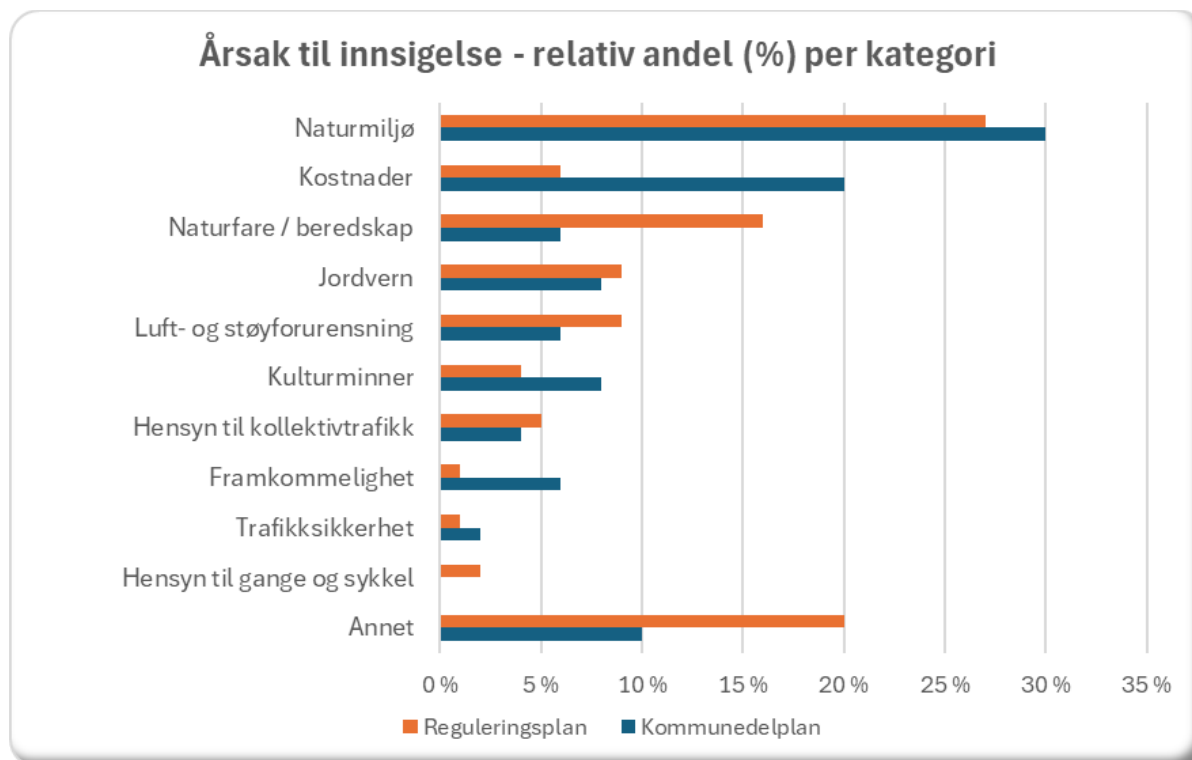
Flere av myndighetene kan ha innsigelse til samme plansak. Det vil derfor være en høyere %-andel av innsigelsessakene den enkelte myndighet er en av aktørene, enten alene eller sammen med noen andre. For å illustrere dette ser vi at statsforvalteren har innsigelse til 34 av totalt 47 plansaker med innsigelse. Statsforvalter vil da være part i 72 % av innsigelsessakene, enten alene eller sammen med andre offentlige aktører.

3.2.3 Årsaker til innsigelser til store vegprosjekter og hvordan innsigelsene er løst

I kartleggingen var det angitt elleve årsakskategorier som kunne brukes for å angi hvilke begrunnelser som i størst grad brukes i innsigelsessaker. Naturmiljø er den dominerende begrunnelsen for innsigelser både på kommuneplan- og reguleringsplannivå.

For kommuneplannivået følger deretter «Kostnader» som den nest vanligste årsak til innsigelser. Vi antar at dette i hovedsak skyldes at Statens vegvesen selv har innsigelse til en eller flere veglinjer som er utredet. Videre er kategorien «Annet» den tredje mest brukte begrunnelsen som er brukt. Av det som framkommer i underlagsmaterialet ser det ut til at mye av dette knyttet til beskrivelser i planbestemmelsene og forhold knyttet til jernbane.

For reguleringsplan er kategorien «Annet» den nest mest brukte årsaken for innsigelse. Utbyggingsdivisjonen beskriver at dette begrunnes med forhold som «Barn og unge og friluftsliv. Sikringssone rundt bygg. Planbestemmelser og konflikt med råderett tilknyttet areal for jernbane. Planbestemmelse om drift og vedlikehold jernbane. Manglende sikkerhetssone jernbanetunnel. Klimagassutslipp. Friluftsliv, planbestemmelser til midlertidig bygge- og anleggsområde. Reindrift flyttleiens funksjonalitet. Drikkevann. Forhold tilknyttet ny jernbane. Nullvekstmål, alternativsvurdering, manglende trafikkanalyse, planbestemmelse om høyde på E8, klimagassutslipp. Planbestemmelser om midlertidig bygge- og anleggsområdehensyn til drift, vedlikehold, utvikling og sikkerhet for jernbanen». Flere av disse stikkordene passer inn i de hovedkategoriene som er definert for spørreundersøkelsen.



Figuren over viser den relative andel per kategori til en samlet sum på 100 %. I mange av planforslagene med innsigelse, vil det være brukt flere kategorier for å begrunne en innsigelse. Informasjon om dette er ikke spesifikt etterspurt i kartleggingen. Vi har vurdert underlagsmaterialet som Utbygging har brukt i kartleggingen, og ut fra dette finner vi at det i gjennomsnitt er brukt cirka 2,2 innsigelsesårsaker i hver plansak med innsigelse.

Vi kan grovt sett multiplisere %-tallene i figuren over med 2,2 for å få en indikasjon på hvor stor andel av innsigelsessakene den enkelte kategori er en av årsakene til innsigelse. Naturmiljø vil eksempelvis være en begrunnelse for innsigelse i 66 % av kommunedelplanene.

Hvordan er innsigelsessakene for de store vegprosjektene løst?

Divisjon Utbygging har i kartleggingen angitt at det er 24 plansaker med innsigelse som er løst ved dialog før formell mekling hos statsforvalter. Seks av disse gjelder kommunedelplaner. KDD har på nettsiden til regjeringen.no omtalt to innsigelsessaker som departementet har avgjort i perioden. Begge gjelder reguleringsplansaker. Det er ikke meldt om noen saker som er løst ved formell mekling hos statsforvalter. Kartleggingen har pågått frem til utgangen av 2025, og det vil følgelig være en del innsigelsessaker som ennå ikke er avgjort.

3.3 Statens vegvesens egen prosjektplanlegging – Mindre vegprosjekt

Med «Mindre vegprosjekter» mener vi alle vegprosjekter som divisjon Drift og vedlikehold er ansvarlige for. I hovedsak vil dette være vegprosjekter med investeringskostnad under 200 mill. kr. Omtalen i kapittel 3.3 gjelder prosjekter som divisjon Drift og vedlikehold har ansvar for, herunder eventuelle prosjekter over denne terskelverdien som er i denne divisjonens portefølje.

3.3.1 Antall planer for mindre vegprosjekter som er vedtatt i kommune-/bystyrer

Kartleggingen viser at divisjon Drift og vedlikehold har fått godkjent 61 reguleringsplaner i ulike kommune-/bystyrer i perioden 2020 – 2025. Tabellen nedenfor viser hvordan dette fordeler seg per år innenfor denne 6-årsperioden.

Plantype	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Reguleringsplan	6	14	9	8	12	12	61
Kommunedelplan							0
Sum	6	14	9	8	12	12	61

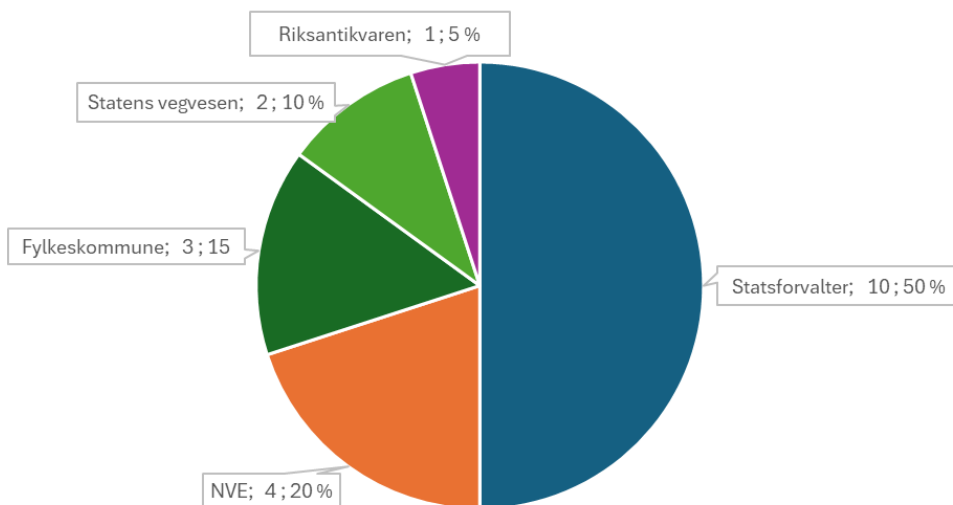
Det er ingen kommunedelplaner som har blitt godkjent i perioden. Dette er naturlig fordi det normalt ikke er behov for denne plantypen for mindre vegprosjekter. Mindre vegprosjekter blir avklart gjennom reguleringsplan, eventuelt også uten formell arealplan. Kartleggingen viser at det i gjennomsnitt er blitt godkjent om lag 10 reguleringsplaner hvert år i perioden.

3.3.2 Andelen planer for mindre vegprosjekter med innsigelser

Det er fem ulike innsigelsesmyndigheter som har fremmet innsigelser til divisjon Drift og vedlikehold sine planforslag i løpet av 6-årsperioden. Kartleggingen viser at disse har fremmet innsigelser til sammen 20 ganger på planforslag som lagt ut på høring.

I halvparten av sakene er innsigelsene blitt fremmet av statsforvalter. Hvem som har fremmet innsigelser til plansaker i perioden, og deres relative andel – og antall plansaker den enkelte aktør har fremmet innsigelse til, er vist i figuren nedenfor.

Plansaker den enkelte myndighet har gitt innsigelse til - antall; %

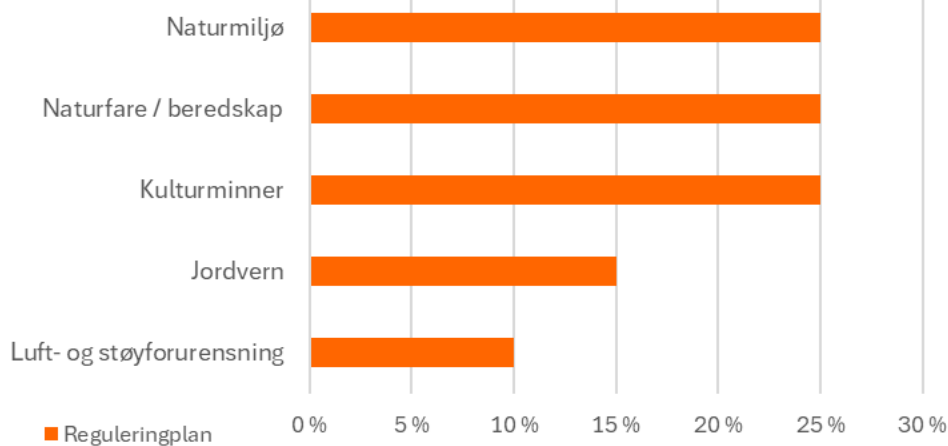


Tallgrunnlaget viser at det er mellom 10 og 20 reguleringsplanforslag det er fremmet innsigelser til. Antallet vil avheng av hvor mange av planforslagene det er én eller flere myndigheter som har fremmet innsigelse til samme planforslag. Kartleggingen gir ikke eksakt svar på dette. Vi anslår en midlere verdi som gir totalt 15 plansaker med innsigelse i perioden. Det tilsvarer at det gis innsigelse til om lag 25 % av reguleringsplanene til divisjon Drift og vedlikehold.

3.3.3 Årsaker til innsigelser til mindre vegprosjekter og hvordan innsigelsene er løst

I kartleggingen var det angitt elleve årsakskategorier som kunne brukes for å angi hvilke begrunnelser som var brukt i innsigelsessakene. Divisjon Drift og vedlikehold har i sin kartlegging kommet til av det er fem av disse kategoriene som er brukt som innsigelsesårsak av de ulike innsigelsesmyndighetene.

Årsak til innsigelse - relativ andel (%) per kategori



Figuren viser at det er tre innsigelseskategorier som er dominante; «Naturmiljø», «Kulturminner» og «Naturfare/beredskap. Det er den relative andel til hver enkelt kategori som er vist. Også i de mindre vegprosjektene vil vi ha plansaker hvor flere av kategoriene kan være benyttet som begrunnelse, men det antas å skje sjeldnere enn det vi ser på de store vegprosjektene.

Hvordan er innsigelsessakene for de mindre vegprosjektene løst?

Divisjon Drift og vedlikehold har i kartleggingen oppgitt at det er fem plansaker med innsigelse som er løst ved dialog før formell mekling hos statsforvalteren. Alle gjelder reguleringsplan-forslag. Vi finner ingen plansaker fra divisjon Drift og vedlikehold som er blitt avgjort av departementet i perioden 2020 – 2025. Divisjonen har heller ikke rapportert at det er noen saker som er løst ved formell mekling hos statsforvalteren. Kartleggingen har pågått helt frem til utgangen av 2025, og det kan være noen innsigelsessaker som ikke er avgjort ennå.

3.4 Resultater vurdert opp mot undersøkelsen i 2010 - 2012

Det ble i 2013 gjennomført en tilsvarende undersøkelse av innsigelsespraksis i Statens vegvesen (Statens vegvesens rapporter - Nr. 263). Det er vanskelig å gjøre sammenligninger med undersøkelsen for 13 år siden. Regionreformen og opphør av sams vegadministrasjon for riks- og fylkesveger fra 1. januar 2020 gjør at mye ikke er direkte sammenlignbart. Metodiske forskjeller i de to undersøkelsene kan også ha stor betydning for forskjellene vi finner i resultatene.

I rapporten fra 2013 er det angitt innsigelse fra Statens vegvesen i 5,5 % av sakene. 0,25 % av sakene ble meklet hos statsforvalter (den gang fylkesmann) og 0,07 % ble avgjort i departementet. Tilsvarende tall for undersøkelsene som nå er gjort er: 3,6 %, 0,3 % og 0,4 %. Den prosentvise andelen innsigelser fra Statens vegvesen ser dermed ut til å være litt lavere i perioden 2020 – 2025 enn slik det var for drøyt 10 år siden.

For Statens vegvesens egne planer for vegprosjekter ser det ut til at det prosentvise andelen med innsigelser har gått opp fra 27 % til 46 %.

Vi finner at det er store forskjeller i saksmengden som er lagt til grunn i de to undersøkelsene. I perioden 2010 – 2012 ble det registrert 11977 plansaker som Statens vegvesen ga uttalelse til. I perioden 2020 – 2025 er det registrert rundt 7000 saker. Denne store forskjellen i antall saker, kan trolig forklares med at det er tatt med mange flere uttalelser til planer i undersøkelsen for 2010 – 2012 enn i undersøkelsen som nå er gjennomført for 2020 – 2025. I den siste undersøkelsen er det f.eks. spurt på en slik måte at dispensasjonssaker, mindre vesentlige reguleringsendringer, temaplaner og annen dialog i plansaker ikke skal inngå i den totale saksmengden. Det er også gjort et valg med å avgrense saksmengden bare til saker hvor Statens vegvesen har avgitt formell høringsuttalelse til forslag til kommune(del)plan og reguleringsplan.

Tilsvarende er antallet arealplaner for Statens vegvesens egne vegprosjekter betydelig høyere i undersøkelsen for perioden 2010 - 2012 (over 200 planer årlig) enn undersøkelsen som nå er gjennomført (drøyt 20 planer årlig). Noe av forklaringen er knyttet til regionreformen og opphør av sams vegadministrasjon, men også her antar vi at måten det er spurt på kan ha hatt innvirkning på antallet plansaker som er registrert.

4 Gjennomgang av saker avgjort i Kommunal- og distriktsdepartementet

KDD har på sidene til regjeringen.no en oversikt og beskrivelser for alle innsigelsessaker avgjort i departementet i perioden 2000 – 2025. Vi har lest gjennom alle sakene for perioden 2020 – 2025 og plukket ut alle saker hvor Statens vegvesen har fremmet innsigelse eller hvor andre har fremmet innsigelse til Statens vegvesens vegplaner.

4.1.1 Statens vegvesens egne planer

Vi har funnet to saker som gjelder Utbyggingsdivisjonen og riksveg. Ingen saker som gjelder divisjon Drift og vedlikehold. Resultatet framgår av tabellene under.

Planer	Fylke	År avgjort i KDD	Hvem fremmet innsigelse og hva ble resultatet?
Reguleringsplan – E39 Massefylling på gnr. 32 Bråstein	Rogaland	2024	Statsforvalteren fikk medhold
Reguleringsplan – Rv. 70 Vikansvingen - Kontrollplassen	Møre og Romsdal	2022	Statsforvalteren fikk ikke medhold

4.1.2 Eksterne planer som Statens vegvesen har fremmet innsigelse til

I perioden finner vi følgende resultat for saker avgjort av KDD:

Beslutning i KDD	Antall kommuneplanens arealdel	Antall reguleringsplaner
SVV fikk medhold	6	2
SVV fikk delvis medhold	4	3
SVV fikk ikke medhold	3	6
Omforent løsning		1
Sum	13	12

I perioden 2020 – 2025 er det i alt 25 arealplansaker med innsigelse fra Statens vegvesen som har blitt avgjort i departementet, dvs. i snitt 4 saker i året. Av den totale saksmengden er det bare om lag 0,3 % av plansakene Statens vegvesen har uttalt seg til, som ender opp som innsigelsessak til behandling i KDD.

For hele perioden 2020 – 2025 har Statens vegvesen fått helt eller delvis medhold i 64 % av sakene og ikke medhold i 36 % av sakene. Statens vegvesen har i større grad fått medhold på kommuneplannivået enn reguleringsplannivået.

Sakene som ble avgjort i departementet i første del av perioden, ble fremmet som innsigelsessaker i gammel organisasjon for Statens vegvesen. Det kan derfor være interessant å se på innsigelsessakene som ble fremmet i ny organisasjon fra 2020. Et fornuftig utplukk kan da være sakene for perioden 2023 – 2025. Det er små tall, men det er likevel noen interessante observasjoner:

- I perioden 2023 – 2025 var Statens vegvesen involvert i 8 saker til behandling i departementet. I perioden 2020 -2022 var det 17 slike saker.

- For perioden 2023 – 2025 fikk Statens vegvesen helt eller delvis medhold i 75 % av de 8 sakene. Medhold i alle 4 sakene som gjaldt kommuneplanens arealdel, delvis medhold i 2 reguleringsplansaker og ikke medhold i 2 reguleringsplansaker.
- For perioden 2020 – 2022 fikk Statens vegvesen helt eller delvis medhold i rundt 60 % av de 17 sakene. Av de 9 sakene som gjaldt kommuneplanens arealdel fikk Statens vegvesen helt eller delvis medhold i 6 saker og ikke medhold i 3 saker. Av de 8 sakene som gjaldt reguleringsplaner, fikk Statens vegvesen medhold i 2 saker, delvis medhold i 2 saker og ikke medhold i 4 saker.

Det er små tall som ikke gir grunnlag for sikre konklusjoner. Det kan være flere årsaker til at det i de siste årene har blitt færre innsigelsessaker fra Statens vegvesen til behandling i departementet. Det kan være tilfeldige utslag. Det kan også være at Statens vegvesen har blitt mer forsiktig med å fremme innsigelser etter 2020 og/eller at det legges større vekt på dialog og avklaringer lokalt enn tidligere.

Under er en tabell og en kort omtale som gir mer detaljert informasjon for de aktuelle sakene.

Planer KPA = kommuneplanens arealdel RP = reguleringsplan	Fylke	År avgjort i KDD	Fikk Statens vegvesen medhold?
KPA Grimstad 2019-2031	Agder	2020	Ja
KPA Sandefjord	Vestfold	2020	Delvis
KPA Bærum kommune	Akershus	2020	Ja
KPA Nesodden kommune 2018-2042	Akershus	2020	Nei
KPA Østre Toten kommune	Innlandet	2020	Nei
KPA Gjøvik kommune	Innlandet	2021	Nei
KPA Stange kommune 2020-2032	Innlandet	2021	Delvis
KDP for Lillehammer by 2020-2023	Innlandet	2021	Delvis
KPA Aurskog – Høland 2018 – 2028	Akershus	2021	Delvis
KDP Frogner næringspark – Lillestrøm kommune	Akershus	2024	Ja
KPA Ullensaker kommune 2021-2030	Akershus	2024	Ja
KPA Kristiansand kommune 2023-2035	Agder	2025	Ja
KPA Bærum kommune 2022-2034	Akershus	2025	Ja
RP for E18 Kjørholt – Lanner i Porsgrunn kommune	Telemark	2020	Omforent
RP for Lønnebakke næringsområde – Porsgrunn kommune	Telemark	2020	Ja
RP for Ringsaker handelspark – Ringsaker kommune	Innlandet	2021	Nei
RP for Steimosletta – Avdal kommune	Innlandet	2021	Delvis
RP Eggemoen Aviation & Technology Park – Ringerike kommune	Buskerud	2021	Ja
RP for Haakon VII's gate 4 – Trondheim kommune	Trøndelag	2021	Nei
RP Innhavet – Hamarøy kommune	Nordland	2021	Nei
RP Althøyden industriområde – Alta kommune	Finnmark	2022	Nei
RP Puntsnes forretningsområde – Hjelmeland kommune	Rogaland	2023	Delvis
RP Ådalsveien 153 – Ringerike kommune	Buskerud	2025	Nei
RP Tandbergdansen – Ringerike kommune	Buskerud	2025	Delvis
RP Nygård næringspark – Ås kommune	Akershus	2025	Nei

4.1.3 Kort omtale av innsigelsessakene avgjort av departementet

2020 - KPA Grimstad 2019-2031. SVV og statsforvalter fremmet innsigelse til et nytt stort boligområde på Hesneslandet, utenfor prioriterte vekstområder i kommunen. Innsigelsen ble tatt til følge.

2020 – KPA Sandefjord. SVV, statsforvalter og fylkeskommune fremmet innsigelse til to næringsområder: Torp øst og Tassebekk. Innsigelsen for Torp øst delvis tatt til følge. Innsigelsen for Tassebekk ikke tatt til følge.

2020 – KPA Bærum kommune. SVV og statsforvalter fremmet innsigelse til boligområder på Avtjerna. Innsigelsen ble tatt til følge.

2020 – KPA Nesodden kommune 2018-2042. SVV, statsforvalter og fylkeskommune fremmet innsigelse til omfattende utbygging på Fagerstrand. Innsigelsen ble ikke tatt til følge.

2020 – KPA Østre Toten kommune. SVV og statsforvalter fremmet innsigelse til et boligområde NO2 ved Nordlia uten tilknytning til eksisterende bebyggelse. Innsigelsen ble ikke tatt til følge.

2021 KPA Gjøvik kommune. SVV fremmet innsigelse til boligområde B1 Brobakken utenfor definert byvekstgrense. Innsigelsen ble ikke tatt til følge.

2021 KPA Stange kommune 2020-2032. SVV og statsforvalter fremmet innsigelse til flere næringsområder ved E6 Kolostuen og Skavabakken. Innsigelsen ble delvis tatt til følge ved at områdene ved Skavabakken ikke ble godkjent.

2021 KDP for Lillehammer by 2020-2023. SVV, statsforvalter og fylkeskommune fremmet innsigelse til varehandel i strid med regional plan. Innsigelsen ble delvis tatt til følge.

2021 KPA Aurskog – Høland 2018 – 2028. SVV, statsforvalter og fylkeskommune fremmet innsigelse til nye boligområder i strid med regional plan. Innsigelsen ble delvis tatt til følge.

2024 KDP Frogner næringspark – Lillestrøm kommune. SVV fremmet innsigelse til alternativer som var geoteknisk utfordrende for E6, samt føre til distraksjon for trafikantene. Innsigelsen ble tatt til følge.

2024 KPA Ullensaker kommune 2021-2030. SVV og statsforvalter fremmet innsigelse til næringsområde for etablering av hotell utenfor det som er avsatt til hotellformål tilknyttet Oslo lufthavn. Innsigelsen ble tatt til følge.

2025 KPA Kristiansand kommune 2023-2035. SVV, statsforvalter og fylkeskommune fremmet innsigelse til nye nærings/handelsområder langs E18. Innsigelsen ble tatt til følge.

2025 KPA Bærum kommune 2022-2034. SVV, statsforvalter og fylkeskommune fremmet innsigelse til parkeringsnorm som er for lite restriktiv sett opp mot nullvekstmålet. Innsigelsen ble tatt til følge.

2020 RP for E18 Kjørholt – Lanner i Porsgrunn kommune. SVV hadde innsigelse til kryssløsning. Det ble underveis i saken lagt fram en omforent løsning.

2020 RP for Lønnebakke næringsområde – Porsgrunn kommune. SVV, statsforvalter og fylkeskommune fremmet innsigelse til detaljvarehandel. Innsigelsen ble tatt til følge.

2021 RP for Ringsaker handelspark – Ringsaker kommune. SVV og statsforvalter fremmet innsigelse til forslag om å åpne for handel (spesielt tilpasset Biltema) i næringsområdet. Innsigelsen ble ikke tatt til følge.

2021 RP for Steimosletta – Avdal kommune. SVV og statsforvalter fremmet innsigelse til lokalisering av detaljvarehandel. Innsigelsen ble delvis tatt til følge.

2021 RP Eggemoen Aviation & Technology Park – Ringerike kommune. SVV fremmet innsigelse fordi planen var i strid med LNF-område i KPA, samt med KDP for E16. Innsigelsen ble tatt til følge.

2021 RP for Haakon VII's gate 4 – Trondheim kommune. SVV og statsforvalter fremmet innsigelse til at det ikke foreligger kapasitetsberegninger og følsomhetsanalyser for et vegkryss. Innsigelsen ble ikke tatt til følge, men det ble gitt føringer for videre planlegging i området.

2021 RP Innhavet – Hamarøy kommune. SVV fremmet innsigelse begrunnet med motstrid til byggegrense langs E6 og fv. 662, samt manglende rekkefølgekrav om G7S-veg før boligutbygging. Innsigelsen ble ikke tatt til følge.

2022 RP Altahøyden industriområde – Alta kommune. SVV fremmet innsigelse til kryssløsning med bakgrunn i VDs avslag på fravikssøknad for rundkjøring på europaveg. Innsigelsen ble ikke tatt til følge.

2023 RP Puntsnes forretningsområde – Hjelmeland kommune. SVV, statsforvalter og fylkeskommune fremmet innsigelse til handel. Innsigelsen ble delvis tatt til følge.

2025 RP Ådalsveien 153 – Ringerike kommune. SVV fremmet innsigelse begrunnet med uheldig stedsutvikling med spredning av lokale funksjoner ut på E16, manglende hensyn til E16 og manglende dokumentasjon for trafikale virkninger. Innsigelsen ble ikke tatt til følge.

2025 RP Tandbergdansen – Ringerike kommune. SVV fremmet innsigelse til nytt boligfelt med begrunnelse i økt trafikkbelastning i kryss for E16, samt manglende tilbud for gående og syklende. Innsigelsen ble delvis tatt til følge.

2025 RP Nygård næringspark – Ås kommune. SVV fremmet innsigelse til å åpne for varehandel i næringsparken, begrunnet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Innsigelsen ble ikke tatt til følge.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag