

## TRAFIKKSIKKERHET MOT AR 2000

I [stortingsmelding nr. 34 \(1993–93\)](#) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97 er det beskrevet tiltak for å bedre kapasitets-, miljø- og trafikksikkerhetsforholdene i tettsteder ved bl. a. [Omlegging](#) rundt tettstedet Veblungsnes der noen av momentene er å utbedre overaskende skarpe svinger og få trafikken vekk fra bebyggelsen.

Det blir satset mer på [miljøprioritert](#) gjennomkjøring ved at flere fylker tar dette i bruk.

Det ble bevilget 4,7 milliarder kroner til strekningsvise tiltak og etter opplysning fra departementet ble det fordelt med tett oppunder 10% til Møre og Romsdal. 10% av dette igjen ville være tilstrekkelig til å bygge en 400 meter lang tunnel gjennom Tuen i den traseen som har ligget der fra tidligere.

sitat: *"Miljøforbedringstiltak i våre byer og tettsteder, som gir resultater på linje med det som er oppnådd i Hokksund og Hommelvik, koster ikke mye sett oppimot de samfunnsøkonomiske konsekvensene ved å la være."*

Ettersom all [vegplanlegging](#) skal skje etter plan- og bygningsloven fra 1. juli 1994, har kommunen et ansvar for å sørge for at vegbygging kan skje uten at det fører til store ulemper for beboerne.

I krav til [planinnhold](#) er det beskrevet en del faktorer det skal tas hensyn til som: nasjonale transportøkonomiske og miljømessige hensyn, og prosjektets virkninger for miljø, naturressurser, framkommelighet, trafikk-sikkerhet, omrademessige virkninger og gjennomførbarhet, minimalisering av naturinngrep, støyforhold, luftkvalitet, bomiljø, naturmiljø. Kostnadsoverslaget skal ha en nøyaktighetsgrad på + 25 %

Når kommunen i Kommunestyret den 02.10.2001, KS-055/01, vedtok å legge riksvegen i en lang miljøtunnel gjennom Tuen så var dette i tråd med retningslinjene i "[Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven](#)" og "[Sentrumsutvikling i små tettsteder](#)".

Kostnadene for en tunnel kan deles i start- og sluttkostnader og løpemeterpris. Her er start- og sluttkostnadene den største delen slik at løpemeterprisen blir forholdsvis liten. Nå har Vegkontoret gått med på å lage miljøtunnel slik at start- og sluttkostnadene er vedtatt så det blir bare løpemeterprisen som øker.

Grunnforholdene er ikke verre en at vegen kan legges i denne traseen men de bestemmer hva slags teknologi man skal bruke i henhold til uttalelse fra Bruseksjonen.

På spørsmål til avdelingsdirektøren i vegseksjonen i samferdselsdepartementet om hva som skjedde med bevilgningene til dette prosjektet når det ennå ikke er påbegynt, ble det svart at pengene ikke forsvinner men at de kan bli brukt til andre prosjekter intil det aktuelle prosjektet blir påbegynt. Det lokale vegkontoret kan gjøre en midlertidig omprioritering.

Spørsmålet er nå om Kommunestyret vil holde fast på sitt vedtak å la saken gå inn til [Miljøverndepartementet](#) for avgjørelse hvis Fylkesmannen går imot kommunestyrevedtaket.

Veblungsnes 26. feb 2002  
Magne Heen

## TRAFIKKSIKKERHET MOT AR 2000

### 2.3. Fysiske tiltak av betydning for økt trafikkikkerhet innenfor rammen av norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97

Investeringer i vegtiltak som gir bedret trafikkikkerhet Investeringsmidlene til vegtiltak er delt mellom en basisramme for hvert fylke og en øremerket del. Den øremerkede delen er i stor grad knyttet til forsterket innsats på stamvegnettet og de 10 største byområdene (TP 10–områdene).

Det er i perioden 1994–97 avsatt ca 6,2 mrd. kr av statlige midler til investeringer i TP 10–områdene, hvorav 4,7 mrd. kr til strekningsvise investeringer. Valg av investeringsprofil i TP 10–områdene bygger på samordnede transportplaner der flere alternative strategier er utredet. Vegnettet i de største byområdene har betydelige kapasitets-, trafikkikkerhets- og miljøproblemer. 50 pst. av trafikkulykkene – og vel 30 pst. av dødsulykkene – skjer i byer og tettsteder. I de ti største byområdene alene skjer 40 pst. av trafikkulykkene. De mest trafikerte vegene har flest ulykker. Vegkryssene utgjør hovedtyngden av ulykkesstedene. Utbygging av hovedvegnettet i byområder, herunder omkjøringsveger, vil foruten å bedre fremkommelighet for biltrafikken også gi betydelige miljø- og trafikkikkerhetsgevinster. Ved at biltrafikken får andre kjøreruter, kan miljø, sikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende blir bedre på det avlastede vegnettet. Dette fordrer imidlertid ofte at det gjennomføres tiltak også på de avlastede hovedårene.

I planperioden vil det bli gjennomført en rekke større prosjekter av betydning for trafikkikkerheten i de større byområdene.

Også utenom TP 10–områdene blir det satsset på prosjekter som bedrer kapasitets-, miljø- og trafikkikkerhetsforholdene i by- og tettstedsområder. Dette gjelder bl.a. vegtiltak i Hamarområdet og Kongsvingerområdet i Hedmark, bygging av hovedveger rundt byer og tettsteder i Oppland, nytt hovedvegsystem i Spjelkavik og omlegging rundt tettstedene Veblungsnes og Vestnes i Møre og Romsdal, omkjøringsveg rundt Grong tettsted (Ev 6) i Nord-Tr&oslash;slahndelag og utbedring av eksisterende riksveg og gater i Mo i Rana i Nordland.

Det er anslått at strekningsfordelte investeringer i perioden 1994–97 vil bidra til en reduksjon i antall skadde og drepte på ca 360.

I tillegg til det som inngår i de strekningsvise investeringer, legges det opp til et samlet beløp på ca 1,8 mrd. kr til spesielle trafikkikkerhetstiltak og utbygging av gang- og sykkelveger i perioden. Det er gjort nærmere rede for disse tiltakene senere i dette kapittel samt i kap. 2.15.

Prioritering av utbedring av ulykkespunkter og – strekninger, vegbelysning mv

I NVVP 1994–97 er det satt av 750 mill. kr (1994–kr) til spesielle trafikkikkerhetstiltak. Dette innebærer (i faste priser) en økning på 15 pst. når det gjelder denne type tiltak i forhold til planperioden 1990–93. Spesielle trafikkikkerhetstiltak omfatter en rekke forholdsvis billige og kostnadseffektive tiltak på vegnettet, som bl.a. utbedring av ulykkesbelastede punkter og strekninger (utbedring av farlige kurver, utbedring av kryss, oppsetting av rekkverk, skilting og retningsmarkering) og vegbelysning.

I perioden 1994–97 er det med basis i NVVP 1994–97 lagt opp til å utbedre 242 ulykkespunkter og 62 ulykkesstrekninger. 48 ulykkespunkter og 13 ulykkesstrekninger ble utbedret i 1994. Det forventes at 61 ulykkespunkter og 13 –strekninger vil bli utbedret i 1995.

For å lette kjøreforholdene og vinne mer erfaring med vegbelysning, planlegges hele Ev 18 gjennom Aust–Agder belyst. Det er i NVVP 1994–97 satt av 16 mill. kr til vegbelysning av Ev 18 under de strekningsvise investeringene. Dette er midler som kommer i tillegg til midler over budsjettposten spesielle trafikkikkerhetstiltak.

Prosjektet i Aust–Agder vil bli fullfinansiert i 1995. Hele Ev 18 gjennom fylket, bortsett fra parsellen Telemark grense – sterholt, vil da være belyst. Den siste strekningen skal bygges ut i planperioden, og det vil bli satt opp veglys som en del av prosjektet. Pr&oslash;slahveprosjektet vil bli fulgt opp med f&oslash;slahr- /etterunders&oslash;slahkelsler som vil gi svar på hvilken trafikkikkerhetsmessig effekt som er oppn&aringdd.

Også i Vestfold er det besluttet å etablere vegbelysning på hele Ev 18. I 1995 vil to nye strekninger av Ev 18 bli belyst.

Det ventes at spesielle trafikkikkerhetstiltak som gjennomføres i perioden 1994–97 vil bidra til en reduksjon i antall skadde og drepte på ca 280.

Intensivere arbeidet med å identifisere og utbedre overraskende skarpe vegkurver

Omtrent halvparten av ulykkene skjer utenfor tettbygd strøk. Møte- og utforkjøringsulykkene dominerer. Dette er ulykker som i stor grad skjer i kurver. I NVVP 1994–97 fremgår det at arbeidet med å identifisere og utbedre overraskende skarpe vegkurver vil bli intensivert.

Identifisering og utbedring av overraskende og farlige vegkurver inngår som et tiltak i Statens vegvesens "Miljø- og trafikksikkerhetsmeny" for å forebygge utforkjøringsulykker. I Akershus og Hordaland har Statens vegvesen tidligere foretatt en slik gjennomgang av riksvegnettet. I dette arbeidet anvendes et hjelpeverktøy som beregner utforkjøringsoverraskelsesrisikofaktoren (URF) for hver enkelt kurve på en strekning.

I ytterligere ni fylker har vegkontorene valgt identifisering og utbedring av overraskende vegkurver som et prioritert tiltak i forbindelse med "Miljø- og trafikksikkerhetsmenyen". Vegdirektoratet har utarbeidet en veiledning som beskriver arbeidsgangen ved et slikt arbeid.

Hordaland vegkontor har gjennomført en før- og etterundersøkelse av virkningene av tiltak som er gjennomført på riksvegnettet etter at overraskende vegkurver er blitt identifisert. Virkningene er blitt større enn hva man på forhånd hadde regnet med. Det har vært en reduksjon i antall møte- og utforkjøringsulykker på 70–80 prosent på de stedene der tiltak er blitt gjennomført.

Videreføre innsatsen når det gjelder vedlikeholdstiltak som har ulykkesreducerende effekt

I NVVP 1994–97 er det lagt opp til at innsatsen vil bli like stor som i perioden 1990–93 når det gjelder oppfølging av tiltak på ulykkesutsatte steder, utbedring av vegrekkeverk, skilting og oppmerking, siktrydding, strøing og salting. Videre fremgår det at vedlikeholdsinnsatsen i større grad vil bli prioritert etter trafikksikkerhetsmessig gevinst av aktuelle tiltak.

Det arbeides med å utvikle et EDB-verktøy med sikte på å bedømme trafikksikkerhetseffekter av ulike vedlikeholdstiltak. Dette verktøyet skal basere seg på data fra det nye ulykkesregistret som er under utvikling.

Verktøyet skal også forholde seg til vedlikeholdsstandard og til budsjett- og regnskapstall, hvilket muliggjør en beregning av de økonomiske konsekvensene av aktuelle tiltak. Analyseverktøyet skal foreligge i 1995, slik at det kan benyttes i arbeidet med neste NVVP. Vegdirektoratet har nylig avsluttet et forskningsprosjekt med sikte på å øke kunnskapen om den trafikksikkerhetsmessige effekten av vegsalting. Prosjektet viser at bruk av salt i vintervedlikeholdet gir en reduksjon i antall personskadeulykker på 20 pst. i vinterhalvåret på de strekninger der det er aktuelt å salte. I 1995 fullføres et prosjekt om miljøeffekter av vegsaltingen.

Vegdirektoratet vil med bakgrunn i disse prosjektene ta endelig beslutning om i hvilket omfang det skal saltes og eventuell bruk av nye metoder for benyttelse av salt som friksjonsforbedrende tiltak. Når det gjelder gjennomføring av slike tiltak i planperioden, vil vegnettet bli sett i sammenheng med mest mulig ensartet praksis på landsbasis.

#### Miljøprioritert gjennomkjøring

Det blir i perioden 1994–97 satset mer på miljøprioritert gjennomkjøring ved at flere fylker tar dette i bruk. Ett prøveprosjekt, rv 135 Rakkestad i Vestfold, ble fullført i 1993. Ytterligere tre prøveprosjekter ble fullført i 1994. Disse er på rv 30 Os i Hedmark, rv 15 Stryn i Sogn og Fjordane og rv 66 Batnfjordsøra i Møre og Romsdal. Det femte prøveprosjektet, rv 35 Hokksund i Buskerud, fullføres i 1995. Formålet med prøveprosjektene har vært å vise hvordan gjennomfartsveger i tettsteder kan utformes for å oppnå ryddigere tettsteder og et trafikkbilde som er mer tilpasset fotgjengere og syklistene. Prøveprosjektene blir evaluert gjennom før- og etterundersøkelser for å få vite om de gjennomførte tiltakene har virket etter hensikten. I tillegg er det de siste årene gjennomført prosjekter på rv 165 i Åros i Buskerud, rv 43 i Vanse i Vest-Agder, rv 461 i Nodeland i Vest-Agder og E16 gjennom Voss i Hordaland.

Det er videre satt igang eller under planlegging en rekke nye prosjekter, som vist på foregående side.

Ved utgangen av perioden 1994–97 ventes om lag 30 km miljøprioritert veg ferdigstilt. Videre oppfølging:

Det vil i perioden 1994–97 bli satset på å bedre fremkommelighets-, miljø- og trafikksikkerhetsforholdene i by- og tettstedsområder. Det vil i perioden bli satset på miljøprioritert gjennomkjøring/flere nye prøveprosjekter. Prøveprosjektene vil bli evaluert. Det vil i perioden bli satset videre på utbedring av ulykkesbelastede punkter og strekninger samt vegbelysning. Hele Ev 18 gjennom Aust-Agder og Vestfold planlegges belyst. Arbeidet med å utbedre overraskende og skarpe kurver vil bli intensivert. Vedlikeholdsinnsatsen vil i større grad bli prioritert etter trafikksikkerhetsmessig gevinst av aktuelle tiltak. Det arbeides med å utvikle et EDB-verktøy med sikte på å bedømme trafikksikkerhetsmessig effekt av ulike vedlikeholdstiltak. Det vil bli vurdert hvilke vegger som skal saltes og om nye metoder for bruk av salt som friksjonsforbedrende tiltak skal tas i bruk.

#### Hovedside

Kap. 2 Innsatsområder – innholdsfortegnelse

Neste avsnitt 2.4. Nytte/kostnad-analyser av trafikksikkerhetstiltak

.....  
<http://odin.dep.no/md/norsk/publ/rapporter/022041-220002/index-dok000-b-n-a.html>

T-1161 ISBN 82-457-0128-9

## Sentrumsutvikling i små tettsteder

Forord

....  
1.5.2 Er miljøforbedring dyrt ?

Sentrumsutvikling i små tettsteder

Investeringene i Hommelvik og Hokksund var henholdsvis 14 og 50 millioner kroner og Vegkontorenes midler representerer store deler av summen. Sett i forhold til hva som brukes på norske tettsteder i dag er dette store summer. Men, i forhold til hva som investeres andre steder i samfunnet, er det beskjedne beløp. En enkel rundkjøring, som Norge etterhvert er fullt av, koster 3–4 millioner. En litt komplisert rundkjøring i Tønsberg kostet 12 millioner. Et planfritt kryss koster 20–25 millioner og en tunnel oftest fra 50 til 75.000 kroner pr løpemeter. For den summen som ble brukt i Hokksund kunne man altså fått 400 meter tunnel. Stasjonsgata i Hokksund er 600 meter lang. Midlene som ble brukt i Hommelvik tilsvarer 140 meter tunnel.

Midlene i TON- og MPG- prosjektene skriver seg i hovedsak fra ordinære poster i kommunale og statlige budsjett hvor det er vist vilje til omprioritering eller fremskyvning av midler. At det ikke har vært snakk om ekstraordinære midler eller midler tatt fra andre sektorer er et viktig poeng.

"Handelen trenger ikke sentrum, men sentrum trenger handelen", blir det ofte sagt i forbindelse med sentrumsutvikling. På små tettsteder er det kan hende omvendt. Lokalhandelen trenger et sentrum for å klare seg. At handels- og næringsliv i små byer og tettsteder har slitt i konkurranse med blant annet bilbaserte kjøpesentre har flere steder ført til "døde" sentrumsområder hvor tappt investeringsvilje har ført stedet inn i en negativ spiral.

Miljøforbedringstiltak som gjør by- og tettstedssentrum til attraktive bo- og besøksområder og som samtidig skaper investeringsvilje hos næringslivet, kan danne grunnlag for en bærekraftig videreutvikling av stedet. Miljøforbedringstiltak i våre byer og tettsteder, som gir resultater på linje med det som er oppnådd i Hokksund og Hommelvik, koster ikke mye sett oppimot de samfunnsøkonomiske konsekvensene ved å la være.

....

#### 1.6.1 Statens vegvesen

Vegvesenet arbeider med forbedring av eksisterende vegnett. I Stortingsmelding nr.34 1992–93 (Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97) blir vegkontorene tillagt et opprydningsansvar i forbindelse med omlegging av riksveg. Der hvor vegstreknings og gater blir avlastet etter bygging av nye omkjøringsveier, vil det blir foretatt miljømessig forbedring tilpasset vegens/gatens nye funksjon. Dette gjelder særlig i byer og tettsteder hvor største delen av trafikken var gjennomgangstrafikk.

Inntrykket er at vegkontorene tar dette ansvaret alvorlig og midler til opprydning blir nå lagt inn i prosjektbudsjett for omlegging/nedgradering av riksveg. I Hommelvik fikk vegkontoret et opprydningsansvar da E-6 ble lagt utenom sentrum. I tillegg kan vegkontorene bruke miljøgate som et midlertidig tiltak i påvente av omkjøringsveg. ....

<http://odin.dep.no/md/norsk/regelverk/rikspolitiske/An022005-990557/index-dok000-b-n-a.html>

## Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven

Med vedlegg "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" T-1057

### 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 a 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 fylkes kommunale 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

### Innhold

1. [Innledning](#)
2. [Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging](#)

3. [Samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkes kommunen og kommunen om planlegging av riks og fylkesveger](#)
- 3.1 [Behovet for å avklare ansvars- og rollefordelingen mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen](#)
- 3.2 [Statens vegvesens mulighet til å utarbeide og fremme planer etter plan- og bygningsloven](#)
- 3.3 [Innsigelse og klage](#)
4. [Oversiktsplanlegging](#)
- 4.1 [Samordnet oversiktsplanlegging](#)
- 4.2 [Avklaring av vegtraseer gjennom oversiktsplanlegging](#)
- 4.3 [Krav til planinnhold](#)
- 4.4 [Fylkesplan](#)
- 4.5 [Kommuneplan](#)
5. [Reguleringsplanlegging](#)
- 5.1 [Krav til planinnhold](#)
- 5.2 Krav om regulering
- 5.3 Mindre vesentlig reguleringsendring
- 5.4 Framstilling av "rene" vegreguleringsplaner
6. Bruk av bebyggelsesplan
7. Meldeplikt og konsekvensutredning etter plan og bygningslovens kap VII-a
8. Forholdet til vegnormalene
9. [Overgangsbestemmelser](#)

Vedlegg

Rundskriv T-5/93. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

## 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 fylkes kommunale 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, fylkes kommunen 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 vegplansaker 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 fremme planer 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 i 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 om regulering.

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, frisisiktsoner 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 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 egengodkjenningskompetanse 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. Samordnings siktemålet 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 medgår grunn 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 å 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, trafiksikkerhet, 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 å 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 godkjenningmyndighet 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 inngå 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 veganlegget, 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 korridorane 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 veganlegget inngå 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 av til arealkategori nr 1 "bygeområder" og til arealkategori nr 2 "landbruks-, natur- og friluftsområde", 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 veganlegget 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 veganlegget. 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 veganlegget.

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 kryssing er, 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 behandling 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 vegbyggingsmateriale 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 forskyninger av vegtraseer, mindre innshrenkninger av arstanden mellom byggegrenser og mindre endringer i vertikalprofilen 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 grunnerv. ....

## **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.