

Vegoverbygg



Statens vegvesen

Vegoverbygg

HÅNDBØKENE I STATENS VEGVESEN

Dette er en håndbok i vegvesenets håndbokserie - en samling fortløpende nummerte publikasjoner som først og fremst er beregnet for bruk innen etaten.

Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten - håndbok - 022.

Det er den enkelte fagavdeling innen Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

De daglige fellesfunksjoner som utgivelse av håndbøker fører med seg, blir ivare tatt av det sentrale håndboksekretariatet.

Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:

- Nivå 1 - *Røde striper på omslaget* - omfatter Forskrifter, Normaler og Retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.
- Nivå 2 - *Blå striper på omslaget* - omfatter Veiledninger, Lærebøker og Vegdata godkjent av den enkelte avdeling i Vegdirektoratet.

VEGOVERBYGG

Nr. 161 i Vegvesenets håndbokserie
Opplag: 1000
Trykk: G.C.S A/S

ISBN 82-7207-307-2

FORORD

Vi har flere vegoverbygg i Norge, og mange planlegges.

Utgangspunktet for et vegoverbygg kan være:

1. Å bygge over en veg som ligger der for å få arealer til ett eller flere formål.
2. Å bygge ny veg gjennom bebygd område.

Et vegoverbygg, her også kalt veglokk, er definert som en konstruksjon med vegger og tak over vegen.

Håndboka gjelder primært når veglokket bebygges.

Riksvegoverbyggene som har vært behandlet i Vegdirektoratet, viser at det er behov for retningslinjer og generelle krav til faglig og politisk vurdering av disse prosjektene. At byene er satsingsområde for Statens vegvesen de nærmeste år, forsterker behovet for retningslinjer.

Formålet med dette heftet er å

- * avklare Vegvesenets policy
- * gi initiativtakere, planleggere og styresmakter en innføring i saksområdet
- * lette arbeidet med konkrete prosjekter
- * vise saksgangen i planprosessen
- * legge til rette for likeartet håndtering av slike saker på landsbasis

I håndboka drøftes krav til planer, produkt, økonomi og rettslige forhold knyttet til vegoverbygg. Boka er utarbeidet for riksveger, men kan med visse tillempinger også benyttes for fylkeskommunale og kommunale vegger.

En arbeidsgruppe i Statens vegvesen har i tidsrommet september 1987 - april 1988 utarbeidet et utkast til håndbok. Etter en foreløpig behandling av Vegdirektoratet, ble utkastet sendt på høring til Statens vegvesen i alle fylker samt til en del fylkeskommuner, kommuner og konsulentfirmaer våren 1989.

Håndboken er omarbeidet etter høringen. Tor Smeby og Gunnar Fitje ved Kontor for vegutforming er kontaktpersoner i Vegdirektoratet.

Desember 1992

Ansvarlig avdeling: Plan- og anleggsavdelingen

4

9.

1. INNHOLD

	Side
1 INNHOLD	5
2 BAKGRUNN	5
2.1 Historikk	5
2.2 Veglokk/vegoverbygg	5
2.2.1 Ulike typer veglokk	5
2.2.2 Ulemper og fordeler ved veglokk	9
2.3 Vegvesenets policy hittil	10
3 PLANLEGGING	12
3.1 Lovverk	12
3.2 Plankrav	12
3.3 Planprosess	13
4 PRODUKTKRAV	17
4.1 Soner og estetiske faktorer	17
4.2 Lokktyper og funksjonskrav	18
4.3 Støy og forurensning	19
4.4 Konstruksjonskrav	20
4.4.1 Geometri	21
4.4.2 Tekniske installasjoner	22
4.4.3 Sikringstiltak	24
4.5 Kostnadsfaktorer	24
5 RETTSLIGE FORHOLD	25
5.1 Erstatningsrettslige spørsmål/ansvarsforhold	25
5.1.1 Innsnevret utbyggingsadgang	25
5.1.2 Byggherreansvaret	25
5.1.3 Naboansvaret	26
5.1.4 Sikring av overbygg	26
5.1.5 Forurensning	27
5.1.6 Katastroferisiko	27
5.1.7 Inspeksjonsrett	27
5.1.8 Slutføringsgaranti og garanti om framtidig ansvar	27
5.2 Veglovmessige spørsmål	28
5.2.1 Byggegrenser/avkjørsler	28
5.2.2 Ledninger	28
5.2.3 Reklameskilt	28
5.2.4 Gjerder	29
5.3 Registrering av eiendommen	29

	Side
6 ØKONOMI	30
6.1 Krav til samfunnsnytte	30
6.2 Fordeling av kostnadene	30
6.2.1 Prinsipper for kostnadsdelingen	30
6.2.2 Noen praktiske eksempler	31
6.3 Økte kostnader til drift og vedlikehold	32
6.4 Forsering av overbyggingsprosjekter	33
6.5 Kontrakt/avtale	33
7 KONKLUSJONER	35
BILAG 1 Fem eksempler på veglokk	37
BILAG 2 Riksveglokk bygget i Norge til nå (1992-93)	57
BILAG 3 To eksempler på kontrakt	62

2. BAKGRUNN

2.1 Historikk

"Lokk" var for ikke så lenge siden et ukjent begrep i vår vegterminologi. De lokkene som vi etterhvert har fått, er blitt bygget det siste tiåret. Flertallet av disse er såkalte "miljølokk" for å imøtekomme de stadig større miljøkrav som Vegvesenet er blitt stilt overfor ved framføring av nye hovedtrafikkårer i tettbygde områder. Med disse lokkene har en stort sett fått eliminert støy- og barrieremessige ulemper som tradisjonelle vegskjæringer i dagen ville ha medført. Lokkene har også bidratt til å få gjennomført viktige prosjekter som gjennom mange år var blitt stående i stampe uten planavklaring.

Knapphet på byggearealer og høye tomtepriser i byområdene har i de senere år skapt et press for å utnytte "ledig" luftrom over både eksisterende og planlagte hovedtrafikkårer. Dette har ført til de såkalte "næringslokkene", delvis i kombinasjon med boliger. Disse lokkene innebærer som regel også store miljøfordeler.

Etter mønster blant annet fra Italia er det også i Norge kommet forslag om såkalte "service-lokk" for å forbinde 2-sidige service-anlegg med hverandre. Det er bygd en servicebru over E6 i Malvik øst for Trondheim.

2.2 Veglokk/vegoverbygg

Veglokk/vegoverbygg er her definert som konstruksjon med vegger og tak over vegen. Et veglokk er således den bærende konstruksjon for overliggende aktivitet med eller uten bebyggelse.

Veglokk/overbygg skiller seg fra vegbruer og vanlige tunneler både som konstruksjon og formålmessig.

I motsetning til en tradisjonell tunnel er veglokket et byggverk som omslutter vegen. Hensikten med veglokket er å få areal til forskjellige formål, og i tillegg beskytte omgivelsene mot trafikkstøy og forurensning. I motsetning til en fjelltunnel kan ikke en veglokkonstruksjon utvides senere ved strossing. Det er derfor spesielt viktig å skaffe tilstrekkelig rom under lokket ved nyanlegg.

2.2.1 Ulike typer veglokk

Et miljølokk har til hovedformål å beskytte omgivelsene mot trafikkstøy og forurensning. Som eksempel på miljølokk kan nevnes Hamanglokket over E16, bygget i 1983-84. Også begrepet miljøtunnel og friareal/parklokk blir brukt for slike konstruksjoner. Se bilag 1, bak i heftet.



Figur 1. Hamanglokket, miljølokk over E16 ved Sandvika vest for Oslo

Et næringslokk er preget av næringsbebyggelse. Som eksempel kan nevnes Teleplanlokket på Rv 166, bygget i 1986-87. Se bilag 1.

Et boliglokk er preget av boligbebyggelse. Som eksempel kan nevnes Brynsveilokket på Rv 164, bygget i 1984-85. Se bilag 1.

Næringslokk og boliglokk eller kombinasjoner av dette, er i hovedsak å finne i byer og tettsteder. En fellesbetegnelse kan være bebyggelseslokk.



Figur 2. Teleplanlokket, bebyggelseslokk over rv 166 ved Lysaker vest for Oslo

Et servicelokk representerer service og tjenester rettet mot vegtrafikanterne.

Serviceblokk i bystrøk fanges opp av betegnelsen bebyggelsesblokk.

Som eksempel på servicelokk i spredt bebyggelse kan nevnes bru over E6 i Malvik i Sør-Trøndelag. Servicebruer er "landlige fenomen" som skiller seg fra de andre typene av vegblokk/overbygg både som konstruksjon og visuelt. Se bilag 1, bak i heftet.



Figur 3 Servicebru over E6 i Malvik øst for Trondheim

I bilag 2 er listet opp riksveglokk bygget i Norge til nå.

2.2.2 Ulemper og fordeler med veglokk

Enhver lokk-konstruksjon er en restriksjon for transportsystemet. Stort sett kan en si at de negative sidene ved lokk går ut over trafikantene og vegholder, mens de positive kommer omgivelsene til gode. Disse konsekvensene må veies opp mot hverandre.

Ulemper ved lokk/overbygg:

- * Begrenser vegsystemets funksjon
- * Begrenser mulighetene for videre utbygging av vegsystemet
- * Gir økte driftsutgifter for vegsystemet
- * Trafikantene blir "stengt inne" og får uheldige inntrykk
- * Trafikantenes orientering i omgivelsene vanskeliggjøres
- * Kan komme i konflikt med landskapets/bybildets form og bli estetiske fremmedelementer

- * Kan føre til uheldige tetthetsdannelser og forholdsvis altfor stor arealutnyttelse
- * "Lokketasjen" kan komme i konflikt med bakkeplanets miljø og estetikk.

Fordeler ved lokk/overbygg:

- * Kan avvikle trafikk i estetisk sårbare områder
- * Gir tomtearealer og grunnlag for en helhetlig byform
- * Fjerner vegen som fysisk og visuell barriere
- * Kan gi sammenhengende friområder
- * Fjerner nedsmussing av omgivelsene
- * Gjør støyskjerming overflødig
- * Kan gjøre uheldige arealkrevende vegomlegginger unødvendige

2.3 Vegvesenets policy hittil

Statens vegvesen har hittil ikke hatt enhetlige retningslinjer på området. Lokkprosjektene er til nå håndtert ved de enkelte vegkontor "fra sak til sak", som regel i samarbeid med vedkommende kommune og lokkbygger, og med nødvendig kontakt mot Vegdirektoratet.

Utgangspunktet for et vegoverbyggprosjekt kan være:

1. Å bygge over en veg som ligger der for å få arealer til ett eller flere formål.
2. Å bygge veg gjennom et bebygd område.

Utgangspunktet for Vegvesenet har vært at den aktuelle veg/gate er en transportkorridor som forvaltes av vegmyndighetene på det offentlige premisser.

Dersom ikke overbygget kan forenes med Vegvesenets interesser har det heller ikke vært aktuelt å tillate overbygg.

Dersom overbygget kan forenes med Vegvesenets interesser har vegmyndighetene gitt tillatelse med vilkår.

Som hovedregel har lokkbygger/eier byggherreansvar i tilfeller pkt. 1 og Vegvesenet byggherreansvar i tilfeller pkt. 2.

Vegvesenet har stilt tekniske krav og har engasjert seg finansielt i den grad Vegvesenet har interesser/nytte av lokk/overbygg.

For tilfeller under pkt. 1 har prinsippet vært at lokkbygger/eier skal dekke alle ulemper som blir påført vegholder. For tilfeller under pkt. 2 skal lokkbygger/eier dekke alle ulemper som blir påført vegholder sammenlignet med aktuelt gjennomførbart vegalternativ uten overbygg.

Vegvesenets finansielle engasjement avhenger av om en lokkløsning kan realiseres/bygges samtidig med et vegprosjekt, og om løsningen har fordeler, f.eks. miljøfordeler i forbindelse med vegprosjektet. Det er en forutsetning at merkostnadene står i forhold til disse fordelene.

3 PLANLEGGING

Et veglokk (overbygg) er et byggverk som i tillegg til å tilfredsstille funksjonelle krav i forhold til trafikksystemet, også skal innpasses arkitektonisk i by- og kulturlandskapet. I dette kapitlet tar vi først og fremst for oss formelle og praktiske forhold knyttet til planlegging av veglokk. Fysisk planlegging inkl. estetiske og funksjonelle krav er omtalt i kap. 4.

3.1 Lovverk

Planlegging av veglokk stiller andre krav til selve planprosessen enn tradisjonell vegplanlegging. Lokkprosjektene vil med få unntak ligge i tettbygde områder. Arealplanlegging og vegplanlegging i disse områdene foregår etter plan og bygningsloven.

3.2 Plankrav

Det er formelt ikke krav om overordnet plan i plan- og bygningsloven. Det er likevel *behov* for overordnet planlegging da et vegoverbygg vil berøre både vegholder og arealinteresser.

Dersom det ikke finnes en aktuell kommunedelplan, bør tilsvarende planbehov oppfylles før man begynner å utarbeide en reguleringsplan for selve lokket.

Vegvesenets overordnede plankrav kan ivaretas gjennom rutevis vegplanlegging. For Vegvesenets del er kravet til overordnet plangrunnlag først og fremst en oversikt over transport- og vegsystemets funksjon, herunder tungtransport, spesialtransporter og gang- og sykkeltrafikk. Langsiktige trafikkprognoser skal foreligge som grunnlag for å avgjøre blant annet antall kjørefelt. Likeså skal utredes rutevis opplegg med nødvendige omkjøringsmuligheter.

Ofte kan et lokk være løsningen hvor det er store konflikter mellom de ulike arealinteressene. Særlig er dette tilfelle hvor miljøbelastningen fra vegen ikke er forenlig med arealbruken på de tilstøtende områder.

Det bør utredes minst to alternative planer for å få belyst bl.a. miljø- og arealmessige konsekvenser.

Det bør utredes alternativ med og uten lokk slik at en åpen løsning kan fungere dersom det senere viser seg at lokkprosjektet ikke kan la seg realisere.

Det er en fordel at lokk-prosjekter fremmes så tidlig at de kan bli vurdert under arbeidet med revisjon og rullering av Norsk veg- og vegtrafikkplan. Under forhandlingene om kostnadsdeling vil det være av vesentlig betydning for alle parter at det er avklart når den aktuelle vegrute (parsell) blir tatt opp til bevilgning og også hvilke interesser Vegvesenet har i et eventuelt lokk-prosjekt.

I de aller fleste tilfeller vil en reguleringsplan være den formelle plantypen for et lokkprosjekt. Dette er særlig nyttig av hensyn til egnet arealbruk på og ved lokket. Det bør i reguleringsbestemmelsene stilles krav til hvilke områder som først kan bygges ut etter at et lokk er etablert.

Plan og bygningsloven har mulighet for en forenklet planprosess på dette stadiet, nemlig bebyggelsesplan. Bebyggelsesplan kan bare brukes uten forutgående reguleringsplan når dette er avgjort på et tidlig plannivå. Det er da en forutsetning at kommune- eller kommunedelplanen som prosjektet bygger på, er svært detaljert. Tekniske planer må tilsvare detaljplan/-byggeplan, ref. vegloven. Endelig godkjenning bør foregå som byggesak slik at krav til byggeforskrifter m.m. kan oppfylles.

3.3 Planprosess

Bygging av veglokk setter krav til avklaring av en rekke spesielle forhold. Gjennomføring av planprosessen for et lokkprosjekt er derfor mer omfattende enn for en tradisjonell reguleringsplan.

Overordnet planlegging

Nødvendighet av forankring i overordnet plan avhenger en del av type lokk. Veg-overbygg/bebyggelseslokk betyr høy bygningsmessig utnyttelse. Dette gjør slike prosjekter tunge i byutviklingssammenheng. For denne type overbygg er det derfor viktig med avklart overordnet plan. Det må videre avklares om prosjektet kommer inn under bestemmelsene om konsekvensutredninger.

Planlegging av veglokk bør tas opp tidligst mulig i forbindelse med kommuneplanarbeidet. I de tilfeller det ikke foreligger overordnede planer om arealbruken i området, er det som regel ønskelig at en først utarbeider en kommunedelplan. Ansvar for slik planlegging ligger hos vedkommende kommune. Berørte statlige fagmyndigheter og fylkeskommunen har muligheter for å påvirke denne prosessen gjennom samarbeidsplikten i lovverket. På dette nivået kan man løse framtidige arealkonflikter mellom vegholder og de øvrige arealinteressentene. Vegholder bør derfor avklare sine interesser av overordnet karakter, gjennom *behandling* som kommuneplan/kommunedelplan selv om saken eventuelt *fremmes* bare som regulerings sak. Alternativt kan man lage en egen kommunedelplan for samferdsel/trafikk.

Vegkontoret har orienteringsplikt ovenfor Vegdirektoratet og må avklare i hvilken grad Vegdirektoratet skal koples inn i planprosessen.

Reguleringsplanlegging:

Neste skritt vil være å utarbeide reguleringsplan for lokkprosjektet. Kommunen er formell planmyndighet for reguleringsarbeidet og utbyggeren har ansvar for prosjektet. I praksis må Vegvesenet ha initiativet i reguleringsarbeidet så langt dette er en del av vegområdet-/rommet over vegen.

Antall direkte medvirkende parter kan være mange, og det er viktig at arbeidsoppgaver og ansvarsforhold er klart definert på forhånd.

Organisering av lokkprosjekt/kommunal planlegging:

Organisering av planprosessen vil ha stor betydning for framdrift og resultat. Det kan for eksempel opprettes en prosjektgruppe med representanter fra de berørte parter. I de fleste tilfeller vil det være hensiktsmessig at arbeidet koordineres (ledes) av en representant fra det offentlige, det vil si kommunen eller Statens vegvesen. Det er viktig at det offentliges representanter klarlegger de forutsetninger og prinsipper som er grunnlaget for en slik plan med tilhørende avtale.

Gjennom planleggingsprosessen må det avholdes jevnlig koordineringsmøter hvor beslutninger om arbeidsoppgaver og ansvarsforhold kommer til uttrykk i skriftlige referater. Dersom antall medvirkende parter er mange, bør det vurderes å opprette et arbeidsutvalg på 4-5 personer som har det daglige ansvaret for arbeidet.

Planleggingen av lokk-prosjekter vil i større grad enn andre prosjekter ha form av forhandling mellom de ulike interessenter. Det er derfor viktig at de som representerer de forskjellige interesser i planprosessen har fullmakter for å få en tilfredsstillende framdrift av prosjektet.

Resultatet av samordnet prosjektplanlegging blir nedfelt i et reguleringsforslag. Det er viktig å orientere politiske myndigheter og almenheten gjennom allsidig prosjektpresentasjon uavhengig av og i god tid før selve behandlingen av reguleringsplanen.

Intensjonsavtaler:

Før den politiske behandlingen bør man opprette intensjonsavtaler mellom de ulike partene. Dette er særlig viktig i de tilfeller hvor det er mange parter. Intensjonsavtalene skal ikke binde opp partene.

Intensjonsavtalene vil ha som hensikt å sikre gjennomføringen av selve lokkprosjektet. Avtalene bør i prinsippet regulere de økonomiske forholdene mellom de ulike interessentene med sikte på finansieringen av lokket.

Vegkontoret må orientere Vegdirektoratet og ta nødvendig forbehold om sentrale vegmyndigheters godkjenning av prosjektet. For avtaler som innebærer dekning over riksvegbudsjettet, må det tas forbehold om Stortingets godkjenning. Statens vegvesen kan ikke forskottere utgifter for andre. Når andre skal

forskottene Statens vegvesens utgifter, må dette som hovedregel godkjennes av Stortinget. Se kap. 6.4.

En rekke forhold som må avklares på et tidlig stadium av prosessen, blir ikke dekket gjennom et tradisjonelt reguleringsforslag. Dette kan gjelde forhold som plass til framtidig utvidelse av vegen, økonomiske garantier som sikrer framtidig bygging av vegen, utbyggingsrekkefølge etc. Det er også viktig med "kriseplan" for å kunne avslutte lokkprosjekter i tilfelle konkurser eller andre forhold skulle umuliggjøre slutføring som forutsatt. Vegvesenet må kunne løse sine forpliktelser uten lokk. Dette kan delvis sikres gjennom reguleringsbestemmelser eller forskrifter til en kommunedelplan. Krav/garantier av økonomisk karakter må i de fleste tilfeller løses gjennom avtaler med kommunen, eventuelt med potensielle utbyggere. Økonomien i et lokkprosjekt er nær knyttet opp til bruken. En endelig avklaring på arealbruken vil ikke foreligge før reguleringsplanen er stadfestet. På bakgrunn av reguleringsansvaret etter plan- og bygningsloven bør kommunen fungere som avtalepartner også når private interesser skal bruke lokket.

I tilfelle uenighet mellom Vegvesenet og kommunen:

Kommunen er reguleringsmyndighet og kommunestyret fatter reguleringsvedtak. Ved uenighet bør Vegvesenet være oppmerksom på plan- og bygningsloven (PBL) § 27.

§ 27-2 nr. 2 bestemmer at dersom det foreligger *innsigelser* mot planen fra fylkeskommunen, nabokommunen eller fra statlig fagmyndighet, må en reguleringsplan som er vedtatt av kommunestyret, sendes departementet (Miljøvern-departementet) som avgjør om planen kan stadfestes.

For å unngå at Vegvesenets interesser blir tilsidesatt, er det nødvendig at vegkontoret fullt ut benytter adgangen til å øve innflytelse under planens forberedelse og saksgang. Gjelder det et for Vegvesenet antatt vanskelig og muligens kontroversielt prosjekt, og kommunen ikke følger opp sin samarbeidsplikt i det omfang Vegvesenet mener er nødvendig, vil det kreve en aktiv oppfølging overfor kommunen og dens planleggingsorgan. En viser til PBL § 20 om kommuneplanarbeidet, § 23 om rikspolitiske retningslinjer- og PBL § 27-1 om samarbeidsplikt.

Når forslag til reguleringsplan forelegges Vegvesenet, må vegmyndigheten være seg bevisst om den i sitt svar gir faglige råd, eller om det er løsninger i planforslaget som ikke kan aksepteres ut fra vegmyndighetens særlige forpliktelser og ansvar for vedkommende veg. Dersom dette siste er tilfellet, må det framkomme klart og utvetydig i svarbrevet til kommunen. For å unngå enhver tvil eller misforståelse i slike tilfelle, er det sterkt å anbefale at også uttrykket "innsigelse" anvendes i brevet.

§ 27-3 annet ledd bestemmer at kommunestyrets endelige vedtak om reguleringsplan kan *påkLAGES* til departementet. Miljøverndepartementets myndighet her er *delegert til fylkesmannen*. Dersom kommunestyret ikke endrer tidligere vedtak på grunnlag av klagen, skal saken med formannskapetets uttalelse således sendes til fylkesmannen.

Ifølge Miljøverndepartementets rundskriv T-7/86 i tilknytning til at ny plan- og bygningslov trådte i kraft, er det uttalt direkte at *statlig fagmyndighet ikke kan påklage reguleringsvedtak i medhold av PBL § 27-3 annet ledd*, men forutsettes å gjøre sine interesser gjeldende under saksbehandlingen, og kan reise *innsigelser* mot planen dersom den er uenig i planens innhold (PBL § 27-2 nr. 2).

I tilfelle uenighet av den karakter som er nevnt ovenfor, skal vegsjefen orientere Vegdirektoratet.

4 PRODUKTKRAV

I dette kapitlet blir redegjort for produktkrav ut fra hensynet til omgivelsene og trafikantene.

Statens vegvesen har overfor trafikantene et overordnet ansvar som er knyttet til de fire hovedmålene framkommelighet, sikkerhet, service og miljø. Vegkontorene har ansvar for at alle disse kvalitetene tillegges vekt.

For vegbrukerne vil det ikke være merkbart om vegelementet er tunnel eller veglokk. Både med hensyn til kjørekomfort, sikkerhet og andre trafikant-belastninger er problemstillingene lik for tunnel og veglokk. Veglokk vil vanligvis ha en svært begrenset lengde og dette vil redusere belastningen for trafikantene.

Utgangspunktet er at det stilles samme krav til geometri og teknisk utrustning for veglokk som for tunneler.

4.1 Soner og estetiske faktorer

Samspillet av trasevalg for veg og lokalisering for overbygg kan være avgjørende for et godt resultat. Utforming av portaler kan være en vesentlig detalj. Generelt skal vegoverbygg ikke ødelegge den estetikk som kan bygges inn i et godt gjennomført veganlegg. Stedfremmede og distraherende elementer bør unngås.

I det følgende tar en utgangspunkt i vegnormalenes oppdeling i 3 soner; Tett, middels og spredt bebyggelse.

Tett bebyggelse:

Lokk med næring og boligbebyggelse (bebyggelseslokk) er mest vanlige i byområder. Et bebyggelseslokk skal inngå som en bevisst og logisk del av byplanen. Overbyggets form bør være bymessig. Hensynet til bymønster og arkitektur kan veie tyngre enn den "ideelle vegframføring".

Et bebyggelseslokk er en bygningsmessig konstruksjon som kommer inn under bygningsmyndighetenes ansvarsområde. I tette områder skal dette innpasses arkitektonisk i bylandskapet som er skapt av bebyggelse og visuelt preget av byens arkitektur. Vegvesenet vil som grunneier for vegområdet stille estetiske krav, også til utnyttelse av rommet over veien.

Som teknisk konstruksjon kan selve lokket relativt enkelt tilpasses i en bydel. Overgangen mellom bygate i dagen og et overbygg kan imidlertid være spesielt vanskelig å utforme i tett by. Slike overganger vil som regel være et estetisk fremmedelement, særlig i tradisjonell tett bystruktur og i forbindelse med eldre arkitektur. I tett by bør derfor mulighetene for estetisk gode trafikk- og portal-løsninger være bestemmende for hvor lokk kan plasseres. Dette går arkitektonisk på målestokken i bebyggelsen og på linjeføring i gateutformingen.

Middels tett bebyggelse:

Lokktyper i slike områder kan være miljølokk (friareallokk) og nærings- og boliglokk (bebyggelseslokk).

Formmessig vil et overbygg lett bli fremmedelement i dette byområdet som er sterkt preget av kulturlandskapet. Form og utstrekning bør derfor tilpasses som en naturlig del av landskapets myke former. Lokket skal utformes som et naturlig tilleggsareal for utbyggings- eller friområde. I middels tett bebyggelse vil det alltid være ubebygde areal som kan egne seg som overgangssoner mellom veg i dagen og overbygg. Målestokk og linjeføring er lettere å tilpasse arkitektonisk både i forhold til landskap og bebyggelse. Landskapet bør utformes av landskapsarkitekt og de bygningsmessige elementer av arkitekt.

Spredt bebyggelse:

I slike områder er veglokk som hovedregel uaktuelle. De servicelokkene som en kjenner til, er utformet som brulignende konstruksjoner.

4.2 Lokktyper og funksjonskrav

Det er redegjort for ulike lokktyper i kap. 2.2.1.

Miljølokk:

Dette er oftest lokk for å binde sammen friarealer. Arealbruken på de fleste miljølokkene er friområde. For vegtrafikanterne oppfattes miljølokkene gjerne som vanlige vegtunneler.

Rene miljølokk vil vanligvis ikke medføre trafikkskapende virksomhet. Arealene nær tunnelåpningene kan være utsatt for støy og forurensning. Disse arealene bør derfor ikke benyttes til lekeplasser, boliger o.l.

Miljølokk egner seg både i tett og spredt bebyggelse.

Næringslokk/boliglokk (bebyggelseslokk):

Næringsvirksomhet og boliger blir gjerne samordnet. Servicevirksomhet faller gjerne inn under næringsvirksomhet.

Næringsoverbygg vil vanligvis ha stor utnyttingsgrad og derved få stor betydning for trafikken på hovedvegen. Mertrafikk som følge av nærings/boligoverbygg må derfor beregnes, og det må vurderes hvilke konsekvenser dette får for kryssutforming og kryssplassering.

Det må legges stor vekt på å utforme et enkelt og oversiktlig vegnett i tilknytning til nærings- og boligoverbygg, med hierarkisk oppbygging hovedveg, samleveg,

atkomstveg. Vegkryss og avkjørsler på lokalvegnettet må plasseres og utformes slik at de ikke skaper køproblemer på hovedvegnettet.

Næringslokk, boliglokk og kombinasjoner av dette egner seg først og fremst i byer og tettsteder.

Service-lokk:

Service-lokk i tett bebyggelse kan fungere som næringslokk (bebyggelseslokk).

Service-lokk i spredt bebyggelse er til vanlig utformet som bruer.

En betingelse for å kunne anlegge servicebru over riksveg, må være behov for vegservice for eksempel med utgangspunkt i en rutevis plan. Det må kunne dokumenteres at en slik løsning har vesentlige fordeler framfor et tosidig eller ensidig anlegg. Et eventuelt overbyggningsprosjekt må gi klare driftsmessige fordeler og terreng og omgivelser bør ligge naturlig til rette for en slik løsning.

I St.prp. nr. 1 for 1988-89 står det bl.a. slik på side 71:

"Det har i den senere tid vært fremmet forslag om serviceanlegg i overbygg over veg som alternativ til symmetriske to-sidige anlegg. Departementet vil påpeke ulempene som kan være forbundet med slike anlegg, både for miljø, trafikksikkerhet og fleksibilitet. Vi vil derfor tilrå at slike anlegg bare bygges rent unntaksvis når det er et klart behov, fortrinnsvis knyttet til flerfelts motorveg, eller på strekninger hvor andre løsninger vanskelig kan gjennomføres. Dersom slike prosjekter tillates, må anlegget være av spesiell interesse for riksvegtrafikken og alle kostnader, inklusive nødvendige tiltak på riksvegen, må dekkes av utbygger."

4.3 Støy og forurensning

Støy

Støynivået under et lokk blir høyt. Gang- og sykkeltrafikk bør primært ikke gå under lokk.

Det er viktig å vurdere støy ved munningene hvor støynivået er høyere enn ved veg med tilsvarende trafikk.

Forurensning under lokket

I Normaler om vegtunneler, håndbok 021, er det angitt hvilke grenseverdier som gjelder for luftforurensning i tunneller. De samme retningslinjene må benyttes i forbindelse med veglokk.

Impulsventilatorer plassert oppunder "lokketaket" vil påføre lufta en langsgående bevegelse slik at lufta i tunnelen fornyes, og konsentrasjonen av forurensende gasser holdes under de fastsatte grenseverdier. For å dimensjonere ventilasjonsanlegget er det viktig å finne fram til den *dimensjonerende trafikksituasjonen*. Med stillestående trafikk vil Co-konsentrasjonen være dimensjonerende for ventilasjonskapasiteten.

Forurensning, utslippskrav

I Normaler for vegtunneler, håndbok 021, er det oppgitt "anbefalte grenseverdier for uteluft".

Det er viktig at utslippsbetingelsene utenfor lokkåpningene blir vurdert så tidlig som mulig. Metode for beregning av forurensning og luftspredning utenfor tunnelåpning og metode for beregning av støyforholdene utenfor tunnelåpning er angitt i tunnelnormalene.

Dersom beregningene viser at det er nødvendig med avsug gjennom sjakt, kan dette medføre at det må avsettes plass for sjaktventilatorer og sjakt i lokkoverbygget.

Sjakten skal byggmeldes enten som en del av lokkoverbygget eller som et selvstendig bygg. Større ventilasjonssjakter skal behandles som reguleringsplan.

Ved utslipp gjennom ventilasjonstårn må en ha vurdert følgende:

- Sjaktareal og nødvendig lufthastighet i sjakt
- Nødvendig sjakthøyde
- Støy fra sjakt til lokkoverbygg og fra sjaktåpning til omgivelsene
- Sjaktventilatorer/strukturstøy
- Krav om luftrensing/plassbehov
- Totalt plassbehov for sjaktventilatorer inkludert støvrenseutstyr og støydempere.

4.4 Konstruksjonskrav

Konstruksjonskravene er basert på krav til

- trafikkbelastning
- støyisolasjon
- demping av rystelser/vibrasjoner
- drift/vedlikehold

Dersom det er åpne kjørbare arealer på veglokket, skal lokket dimensjoneres for å kunne belastes med vegtrafikk. Midtdeler i tunnelen skal kunne oppta påkjøringskrefter. Regler for dimensjonering er gitt i Lastforskriftene, som gjelder for alle offentlige veger, jfr. også forskrifter etter veglovens § 13, 6.3.

Vegvesenet bør også stille funksjonskrav til selve konstruksjonen, gjeldende bl.a. krav til vanntetthet, krav til fuktisolering og krav til fugekonstruksjoner.

4.4.1 Geometri

Etappeløsninger

Ved bygging av lokk over eksisterende veg må det sørges for akseptabel omkjøringsrute i byggeperioden. Ved ny veg må all virksomhet på lokket som påvirker trafikkavviklingen være avsluttet før anlegget åpnes for trafikk.

Antall kjørefelt under lokket skal avgjøres på grunnlag av overordnede plankrav, se kap. 3.2. Dersom ÅDT er større enn 10 000 kjøretøyer/døgn 20 år fram i tid, bør behovet for utvidelse til fire felt vurderes. For miljølokk uten bebyggelse bør slik utvidelse kunne skje ved senere oppgraving av det nye løpet.

Linjeføring

Linjeføring bør være som for veg i dagen. Ved krappe kurver må krav til stoppsikt i innerkurve kontrolleres spesielt.

Tverrprofil

Vegprofil i dagen bør generelt gå ubrutt gjennom lokket. Dette gjelder særlig servicelokk/servicebruer. Disse er underlagt restriksjoner som for vanlige bruer.

For lokk lenger enn ca. 100 m kan standard tunnelprofil benyttes.

For lokk inntil 25 m bør vertikale konstruksjoner generelt ikke stå nærmere vegkant enn 7 m. Skråning kan tillates fra grøft/skulderkant til bygningskonstruksjon. Minimum fri høyde i kjørebane kant er 4,75 m. For servicelokk/servicebruer er minimumshøyde over vegbanen 5,5 m.

For lokk i området mellom 25 og 100 m kan for øvrig benyttes en mellomting mellom kravene for < 25 m og > 100 m, tilpasset lokale forhold.

Tverrprofilet må økes i bredde eller høyde dersom det er behov for trafikkskilting under lokket, f.eks. på grunn av vegkryss under eller like ved lokket. Behov for slik skilting må vurderes allerede under utarbeidelsen av reguleringsplan eller tilsvarende.

Siktforhold

Krav til stoppsikt og friskt i kryss skal alltid være tilfredsstilt. Vegkryss under eller nær inntil lokk bør unngås. Dersom dette likevel er nødvendig, vises det til krav i vegnormalene.

Hensyn til vedlikehold

Hovedvegen må tidvis stenges i forbindelse med vedlikehold av "innvendig" lokkonstruksjon mot vegen. Det kreves derfor omkjøringsmuligheter for vegtrafikken.

Fasader må utformes slik at utvendig vedlikehold kan gjennomføres uten at det er behov for å sette opp stillas eller arbeidsredskap på en slik måte at vegtrafikken på noen som helst måte blir hindret eller forstyrret. Tak og utearealer må utformes slik at snøras, løse gjenstander m.m. ikke kan falle ned på kjørebanelen. Dersom det er gang- eller kjørearealer over tunnelåpningen, må disse ha rekkverk tilsvarende en bruløsning.

4.4.2 Tekniske installasjoner

Belysning

Det vises til krav i vegnormalene. Dersom vegen er belyst, kan det være nødvendig å pålegge utbygger å sette opp veglys på tilstøtende vegstrekninger.

Det må settes krav til at reklame ikke utføres slik at det virker blendende for vegtrafikken.

Ventilasjon

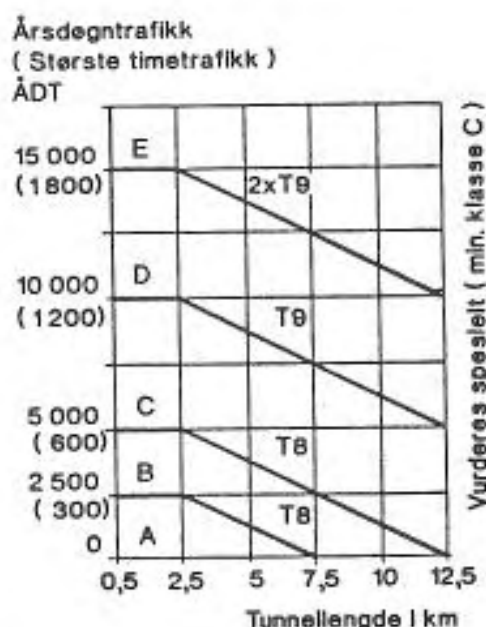
Også her gjelder kravene i vegnormalene. Dersom omgivelsene utenfor lokket ikke kan belastes med forurensninger fra veglokket, må sjaktventilering vurderes.

Tiltak mot rystelser/vibrasjoner

Krav til materialvalg og nødvendige konstruksjonshensyn med tanke på rystelser og vibrasjoner er utbyggers ansvar. Beregninger skal utføres i forbindelse med tekniske planer for lokket.

4.4.3 Sikringstiltak

I Normaler om vegtunneler, håndbok 021, er vist følgende tabeller med krav til sikringsutstyr. Tilsvarende krav skal stilles for veglokk. Flere korte lokk kan vurderes som en sammenhengende lang tunnel *mht. sikkerhetskrav*.



Figur 4 Tunnelklasser

UTRUSTNING	TUNNELKLASSER					MERKNADER
	A	B	C	D	E	
Reiningslys		○	○	●	●	Ca. 50 m avstand
Brannslukningsapparat	●	●	●	●	●	Klasse A, B: For hver ca. 250 m C, D: For hver ca. 125 m E: For hver ca. 50 m
Brannhydrant		○	○	○	○	Vurderes i samarbeid med lokalt brannvesen
Nødtelefon	○	●	●	●	●	Klasse B: For hver ca. 500 m C, D: For hver ca. 250 m E: For hver ca. 100 m
Nødkilt	●	●	●	●	●	Skilt som viser nærmeste utgang/ nødutgang. Plasseres ved brannsluknings- apparatene.
Lysignal for innkjøringen (rødt blink)		○	●	●	●	Styres av CO-måler eller av tunnelbetjeningen.
Bommer for stenging (manuelle)	○	●	●	●	●	Automatiske bommer vurderes ved ÅDT over 10 000
Variable tekatakt			○	●	●	
TV-overvåking				○	○	Vurderes spesielt
Reddosamband	○	○	●	●	●	
Mobiltelefon	○	○	○	○	○	Akløres med Televerket
Nedstrømsforvarning	○	○	○	○	○	Vurderes spesielt
Kontroll av kjøretøy- høyder	○	○	○	○	●	Brukes i klasse A-D ved fri høyde lavere enn 4,8 m

● Krav
○ Vurderes

Figur 5 Sikkerhetsutrustning i tunneler

I tillegg bør følgende forhold vurderes særskilt for lokk:

Lokk under bebyggelse skal som hovedregel ha nødutganger med max. 150 m avstand. Tilsvarende krav gjelder ikke for tunnel fordi det vanligvis er vesentlig dyrere å oppnå dette for tunneler enn for veglokk.

Konsekvensene for transport av farlig gods og spesielt høye transporter skal utredes, jfr. kap. 3.2. Dersom anlegg av veglokk medfører problemer for slik trafikk, f.eks. på grunn av manglende omkjøringsruter, må dette tas opp med Vegdirektoratet. Det vises til Statens vegvesens håndbok -070 og til forskrift om landtransport av farlig gods fastsatt ved Kgl. res. 8. desember 1989.

Beredskap når anlegget er åpnet for trafikk bør normalt inngå i rutiner og opplegg for lokalt brannvesen.

4.5 Kostnadsfaktorer

Følgende forhold vil påvirke anleggskostnadene i vesentlig grad:

Dimensjonering

Terrengmessige, geologiske og geotekniske forhold sett i sammenheng med konstruksjonskravene, se kap. 4.4, virker inn på anleggskostnadene.

Jordtrykk og eventuelt massetrykk som følge av overdekning, vil påvirke kravene til tunnelens/kulvertens konstruksjoner.

Vegstandard

God vegstandard med f.eks. høy dimensjonerende fart og strenge siktkrav, krav til vegbredde evt. flere felt slår ut i større spennvidder og høyere kostnader.

Tverrsnittet velges i henhold til vegklassen for veg i dagen. Eventuelt tillegg for seinere utvidelser av vegen vil øke anleggskostnadene.

Drenert/udrenert

Dersom omgivelsene krever at tunnelen skal utføres udrenert, vil dette i vesentlig grad øke kostnadene. For å kunne vurdere tetningskriteriene, må en kjenne til:

- Sammenhengen mellom lekkasjenivå i tunnelen og den påvirkning dette vil ha for poretrykket og grunnvannstand. Sammenhengen må vurderes både med hensyn til størrelse og utstrekning.
- Skadelige konsekvenser.
Kartlegging av influensområdet og konsekvensanalyse. Størrelseorden på kostnadene kan finnes ut fra Vegdirektoratets informasjonshefte, planavdelingen nr. 3/87 "Veg i by - Byggeteknikk".

Ventilasjon i sjakt

Sjaktventilering vil normalt kreve et areal på/ved lokket av størrelse 10-15 m². Lange lokk som kanskje også trenger flere sjakter, vil kreve større areal til utslippsanordninger. Kostnaden knyttet til sjakt og ventilatorer er betydelige både for anlegg og drift.

5 RETTSLIGE FORHOLD

Lokkløsninger reiser en rekke spørsmål av rettslig art. Det kan være hensiktsmessig å skille mellom følgende hovedtyper:

1. Erstatningsrettslige spørsmål (ansvarsforhold mellom Vegvesenet og utbygger)
2. Veglovmessige spørsmål (de ulike krav vegloven stiller)
3. Spørsmål knyttet til registrering av eiendom/tildeling av registerbetingelse (gårds- og bruksnummer)

I samband med forhandlingene med utbygger kan det i tillegg oppstå spesielle spørsmål av ekspropriasjonsrettslig art. Dette er behandlet i kap. 6.2.

5.1 Erstatningsrettslige spørsmål/ansvarsforhold

Ansvarsforhold mellom Vegvesenet og utbygger skal være avtalt på forhånd.

Forhåndsavtale/intensjonsavtale skal foreligge før reguleringsmyndighetens behandling av reguleringsplan vedrørende lokkløsning.

5.1.1 Innsnevret utbyggingsadgang

Overbygget veg gir vegmyndighetene innsnevret utbyggingsadgang. Dette er en risiko Vegvesenet løper ved overbygging. Innsnevringen i utbyggingsadgangen er skapt av utbygger. Normalt vil vegmyndighetene i planfasen ha mulighet til å skille mellom akseptable og uakseptable overbyggingsprosjekter. Vegens kapasitet i forhold til framtidig behov bør være avgjørende for om Vegvesenet kan akseptere overbygging i det enkelte tilfellet. Ved innregulering av veglokk i kommunal reguleringsplan må vegmyndighetenes syn på forholdet fremmes etter plan- og bygningslovens system. Angående uenighet mellom kommunen og Vegvesenet om byggegrenser, vises til kap. 3.3.

5.1.2 Byggherreansvaret

Lokkløsninger kan ikke uten videre sammenlignes med tunnelløsninger. Vegvesenet har ansvar for drift, vedlikehold og sikkerhet i tunneler. En "lokk-tunnel" er forårsaket av et byggverk som omslutter vegen. Lokk-taket er f.eks. utbyggers grunnplan/tomt og lokkets vegger er overbyggets bærende konstruksjon. Følgende ansvarsforhold kan oppstilles:

1. Utbygger har byggherreansvar for lokk med bebyggelse.
2. Vegvesenet har vanlig ansvar for kontroll med selve "lokk-tunnelen". Lokket omslutter tunnelen og er samtidig bygningsdel som omfattes av byggherreansvaret.

I de tilfeller lokket inngår i et riksvegprosjekt, og ikke skal bebygges, er Vegvesenet byggherre for hele anlegget inkl. lokket. Dette gjelder vanligvis rene miljølokk.

3. Vegvesenet vil kunne komme i ansvar ved unnlatt melding om mangler ved bygningskonstruksjonen som en burde ha oppdaget og som vil kunne skade trafikantene.
4. Utbygger har vanlig huseieransvar for bygningsdeler og andre gjenstander som kan skade trafikantene, og har erstatningsansvar og utbedringsplikt ved slike mangler.
5. Vegvesenet skal kunne henvise eventuelle skadelidte til utbygger når denne har ansvaret.
6. Vegvesenet kan sette tidsfrist for evt. vedlikeholdstiltak, og kreve at byggherren dekker kostnadene dersom Vegvesenet finner det nødvendig å utføre arbeidene selv.
7. Tilpasningsansvar.

Nye ulemper og behov i forbindelse med veglokk, f.eks. belysning, rømningsveger, havarilommer og sikkerhetsutstyr, vil først og fremst forplikte utbygger. Etter anlegg av overbygg, vil Vegvesenets ansvar normalt være begrenset til vedlikehold, oppsyn og informasjon. Ved anlegg av veg under eksisterende bygning vil vegholder normalt ha alt ansvar. Her vil det oftest være tale om vanlige tunnelløsninger. For prosjekter med samtidig anlegg av veg og overbygg vil ansvarsforholdene være blandet.

5.1.3 Naboansvaret

Ventelighets- og urimelighetskriteriene etter naboloven skal også ivaretas. Lokk over veg innebærer større nærhet mellom vegen og vegens naboer, eventuelt også at vegen er mer følbare på grunn av den spesielle bygningskonstruksjonen. Normalt vil dette ikke utløse ansvar for vegholder på naboettslig grunnlag.

Spesielle naboforhold som utbygger må ta ansvar for bør tas inn i avtale mellom utbygger og Vegvesenet.

5.1.4 Sikring av overbygg

Trafikantene skal ikke utsettes for fare ved at gjenstander faller ned på vegen fra overbygningen. Vegvesenet må ved godkjenning av overbygget sørge for at bygget i størst mulig grad er konstruert slik at konstruksjonsdeler, snø, is m.m. ikke faller ned på vegen. Som hovedregel har utbygger ansvar for oppsetting og vedlikehold av gjerde.

Byggherreansvaret innebærer sikringsplikt og økonomisk ansvar for skader. Dette gjelder særlig når veg er anlagt før eller samtidig med overbygningen. Ved anlegg av veg under eksisterende bygninger, vil ansvaret påhvile vegholder hvis ikke annet er avtalt.

5.1.5 Forurensning

Forholdet berører både trafikantene under lokket og beboerne på lokket. For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder vegtrafikkloven med forskrifter foran forurensningsloven. Lokket kan medføre avgasskonsentrasjon og behov for avtrekksinnretninger. Ansvar vil påhvile utbygger. Ansvar omfatter anskaffelse, montering, dimensjonering og plassering, samt kostnader med drift og vedlikehold av avtrekksinnretninger. Utbyggers ansvar i denne sammenheng skal detaljreguleres og tas inn i avtalen mellom vegholder og utbygger. Det kan i mange tilfeller synes mest hensiktsmessig at Statens vegvesen ivaretar drift og vedlikehold av avtrekksinnretninger. Utbyggeren må da forplikte seg til årlige refusjoner av kostnadene, alternativt at kapitaliserte drifts- og vedlikeholdskostnader tas inn i det økonomiske oppgjøret. Ved nyanlegg av veg under eksisterende bebygelse vil vegholder ha ansvaret for dette punkt.

5.1.6 Katastroferisiko

Ved etablering over eksisterende veg påhviler det utbygger et særskilt ansvar for å sikre overbygg og veg mot katastrofer. Ansvar går på konstruksjonsløsninger og valg av materialer, og må detaljreguleres og tas inn i avtalen. Vegvesenet har prinsipielt ikke større ansvar enn ellers. Ved overbygging av veger bør imidlertid Vegvesenet påse at utbygger benytter spesielt brannsikrende materialer i lokk-konstruksjonen. Lokket må stå i mot brann/sammenstøt/påkjørsel i kjørebaneløstet.

5.1.7 Inspeksjonsrett

Av hensyn til Vegvesenets kontroll med lokk-konstruksjonen over vegbanen og forhold av betydning for vegbanen og trafikantene, må det ved overbygging av vegbanen sikres Vegvesenet fysisk atkomst til anlegget. Atkomst må sikres både i anleggsfasen og på ethvert tidspunkt senere. Inspeksjonsretten må utøves for å unngå at eventuelle uhell tilskrives manglende tilsyn fra vegholders side. Utbygger har likevel hovedansvar for forhold som skyldes overbygging av vegbanen. Inspeksjonsretten vil derfor i første rekke ha betydning for Vegvesenets drift og vedlikehold av vegen. Overbygging må ikke hindre dette, uavhengig av hvem som har grunnbokshjemmelen til veglokket.

Vegvesenet må i avtalen med utbygger forbeholde seg rett til inspeksjoner av konstruksjoner og arealer. Inspeksjon av konstruksjonene bør være rutinemessig og kostnadene belastes byggherren. Det må avklares på hvilken måte ettersyn skal skje og hvilke deler av arealene som skal være tilgjengelige for inspeksjon.

5.1.8 Slutføringsgaranti og garanti om framtidig ansvar

Slutføringsgaranti bør ses i sammenheng med forhåndsinnlåste intensjonsavtaler.

Påbegynte veglokk skal ferdigstilles. I avtale med utbygger skal ferdig-dato tas inn, og det skal gis betryggende garanti for at påbegynt veglokk blir fjernet om

ferdigstillelse ikke skjer. Det vil her være tale om en økonomisk garanti tilsvarende ryddekostnadene, f.eks. i form av bankgaranti. Garantien må videre gå ut på ferdigstillelse for garantistens regning når byggearbeidene er kommet så langt at fjerning ikke lenger kan skje.

Utbygger må vedta garantierklæring som angår utførelsen av framtidig vedlikehold og aksept av ansvar, samt garanti for at eventuelle vilkår fra vegholders side blir etterlevet. Garantien tinglyses på utbyggers eiendom for hans regning, og skal forplikte eierne solidarisk ved eventuell overdragelse av overbygningen/lokkarealet til flere personer.

5.2 Veglovsmessige spørsmål

Lokkbygging reiser i første rekke spørsmål som angår veglovens kap. V.

5.2.1 Byggegrenser / avkjørsler

Det vil kunne oppstilles særskilte byggegrenser langs veg under lokk. Konstruksjon og utforming samt lokkets lengde gir grunnlag for å regulere inn reduserte byggegrenser. Byggegrensene fastlegges i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

Innsnevrede byggegrenser f.eks. ved plan etter plan- og bygningsloven, innsnevrer også Vegvesenets myndighet etter vegloven § 31. Bestemmelsen er særlig av betydning i forbindelse med beplantning ved avkjørselsvegene til veglokket m.v.

5.2.2 Ledninger

Veglovens § 32 oppstiller en 3-metersgrense for legging av ledninger m.v. over, under eller langs offentlig veg. Ledningsanlegg innenfor 3-metersbeltet krever vegsjefens tillatelse. Bestemmelsen er av betydning i forbindelse med veglokk og må håndheves strengt i denne forbindelse. Ved tillatelser etter § 32 må erklæring i blankett 66 undertegnes og tinglyses på ledningseiers eiendom inntil generelle forskrifter på området er gitt.

5.2.3 Reklameskilt

All reklame, firmanavn o.l. på bygninger over tunnelmunning skal godkjennes av Vegvesenet, jfr. vegloven § 33. Reklame skal som utgangspunkt unngås, men skilt på bygning med opplysning om navn på bygget eller bedriften må tillates. Frittstående reklame som er rettet mot trafikantene på vegen skal ikke tillates på veglokk.

5.2.4 Gjerder

Etter veglovens § 44, 2. ledd kan Vegvesenet alltid sette opp gjerde langs veg dersom en finner dette nødvendig av hensyn til vegen eller ferdselen på vegen. Oppsetting og vedlikehold av slike gjerder er Vegvesenets ansvar. Gjerdebehovet ved veglokk er derimot normalt skapt av lokket, og gjerdeplikten bør derfor detaljreguleres og pålegges utbygger i intensjonsavtalen, jfr. innledningsvis under punkt 5.1.

5.3 Registrering av eiendommen

Tildeling av registerbetegnelse

Delingsloven innebærer at også veggrunn må tildeles gårds- og bruksnummer og registreres som egen grunneiendom. I forbindelse med lokkløsninger oppstår spørsmålet om hvordan dette skal gjøres. Dersom veggrunnen utskilles og registreres på vanlig måte, vil også lokket følge med og inngå i den nye registerenheten som opprettes. Dette vil utbyggeren neppe være interessert i med mindre han får grunnbokshjemmelen overført til seg. For å få utnyttet lånemulighetene er han nemlig avhengig av hjemmelen i grunnboka.

Spørsmålet blir dermed om en i slike tilfeller må overlate hjemmelen til utbyggeren for i det hele tatt å få realisert prosjektene, eller om det finnes muligheter for å få skilt ut lokket som en egen registerenhet slik at utbyggerens hjemmel kan bli knyttet kun til lokket.

Den sistnevnte løsning har Miljøverndepartementet, etter samråd med Justisdepartementet, nå åpnet adgang for. Man kan altså opprette registerenheter i flere plan. For å skille enhetene fra hverandre, er det anbefalt å bruke forskjellig bruksnummer, eventuelt festenummer. Opprettelse av nye gårdsnummer har departementet foreløpig gått i mot. Likevel har en eksempler på at tinglysingsmyndigheten i forbindelse med lokkprosjekt i Oslo også har godtatt dette.

Det er heller ikke noe prinsipielt til hinder for å bruke registerenheter som både omfatter vegbanen og lokket, selv om dette innebærer at hjemmelen må overlates til utbyggeren. Vegvesenet har ikke behov for noen grunnbokshjemmel til veggrunnen. Det viktigste er at Vegvesenet gjennom en egen avtale med utbygger sikrer seg rett til å ha vegen liggende, samt de nødvendige rettigheter til vedlikehold og drift av vegen. Dette må gjøres uansett hvilken løsning for registreringen som velges og uansett hvem som får grunnbokshjemmelen.

6 ØKONOMI

6.1 Krav til samfunnsnytte

Et sentralt krav til vegetaten er kravet om dokumentasjon (gode prosjekter). I NVVP-sammenheng er utarbeidet et dokumentasjonsopplegg som verktøy til å måle prosjektenes samfunnsnytte.

Problemstillingen kan være om det totale prosjekt har størst samfunnsnytte med eller uten veglokk. Hva er samfunnet (storsamfunnet, lokalsamfunnet, næringslivet, trafikantene og de som bor inntil) best tjent med? Avklaring av disse spørsmålene hører hjemme på kommune(del)plannivå, se kap. 3. En viser til håndbok nr. 140 i Statens vegvesens håndbokserie.

6.2 Fordeling av kostnadene

6.2.1 Prinsipper for kostnadsdelingen

Anleggskostnader kombinert med utgifter til grunnerverv

Spørsmålet om hvordan kostnadene skal fordeles stiller seg ikke prinsipielt annerledes ved lokkløsninger enn ved andre samarbeidsprosjekter. Vegvesenet engasjerer seg i. Det må skje en kostnadsdeling i samsvar med de interesser partene har i anlegget. For Vegvesenets del innebærer ikke dette nødvendigvis at kostnadsansvaret skal begrenses til selve vegkonstruksjonen. Hensynet til omgivelsene kan i visse tilfeller tilsa at lokk over vegbanen bør inngå som en del av veganlegget. Dessuten kan det tenkes tilfeller hvor tradisjonell løsning vil innebære så store grunnutgifter at lokk over vegen totalt sett framstår som billigste løsning for Vegvesenet.

I de fleste tilfeller vil det imidlertid være forretningsmessige hensyn som ligger bak ønsket om lokk. Det vil da sjelden være aktuelt å dekke noe mer av kostnadene enn det som refererer seg til selve vegkonstruksjonen. I disse tilfellene vil kostnadene knyttet til tradisjonell løsning med veg i dagen (inklusive miljøtiltak) representere den øvre grense for hva Vegvesenet kan bidra med.

Dette innebærer at utbyggeren, foruten å dekke kostnadene med selve lokket, også vil måtte dekke eventuelle merkostnader med vegsystemet som lokket fører med seg (økt standard på vegen, nye løsninger for kryss eller rampesystemer).

Erstatning for ulemper

I tillegg til de direkte kostnadene er det også aktuelt å trekke inn i forhandlingene de ekstraulempene Vegvesenet får som følge av lokkløsningen (økte vedlikeholdskostnader, begrensede muligheter for vegutvidelse m.m.). Disse ulempene vil som regel bety så mye at det sjelden vil være aktuelt å gå med på lokkløsninger med mindre de blir kompensert fullt ut.

Noe lenger enn til å kreve kompensasjon for disse ulempene kan en imidlertid ikke gå. En kan således ikke trekke inn i forhandlingene det overskudd driften av lokket forventes å gi og forlange at en del av dette skal komme veganlegget til gode. En slik finansieringsform for offentlige vegger er det ikke åpnet adgang for her i landet.

Alternativt kan det kreves erstatning for utbyggingsretten

Det særegne ved lokkløsninger er at en del av vegen blir tatt i bruk til andre formål enn veg. Dette har Vegvesenet som grunneier adgang til å kreve godtgjørelse for. En kan kreve godtgjort markedsverdien av retten til å ta i bruk arealet over vegbanen. Dersom en gjør dette, kan en imidlertid ikke samtidig kreve kompensasjon for de ulemper lokket fører med seg. Disse ulempene vil være en omkostning en må ta med seg dersom en velger å selge råderetten.

Det naturlige utgangspunkt for verdsetting av arealet over vegbanen vil være den vanlige prisen for grunnarealer i området. I forhold til denne prisen må det gjøres fradrag for de merkostnader og den risiko bruken av dette arealet medfører. At "kjelleretasjen" ikke er til disposisjon reduserer også verdien av arealet.

For øvrig gjøres oppmerksom på NA-rundskriv nr. 89/25 "Salg og bortfeste av fast eiendom".

6.2.2 Noen praktiske eksempler

Ved noen eksempler skal det her illustreres hvordan prinsippene nevnt ovenfor kan komme til anvendelse.

Eksempel 1

Situasjonsbeskrivelse:

Ny veg anlegges. På grunn av høye grunnervervskostnader og store miljøproblemer vil lokk over vegbanen totalt sett framstå som rimeligste og beste løsning.

Utgiftsfordeling:

Vegvesenet dekker alle kostnader med lokket. Råderetten over lokkarealet beholdes av grunneier. Verdien som blir tilført arealet gjennom Vegvesenets bidrag kommer inn som en fradragspost i erstatningsoppgjøret, eller den selges videre til interesserte kjøpere til markedspris.

Eksempel 2

Situasjonsbeskrivelse:

Utbygger anlegger lokk over eksisterende veg. Vegen blir liggende som før. Lokket innebærer ingen miljømessig forbedring langs vegen.

Utgiftsfordeling:

Utbygger dekker kostnadene med lokket. I valget mellom å kreve kompensasjon for ulempene eller godtgjørelse for grunnverdi og utbyggingsrett velger Vegvesenet den ordning som økonomisk sett gir gunstigst resultat.

Eksempel 3**Situasjonsbeskrivelse:**

Utbygger anlegger lokk over eksisterende veg. Samtidig skjer det en utvidelse av vegen. Utbygger er grunneier på begge sider. Lokket vil innebære en miljømessig forbedring i forhold til eksisterende situasjon.

Utgiftsfordeling:

Utbygger dekker kostnadene med lokket. Spørsmålet om kompensasjon for ulemper eller godtgjørelse for utbyggingsretten vurderes på samme måte som i eksempel 2. I oppgjøret med utbyggeren gjøres det fradrag for verdien av den grunn som medgår til vegutvidelsen. Videre gjøres det fradrag for eventuelle besparelser i miljøtiltak Vegvesenet oppnår som følge av lokket.

Eksempel 4**Situasjonsbeskrivelse:**

Anlegg av veg og lokkutbygging skjer samtidig. Utbygger eier grunnen. Løkk-løsningen innebærer en miljømessig bedre løsning enn veg i dagen.

Utgiftsfordeling:

Utbygger dekker kostnadene med lokket. Vegvesenet erstatter markedsverdien av den "etasje" av utbyggerens eiendom som tas i bruk til vegen. Vegvesenet får kompensasjon for de ulemper lokket fører med seg for drift av vegen. Tilsvarende som i eksempel 3 trekkes eventuelle besparelser i miljøtiltak inn i oppgjøret.

Godtgjørelsen Vegvesenet har krav på ved overbygging av veg innebærer at en i oppgjøret med utbyggeren ofte vil komme ut på plussiden. Vegvesenet kan altså få tilført pengebeløp fra utbygger. Om Vegvesenets muligheter til selv å kunne disponere slike pengebeløp, vises til NA-rundskriv nr. 91/31 "Inntekter ved utleie av hus, brakker m.m. - Salg av eiendommer - regnskapsføring".

6.3 Økte kostnader til drift- og vegvedlikehold

For hvert prosjekt må det utarbeides en analyse som viser hvilke forhold som vil fordyre vegvedlikehold og drift av tekniske innretninger i forhold til en veg-løsning som ellers ville ha blitt valgt. Hvis analysen viser at det er merkostnader forbundet med den aktuelle løsningen, må slike kostnader bæres av utbyggeren.

Det synes mest hensiktsmessig å ta kapitaliserte drifts- og vedlikeholdskostnader inn i det økonomiske oppgjøret for prosjektet. Det må da tas hensyn til eventuelle framtidige merkostnader på grunn av f.eks. økt trafikk.

Dersom partene finner det best at Vegvesenets økte vedlikeholdsutgifter blir dekket opp med årlige refusjoner, kan det inngås avtale om det mellom Vegvesenet og kommunen/utbygger.

Ett alternativ kan også være avtale om kostnadsdeling. Det må i så fall avtales at Vegvesenet er beslutningsmyndighet til å avgjøre om og hvordan vedlikehold skal utføres.

6.4 Forsering av overbygningsprosjekter

Dersom et veganlegg ønskes framprioritert av hensyn til et lokkprosjekt, er det rimelig at lokkutbygger forskotterer vegholders del inntil vegprosjektet blir prioritert f.eks. i Norsk veg- og vegtrafikkplan.

Følgende retningslinjer kan legges til grunn:

- 1) I tilfeller der et veganlegg skal gjennomføres på et senere tidspunkt uavhengig av overbygget, kan utbygger gis anledning til å forskottere riksveganlegget.
- 2) I tilfeller der riksvegen må utbedres uavhengig av overbygget, men hvor overbygget betinger høyere standard på vegen, må utbygger dekke denne kostnadsøkningen. Resterende beløp kan tillates forskottert som under punkt 1.
- 3) I tilfeller der overbygget alene gjør det nødvendig å utbedre riksvegen, dekker utbygger alle kostnadene.

Avtaler om forskottering må som hovedregel godkjennes av Stortinget. Vegsjefen har fått delegert fullmakt til å godkjenne forskotteringssøknad for anlegg med kostnad inntil 5 mill kr.

6.5 Kontrakt/avtale

Økonomiske forhold og ansvarsforhold blir regulert gjennom en kontrakt.

I kontrakten må defineres avtalepartnere som normalt er Statens vegvesen (vegmyndighet) ved vegsjefen og vedkommende kommune (planmyndighet). Kommunen har koordinerende ansvar mot utbygger(ne)/byggherre(ne). I tilfeller der både kommunen og vegsjefen ønsker det, kan også utbygger være avtalepart.

I kontrakten skal inngå avtale mellom partene om

- * grunnerverv og eiendomsreguleringer herunder plikter, rettigheter og restriksjoner knyttet til eiendoms- og bruksforhold.
- * spesielle krav til konstruksjonen. Avtalen må inneholde en entydig beskrivelse av lokkets omfang, helst koordinatfestet.

- * deling av faktiske kostnader med utgangspunkt i partenes interesser i prosjektet. En felles finansieringsplan skal inngå i avtalen.
- * hvem som skal bygge hva, hvem som skal kontrollere hva og hvem som har ansvar for drift og vedlikehold av de ulike deler av lokk og installasjoner.
- * overtakelsesforretning med tidspunkt for overdragelser av ulike deler av bygget og klargjøring av hva som skal skje om frister ikke overholdes. Dette gjelder alle parter.
- * garantier, se kap. 5.1.8.
- * prosedyre om hvordan eventuelle tvister skal løses

I kontrakten skal tas forbehold om Vegdirektoratets godkjenning.

Kommunen må inngå underavtaler med utbygger(ne). For deler av kontrakten kan det være aktuelt med underavtale(r) direkte mellom Statens vegvesen og utbygger.

Eksempler på kontrakt er vist i bilag 3.

7 KONKLUSJONER

Vegvesenets policy har som utgangspunkt:

- I Ut fra en samlet vurdering og en interesseavveining mellom hensynet til trafikantene og hensynet til omgivelsene kan Vegvesenet være med på å forhandle om utformingen av et overbygg. Staten er vegmyndighet og grunneier, og Vegvesenet representerer Statens interesser i slike saker. Staten kan nekte en planlagt utnyttelse av eiendommen som reduserer bruksverdien av området.
- II Utgangspunktet for videre forhandlinger er at konstruksjonen ikke kommer nærmere vegen enn det som tillates for bygging inntil veg i dagen.

Vilkår for å fremme overbygningsprosjekt for riksveg:

1. Prosjektet bør være forankret i en overordnet plan for veg og område. Prosjektets samfunnsnytte bør være dokumentert. Alternativ(e) løsning(er) med veg i dagen skal foreligge.
2. Prosjektet skal være innpasset i overordnet vegplan (vegsystem/vegrute) og avhengig av omfang og størrelse, eventuelt fremmes i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan.
3. De overordnede og detaljerte planer skal godkjennes av vedkommende planmyndigheter. For Statens vegvesens del skal prosjektet tilfredsstillende våre krav til trafikkforhold, konstruksjon og tilpassing til omgivelsene.
4. Partene i prosjektet er Statens vegvesen, vedkommende kommune og utbyggere/grunneiere. Statens vegvesen som vegmyndighet har ansvar for vegkorridoren. Kommunen er planmyndighet for plan- og bygningsloven og har normalt samordningsansvar på vegne av utbyggere/grunneiere.
5. Det skal utarbeides kostnadsoverslag og finansieringsplan for anlegg og drift av veg og konstruksjon som grunnlag for forhandlinger mellom partene.

Kostnadsdeling skal skje ut fra de interesser utbyggere, kommune og Statens vegvesen har i prosjektet og på grunnlag av *de faktiske kostnadene*. Vegvesenets andel skal vurderes ut fra de trafikkmessige og miljømessige forhold som det har ansvar for og de muligheter vegforbindelsen har skapt for området.

Vegvesenets framtidige ulemper på grunn av lokket, inkludert økte drifts- og vedlikeholdskostnader, skal kompenseres som kapitalisert oppgjør eller ved avtale.

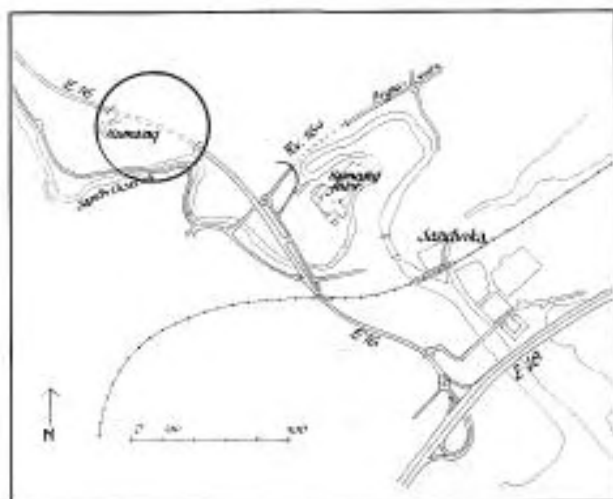
Vegvesenet kan kreve godtgjort markedsverdien av retten til å ta i bruk arealet over vegbanen. Det kan imidlertid ikke samtidig kreves kompensasjon for ulemper som veglokket fører med seg.

6. Det skal inngås en kontrakt mellom partene om kostnadsdeling, ansvar, rettigheter, plikter og restriksjoner i tilknytning til prosjektet. Hovedregelen er at vedkommende kommune og Statens vegvesen v/vegsjefen undertegner kontrakten. Slike kontrakter skal inntil videre forelegges Vegdirektoratet til godkjenning. Det må tas forbehold om Stortingets godkjenning.
7. Garanti skal stilles for at deler som er nødvendige av hensyn til veganlegget, blir fullført. Videre er det aktuelt med garanti for riving av evt. ufullførte deler av overbygg/konstruksjon, samt sikkerhet for konstruksjonens levetid. Nødvendige garantier skal stilles før avtalen underskrives.

BILAG 1

Fem eksempler på veglokk

Miljølokk over E16 ved Sandvika



PROBLEMSTILLING

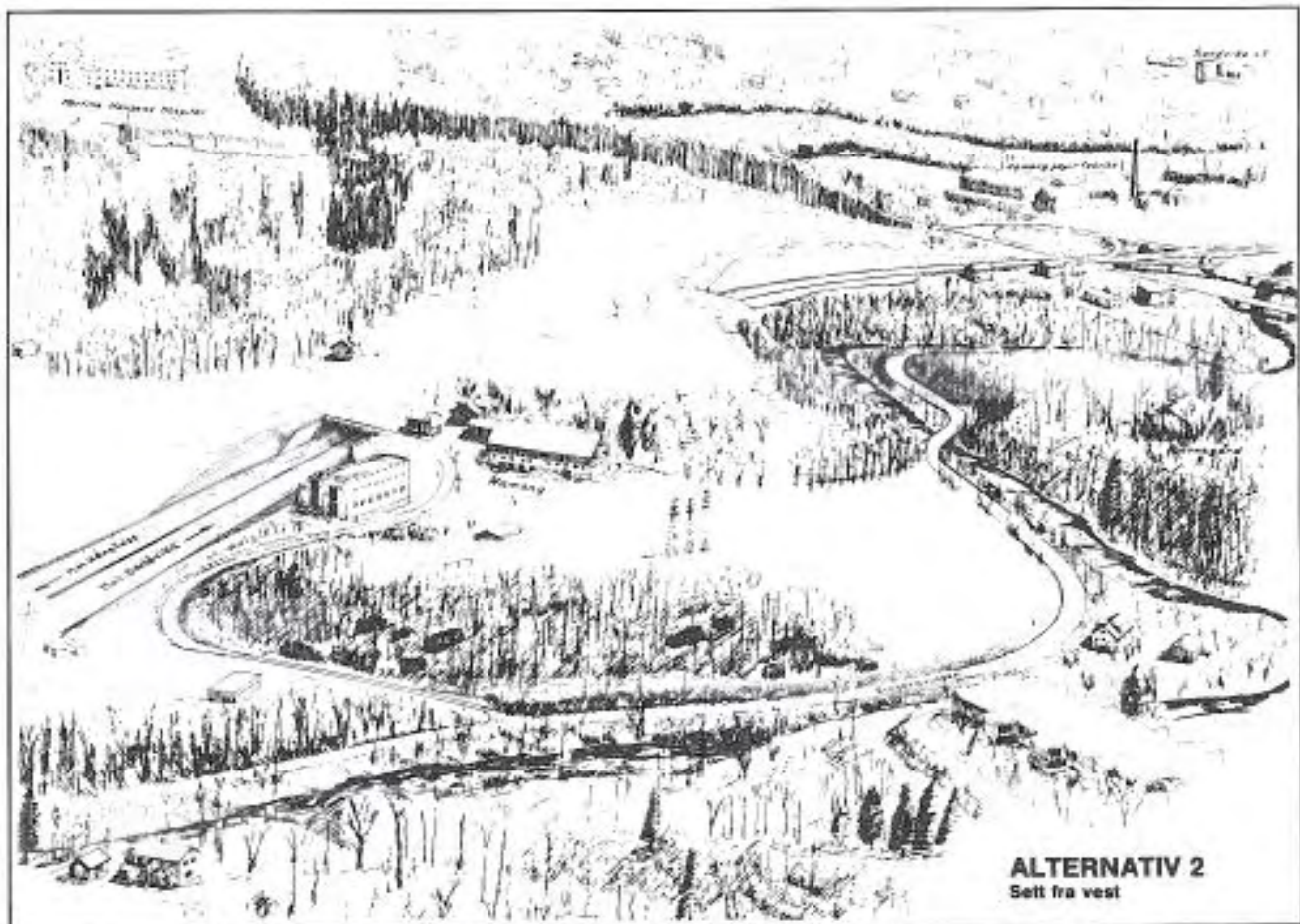
Prosjektet ligger på E16 ved Sandvika, ca. 15 km vest for Oslo.

Det forelå planer for en veg i åpen skjæring gjennom området. Arealene ved Hamang gård var meget attraktive for boligutnyttelse, både på grunn av terreng, sol- og utsiktsforhold, og på grunn av sentral beliggenhet. Kommunen ønsket derfor en forholdsvis høy utnyttelsesgrad. Det ble derfor diskutert alternative traséer for omlegging av E16 gjennom området.

Alle aktuelle traséer for E16 ville være miljømessig problematiske - enten for miljøet langs Sandvikselva, eller for den fremtidige boligutnyttelsen på Hamang gård. Alternativet med overbygget trasé gjennom Hamang gård ble valgt fordi man kunne ivareta begge hensyn.

Det var Akershus vegkontor som sto for planlegging og gjennomføring av vegen og lokket.





PLANBESKRIVELSE

Vegplan

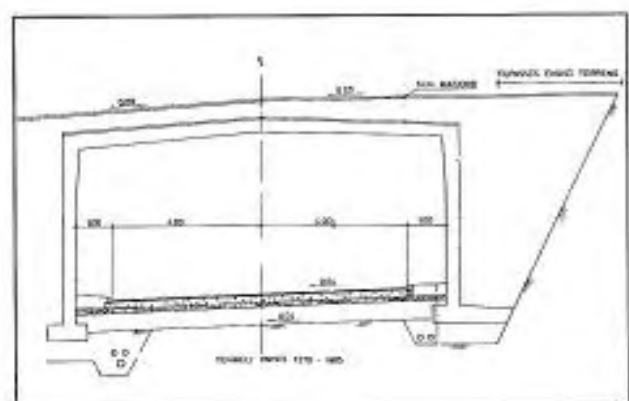
E16 er planlagt som 4-felts veg på denne strekningen, men bare 2 felt er bygd i første omgang. Gang-/sykkelveg samt busser, følger den tidligere trasé for E16.

Arealplan

E16 ligger mellom to store boligfelt med blokkbebyggelse. Det er ingen bebyggelse over lokket, og det fremtrer på oversiden som et langt, graslagt friområde. Tunnellokket krysses av adkomstveg til boligfeltene.

Lokkløsning

Tunnellepet er 300 m langt, 10 m bredt og 4,6 m høyt. Det går gjennom fast morenemasse og er støpt som en "kasse" med møne. Det er tett med membran i tak og sider og er overdekket med 0,5 m jordmasser. Tunnelen har ikke ventilasjonsanlegg. Det er installert manuell brannvarsler i tunnelen.



Kostnader og finansiering

Lokket kostet 13,7 mill. kr. (1992-kroner).

Det ble beregnet hva en veg uten lokk ville ha kostet, og man forutsatte da en utforming som i stor grad tok hensyn til boligmiljøet ved siden av vegen. I stedet for å legge vegen i åpen skjæring, forutsatte man et lavt lengdeprofil med 5 m høye støttemurer pluss støyskjærmer. Differansen mellom lokk og åpen veg, 5,5 mill., skulle Bærum kommune dekke.

Murmester Johs. Solberg som var utbygger av boligene på Hamang gård, bekostet en 30 m forlengelse av lokket.

Planbehandling

Reguleringsplanen for vegen ble utarbeidet av reguleringsvesenet og vedtatt av kommunestyret 9.1.1981.

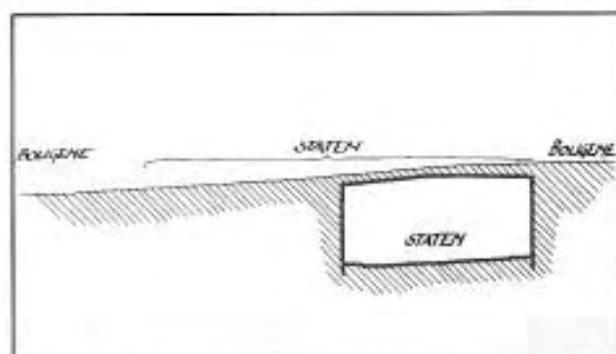
Byggestart var i 1981. Byggeavslutning 1983.

Samordning og gjennomføring

Lokket ble planlagt og gjennomført av Akershus vegkontor med Norconsult/Aas-Jakobsen som konsulent, som et vanlig vegprosjekt.

Juridiske forhold

Det er staten som eier hele anlegget og har alt ansvar.



RESULTATER OG ERFARINGER

Byplanmessig erfaring

Miljømessig har man oppnådd å verne både Sandvikselva og boligmiljøet på Hamang gård. Dessuten har man beholdt en sammenknytning mellom boligområdene ved Hamang. Over tunneltaket har man et relativt kjedelig friområde; et "ingenmannsland" mellom de to boligområdene. Dette kan nok delvis skyldes at man i en eller annen fremtid skal grave opp og bygge det andre tunneløpet, slik at det ikke blir gjort noen store investeringer i denne sonen.

Landskapsmessig fremtrer anlegget som en vanlig tunnel og ikke som et lokk.

Økonomiske erfaringer

Kostnadene ved prosjektet ble såvidt lave at vegkontoret i ettertid mener man burde vurdert å bygge begge tunneløpene samtidig. Kommunens innsats på 5,5 mill. kr. (1992-kroner) har trolig vært en god investering med tanke på økt omfang og kvalitet i boligområdene, men man må altså huske at prosjektet skal gjennomføres en gang til når vegen en gang i fremtiden skal utvides. Det er ikke avklart hvordan kostnadsdelingen mellom stat og kommune skal være da.

Brukererfaringer

Tunnelen gir inntrykk av mye forurensning og dårlig sikt. Vegkontoret mener den dårlige sikten skyldes støv. Toveistrafikk i tunnelen begrenser "pumpe-effekten" fra trafikken.

Det er ikke observert lekkasjer i tunnelen.

TELEPLANLOKKET

Kontorer og garasje over rv 166, Snarøyveien, Lysaker



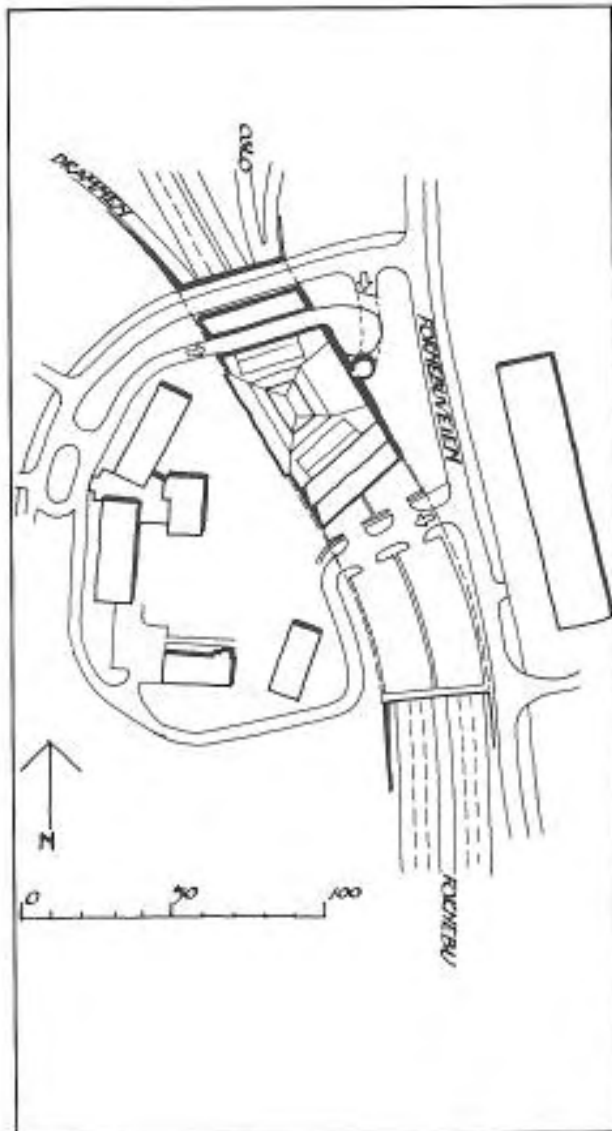
PROBLEMSTILLING

Prosjektet ligger ved Lysaker-krysset, krysset mellom E18 og Snarøyveien (rv 166), ca. 6 km vest for Oslo sentrum. Snarøyveien er adkomstvegen til Oslo lufthavn, Fornebu, og er under utbygging til 4 felts bredde.

I forbindelse med utbyggingen av Lysaker-krysset (vestre del) var det planlagt å føre Snarøyveien i tunnel gjennom åsen og ut mot Fornebu. Samtidig ble det arbeidet med forskjellige parkeringsløsninger for Teleplans kontorbygg som var under prosjektering ved siden av vegen. Teleplan ønsket parkeringsplass for alle ansatte, og det var diskutert løsninger som tildels var kostbare og krevet store terrenginngrep. Det var plan-sjefen ved Akershus vegkontor som tok kontakt med PABAS (Teleplans konsulenter) og foreslo å bygge Snarøyveien i skjæring med parkeringsanlegget over istedet for å legge vegen i tunnel. Senere er det kommet inn en god del kontorarealer, men største delen av bygget brukes til parkering.

Byggherre: TELEPLAN a/s
 Arkitekt: PABAS Ingeniør P.A. Bakkejord A/S,
 rådgivende ingeniører og arkitekter
 Idésamarbeid med Akershus vegkontor og Djupdalskontoret





PLANBESKRIVELSE

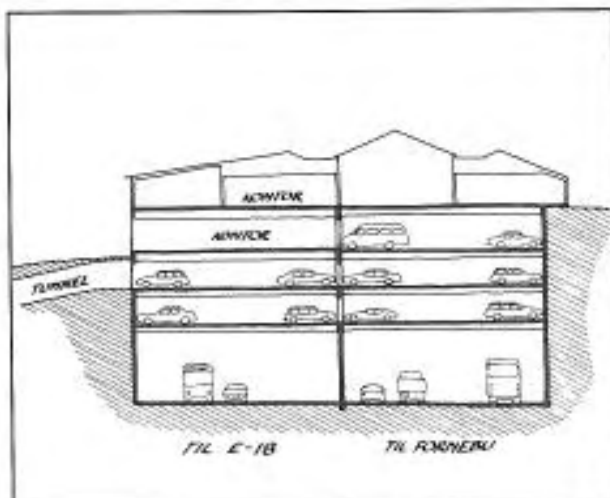
Vegplan

Rv 166 var egentlig planlagt med 4 kjørefelt, pluss kollektivfelt, men parkeringsanlegget ble dimensjonerte for lokkets bredde. Det ble derfor bygget 2 vegløy på 16,5 m bredde. Senere har man derfor mulighet for 4 løp i hver retning. I tillegg blokkering, er det lagt opp til en omkjøringsmulighet som kun brukes i nødsfall.

Bebyggelsesplan

Det vesentligste av kontorbebyggelsen ligger på vestsiden av Snarøyveien og består av frittliggende bygninger i 2-3 etasjer (ca. 5.500 m²). Kjøreadkomst er over lokket fra Fornebuveien som ligger på østsiden.

Selve lokkebebyggelsen består av 4 plan, hvorav de 2 nederste er garasje. Plan 3 er delvis garasje - delvis kontorer, og plan 4 er kontorer. Kontorene har et areal på ca. 2.500 m². Garasjen har plass til 244 biler. I tillegg er det 115 åpne parkeringsplasser på tunneltaket på sydsiden. Prosjektet har nesten dobbelt så mange parkeringsplasser som det reguleringsmessig kreves, og det skjer en del utleie til naboer.



Lokkløsning

Hvert tunnellop er 16,5 m bredt og det spennes fritt over med hulldekk-elementer. Også veggene er betongelementer, likesom hele den ovenforliggende konstruksjon. Lengden er 160 m.

Ventilasjonen er styrt av CO-sensorer. Det er installert alarmtelefon i tunnelen. Tunnelen er TV-overvåket med monitor hos politiet i Sandvika. Dette skyldes at tunnelen er adkomst til Fornebu.

Kostnader og finansiering

Byggekostnadene for kontorarealene er ca. 13.600 kr./m² og for garasjene ca. 80.000 kr. pr. bil (1992-kroner, eksklusive finanskostnader). Teleplan har betalt alle kostnader for overbygningen, inklusive belysning og ventilasjon i tunnelen. Teleplan har ervervet all grunn. Grunn som er ervervet av Statens vegvesen, er overdratt til Teleplan.

Kapitaliserte merutgifter til driften (lys, ventilasjon) er beregnet som en del av oppgjøret mellom Teleplan og vegvesenet. Til gjengjeld slipper vegvesenet endel konstruksjoner og terrengbearbeidelse.

Planbehandling

Idéskisse: Januar 1983.

Forprosjekt: Februar 1983.

Reguleringsplan innsendt i desember 1983.

Samarbeidsavtale med vegvesenet i mars 1985.

Reguleringsplan endelig vedtatt i april 1984.

Byggetillatelse: November 1984.

Byggestart: Juni 1986.

Ferdigstillelse for vegtrafikk: Januar 1987.

Ferdigstillelse forevrig: Oktober 1987.

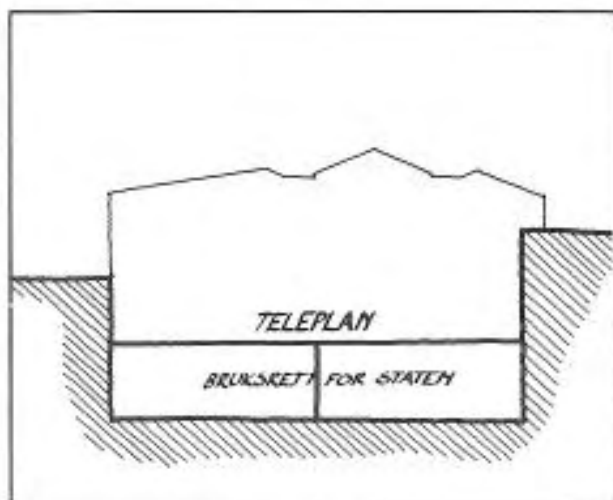
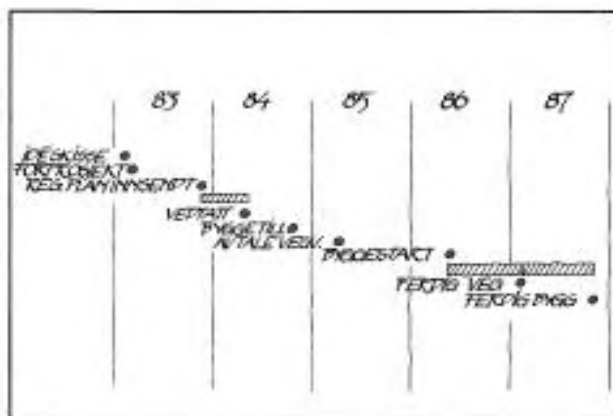
Samordning og gjennomføring

Lokket skulle også ivareta kryssing for kommunal veg og gangveg, offentlig ledningsnett og ny tilførsel til trafo. Dessuten skulle eksisterende kommunal veg (Fornebuveien) legges om.

En rekke forskjellige etater var dermed involvert i prosjektet. PABAS har vært prosjektleder og koordinert hele planprosessen og vært pådriver for å få frem de nødvendige beslutninger og bevilgninger i de ulike etater. PABAS har også vært byggeleder for overbyggingsprosjektet, mens Akershus vegkontor har vært byggeleder for Lysakerkrysset og Snarøyveien, inklusive vegen under selve lokket.

Juridiske forhold

Veggrunn som vegvesenet har ervervet, er overdratt til Teleplan som blir grunneier. Vegvesenet får bruksrett til vegen under lokket samt drifts- og vedlikeholdsansvar for denne. Øvrig ansvar hviler på Teleplan.



RESULTATER OG ERFARINGER

Byplanmessig erfaring

Lokket knytter sammen områdene på hver side av Snarøyveien og gjør det mulig å samle all ervervs- trafikken i området til én samleveg (Fornebuveien). Bebyggelsen er terrassert slik at den ikke skal virke for tung, men man har ikke tykket i å trekke terrenget over vegen. Reguleringsplanen ga stramme begrensninger for gesimshøyden. Dette har trolig i litt for stor grad begrenset mulighetene for den arkitektoniske utforming. Resultatet er blitt en noe uklar bygningsmessig formasjon.

Økonomiske erfaringer

Vegvesenet sitter igjen med en tunnel hvor man har dekket inn alle merutgifter både på anleggs- og driftsiden. Man har også med akseptable merkostnader sikret seg en bredere vegskjæring enn man ellers ville bygget.

Utbygger har fått en betydelig utvidelse av tomtens størrelse og utbyggingspotensiale, og har fått et garasjebygg til en akseptabel kostnad. Utbygger profitterer også på at tomten blir knyttet til ervervsområdene øst for Snarøyveien.

Brukererfaringer

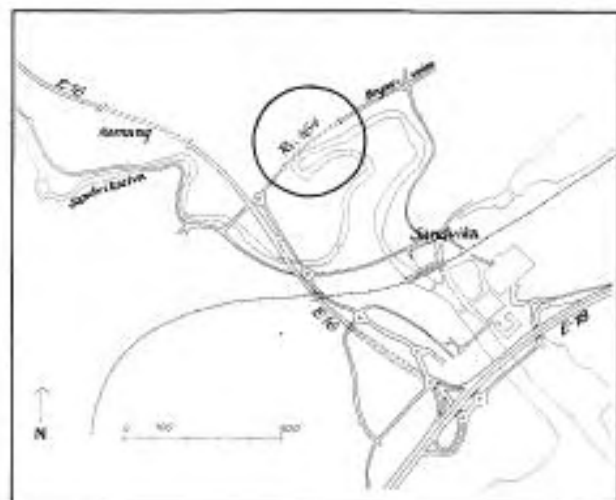
Teknisk fungerer lokket bra. Det er ikke registrert lekkasjer, og man har ikke problemer med støy eller vibrasjoner.

For å sikre seg mot lekkasjer, er dekkene lagt med fall, og dette gir tilpasningsproblemer når deler av dekket skal brukes til kontor etc.

På grunn av den store bredden virker vegmiljøet lyst og oversiktlig.

BRYNSVEILOKKET

Boligbebyggelse over rv 164, Brynsveien, Sandvika



PROBLEMSTILLING

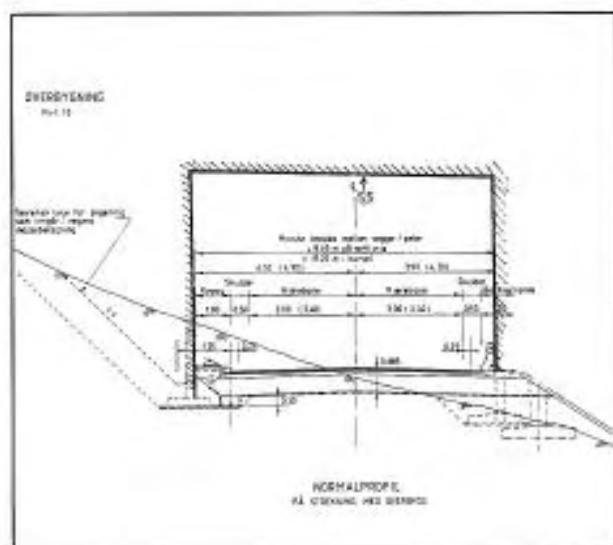
Prosjektet ligger ned mot Sandvikselva, ved foten av skråningen nedenfor Bærum sykehus, ca. 15 km vest for Oslo sentrum.

Det har lenge vært regnet med at området skulle brukes til boligbebyggelse. Forlengelsen av Brynsveien fram til E16 ved Hamangkryset ble lansert av Asplan som en del av Sandvikas vegsystem tidlig i 1970-årene. Selvaagbygg var engasjert av grunneieren til å planlegge og gjennomføre boligbebyggelse på området. Med en hovedveg liggende ved foten av en bratt, sydvendt skråning ble det problematisk å støyskjærme boligene. Vegen opptok dessuten den beste del av tomten. Selvaagbygg foreslo derfor å bygge boligene over vegen.

Bærum kommune overtok ansvaret for bygging av riksvegen og inngikk avtaler med vegkontoret og med Selvaagbygg.

Selvaagbygg sto som byggherre for boligene og har prosjektert overbygningen og boligene og har vært prosjektleder for alle anlegg utenom vegen.

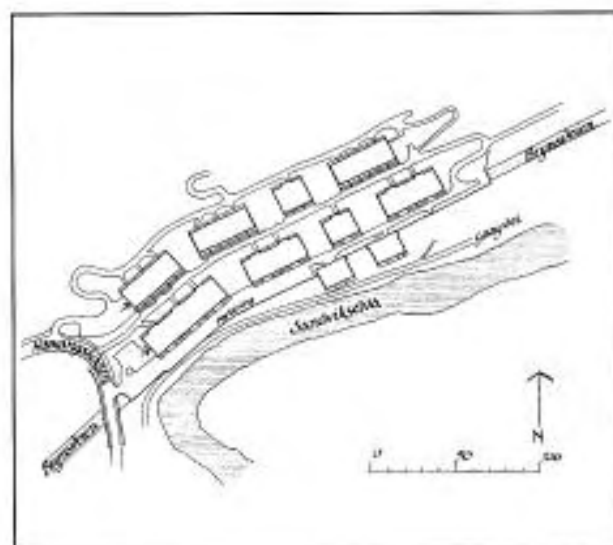




PLANBESKRIVELSE

Vegplan

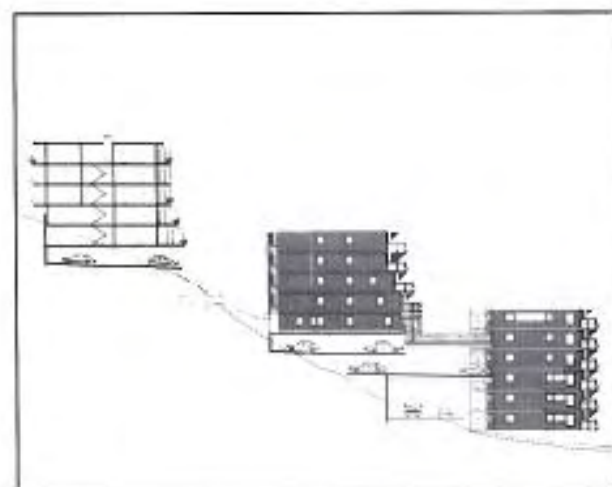
Hele vegprosjektet består av en 2-felts veg i 770 m lengde fra Evjebakken til E16. Tunnelstrekningen er 230 m lang og tunnelens innvendige bredde er 10 m. Fri høyde er 4,75 m. Gang-/sykkelveg er ført i skråningen ovenfor veien.



Bebyggelsesplan

Bebyggelsen består av terrasserte boligblokker i 5-6 etasjer med garasjer under. Tilsammen er det 246 boliger. Blokkene er lagt i 2 rekker i skråningen ovenfor tunnelen. Dessuten er det lagt 2 blokker på nedsiden, inntil tunnelen.

Det er ikke lagt bebyggelse på tunneltaket. Dette benyttes som internt kjøre- og parkeringsareal og er adkomstgate for blokkene foran tunnelen. På grunn av den høye utnyttelsen og det bratte terrenget, er det svært begrensede leke- og oppholdsarealer.



Lokkløsning

Lokket er 230 m langt. Innvendig bredde i tunneløpet er 8,4 m. Tunnelen er for en stor del åpen ut mot Sandvikselva, slik at man har gode ventilasjons- og lysforhold. Det er derfor ikke behov for mekanisk ventilasjon. Tunneltaket er støpt med vanntett betong og det er ikke lagt ut noen membran. Taket er dimensjonert for belastning som for riksveg, etter krav fra Vegdirektoratet. Husene ligger inntil og krager tildels utover tunneløpet, men er fundamentert uavhengig av tunnelen.

Kostnader og finansiering

Hele boligprosjektet (246 boliger) med vegoverbygning kostet 172 mill. kr. (1992-kroner). Vegoverbygningens andel er anslått til ca. 10 mill. kr. eller ca. 40.000 kr./lm. Selve vegen, med forstøtningsmur etc. kom i tillegg. Dette var statens byggeoppgave.

Kostnadsdelingen ble gjort etter en avtale mellom vegkontoret og Bærum kommune. Vegen var kostnadsberegnet til 12,6 mill. kr. og dette skulle være statens andel av det samlede prosjekt. Den virkelige kostnad for vegen ble 16,2 mill. kr. og Bærum kommune som hadde tatt på seg byggherreansvaret for vegen, måtte derfor skyte inn 3,6 mill. kr. (Alt i 1992-kroner).

Planbehandling

Det forelå reguleringsplan fra 9.1.1981 om overbygging av nesten hele veggstrækningen. Denne planen kunne ikke gjennomføres, og Selvaagbygg foretok i 1983 en fullstendig omarbeidelse av prosjektet med betydelig kortere tunnel. Den nye reguleringsplanen ble stadfestet 10.10.1984. Avtalen mellom kommunen og vegkontoret ble inngått vinteren -85. Vegglegget ble påbegynt vinteren -85. Byggestart for Selvaagbygg var våren -85. Vegen ble åpnet sommeren -86 og innflytting i de første boligene høsten -86.

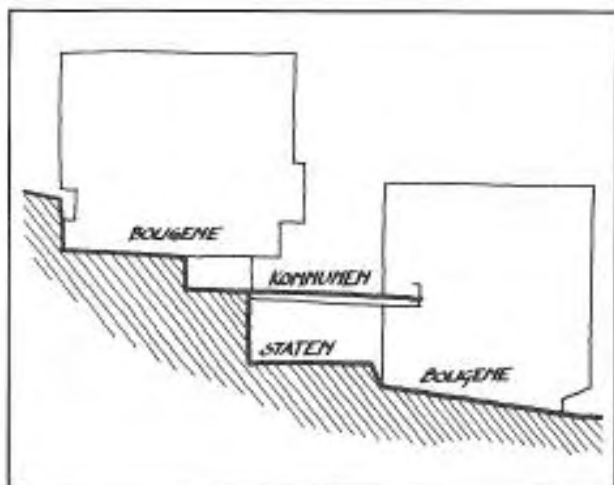
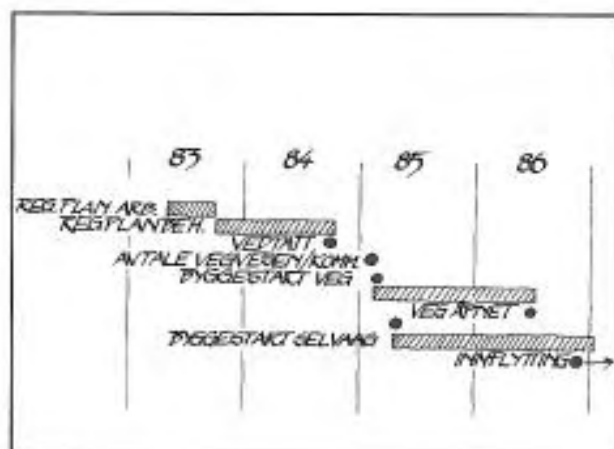
Samordning og gjennomføring

Bærum kommunes utbyggingssjef tok det overordnede styringsansvar og koordinerte samspeillet mellom de ulike parter, blant annet også avtaleverk og grunnerverv. Utbyggingssjefen hadde også den overordnede økonomistyring.

Selvaagbygg som den dominerende utbygger, sto for koordineringen i prosjekterings- og byggefasen, men det forelå ingen formalisert prosjektorganisasjon. Selmer Furuholmen var entreprenør for vegen, slik at tunneløpet er bygget av 2 entreprenører.

Juridiske forhold

Det er staten som eier vegen inne i tunnelen og har ansvar for vedlikehold av utstyret inni. Huseierne eier arealet ved siden av tunnelen og kommunen eier tunneltaket. Selvaagbygg har 3 års garantiansvar for taket, senere har kommunen ansvar for eventuelle skader/lekkasjer i taket.



RESULTATER OG ERFARINGER

Byplanmessige erfaringer

Tunnelløsningen har gjort det mulig å bygge boliger på en tomt som ellers ville være meget vanskelig å benytte på grunn av terrengformen og støy fra vegen. På den annen side har tunnelkostnadene drevet frem en meget høy utnyttelsesgrad. Dette er et av de tettest utbygde boligfelt i Bærum.

Økonomiske erfaringer

Prosjektet har gitt meget rimelige boliger - ca. 7.500 kr./m² (1992-kroner). Dette kan ha sammenheng med at prosjektet ble priset på et tidspunkt da det var en viss overproduksjon i boligmarkedet. Tunnelkostnadene ble ca. 40.000 kr. pr. bolig - noe som ikke er spesielt høyt.

De økede kostnadene for selve vegen kan neppe tilskrives overbyggingsprosjektet, men den organisasjonsform som ble valgt, førte til at merkostnaden ble ført over på kommunen. Ved et vanlig vegprosjekt, uten lokk kunne staten vanskelig komme utenom disse merutgiftene, men man kunne risikere en forsinket ferdigstillelse av vegen.

Brukerfaringer

Beboerne synes å være fornøyd med resultatet og det er ikke fremkommet klager over støy, forurensninger eller annet. De lave prisene har gjort at boligfeltet ble meget attraktivt. Fra vegsiden har man hatt noen problemer med lekkasjer i fugene. Et lokk uten membran krever trolig en annen betongteknologi.

VEGSERVICEANLEGG

E6, Malvik i Sør-Trøndelag

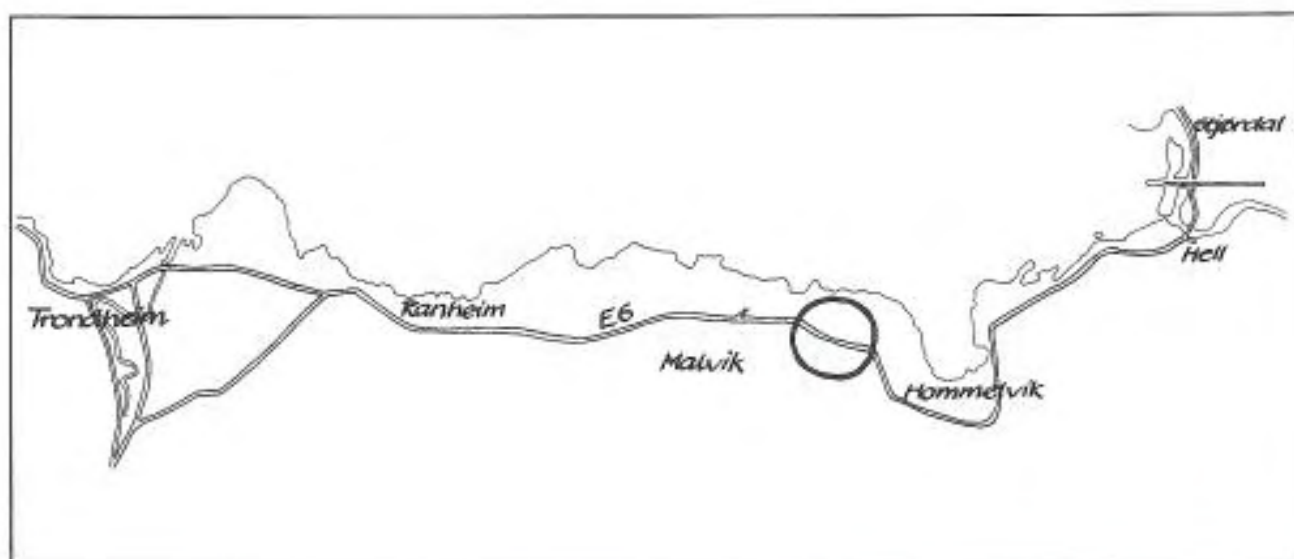
PROBLEMSTILLING

Anlegget ligger på nye E6 mellom Trondheim og Stjørdal i Malvik kommune, ca. 20 km fra Trondheim sentrum.

Arealene langs den nye vegen i dette området er svært attraktive for et vegserviceanlegg på grunn av natur-

skjønne omgivelser og utsikten over Trondheimsfjorden. I tillegg ønsket Vegvesenet en rasteplass på strekningen.

Statens vegvesen Sør-Trøndelag sto for planlegging og bygging av vegen. Norske Fina AVS planla og bygde vegoverbygget, bensinstasjonene og rasteplassene.



PLANBESKRIVELSE

Vegplan

E6 er på denne strekningen bygget som 2-felts motorveg med nordgående forbikjøringsfelt, og det er lagt til rette for en eventuell utvidelse til 4 felt med forbikjøringsfelt.

Arealplan

Vegserviceanlegget ligger i et utmarksområde forholdsvis langt fra nærmeste bebyggelse. Arealene rundt anlegget er regulert til jord- og skogbruksformål. Dette vil hindre etablering av annen næringsvirksomhet i nærheten av anlegget.

Vegserviceanlegget

Anlegget består av en bensinstasjon og en rasteplass på hver side av vegen, samt et vegoverbygg som inneholder en brudel i to etasjer og hotell i seks etasjer (nordre del).

Hotellidelen har rom i 5 etasjer og restaurant og konferanserom i 6. etasje.

Brudelen har i 1. etasje kjøreveg beregnet for tunge biler og varelevering. I 2. etasje er det kafeteria og restaurant.

Overbygget er dimensjonert slik at E6 siden kan utvides til 5 felt (36 m x 5 m).

Vegserviceanlegget inneholder følgende tilbud:

- o Turistinformasjon for Malvik kommune og Trondheims-regionen.
- o Offentlig rasteplass.
- o Kafeteria/restaurant med stellerom for barn.
- o Løkeplass for barn.
- o Motel/hvilerom.
- o Dusjanlegg for langtransportører.
- o Telefoner for vegfarende (drive-in).
- o Bensinstasjon med storkiosk og drivstoff-fylling for personbiler på begge sider av vegen.
- o Drivstoff-fylling for tungtrafikk.
- o Offentlig toalett for vegfarende.
- o Tømmemuligheter for busstoletter.
- o Parkeringsareal for tungtransport.

Kravene til planløsning og drift har vært følgende:

- o Likeartet tilbud til vegfarende i begge retninger.
- o Direkte av- og påkjøring til anlegget.
- o Planskilt kryssing for gående og kjørende trafikk.
- o Åpent for drivstoff, mat og overnatting 24 timer i døgnet.
- o Vegserviceanlegget ferdigstilt samtidig med ny veg.
- o Nødvendig hensyn må tas til fremtidig 4-felts motorveg.

- o Anlegget skal fullføres med landskapsmessig beplantning.

Anlegget er forsøkt gjort enkelt og oversiktlig. Skilttingen er tillagt vesentlig vekt for å gjøre det lett for trafikantene å finne fram til ønsket mål.

Kostnader og finansiering

Hele anlegget kostet ca. 92 mill. kr. (1992-kroner).

Norske Fina A/S har bekostet alt, inklusive på- og avkjøringsrampene. Grunnen eies av Statens vegvesen, men er betalt av Fina. Norske Fina A/S fester det nødvendige bebygde areal av Statens vegvesen.

Planbehandling

Planbehandlingen (ifølge Plan- og bygningsloven) var komplisert og tidkrevende. Alle lokale myndigheter gikk inn for å realisere prosjektet, men Vegdirektoratet gikk imot, hovedsakelig av estetiske grunner. Planen måtte derfor behandles i de berørte departementer. Planen ble godkjent av Miljøverndepartementet i 1989. På grunn av den lange saksbehandlingstiden ble det kort tid til detaljplanlegging, blant annet til konkret utforming av selve overbygget.

Anlegget ble åpnet i februar 1991.

Samordning og gjennomføring

Prosjektet ble planlagt og gjennomført av Norske Fina A/S i samarbeid med Statens vegvesen Sør-Trøndelag og Malvik kommune.

Juridiske forhold

Norske Fina A/S står som eier av bygningene og leier grunnen der bygningene står av Statens vegvesen. Norske Fina A/S har vedlikeholdsansvaret for anlegget, innbefattet de offentlige rasteplassene.

RESULTATER OG ERFARINGER

Byplanmessig erfaring

Vegserviceanlegget er som helhet betraktet rimelig godt tilpasset terrenget. Selve anlegget lider imidlertid av at kjørevegen er innebygd i overbygget. Løsningen med et vegoverbygg i to etasjer virker tung i det åpne landskapet. Fargevalget kan også diskuteres. Det er lite samsvar mellom vest- og østfasaden. Spesielt betongflaten langs den ene langsiden (kjøretunnelen) virker dominerende.

Økonomiske erfaringer

Det er åpenbart at trafikkgrunnlaget (ÅDT 7.000 i 1991) er for svakt til at anlegget, i hvert fall på kort sikt, vil bære seg økonomisk.

Brukererfaringer

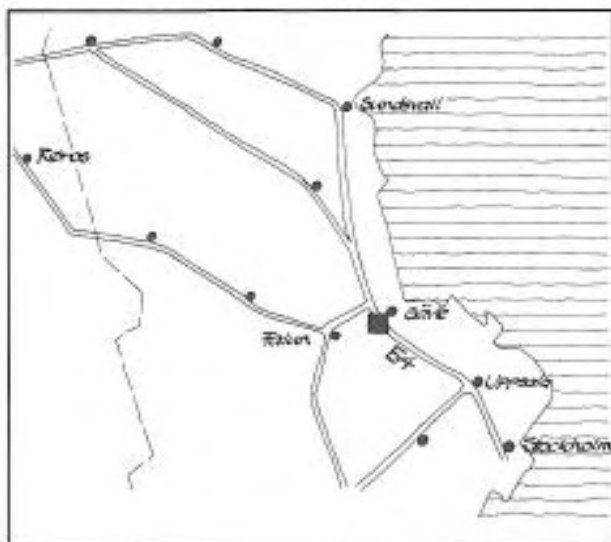
Trafikantene synes å være godt fornøyd med anlegget. Anlegget fungerer i henhold til planene med hensyn til trafikkforholdene.

Kravet om en kjørbar tverrforbindelse har vist seg berettiget fordi mange trafikanter som oppsøker hotellet eller spiseavdelingen skal tilbake dit de kom fra.



GÄVLE BRO

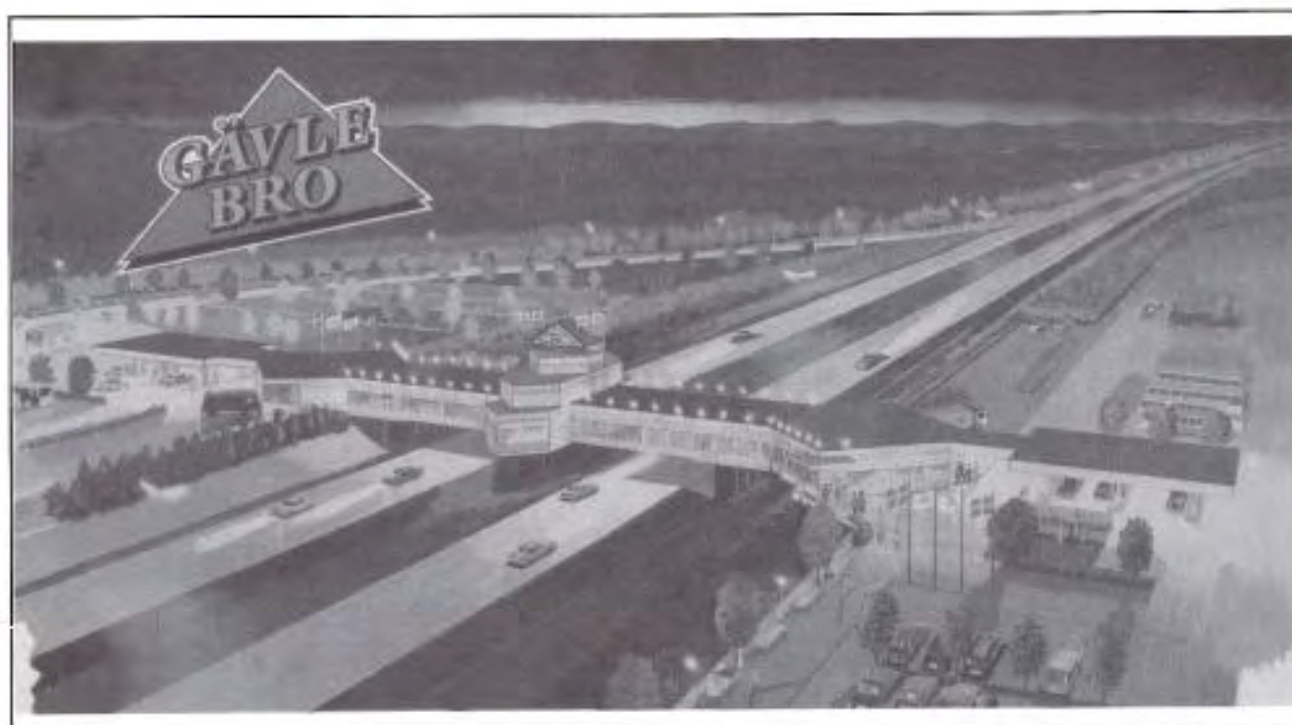
Servicelokk over E4 ved Gävle

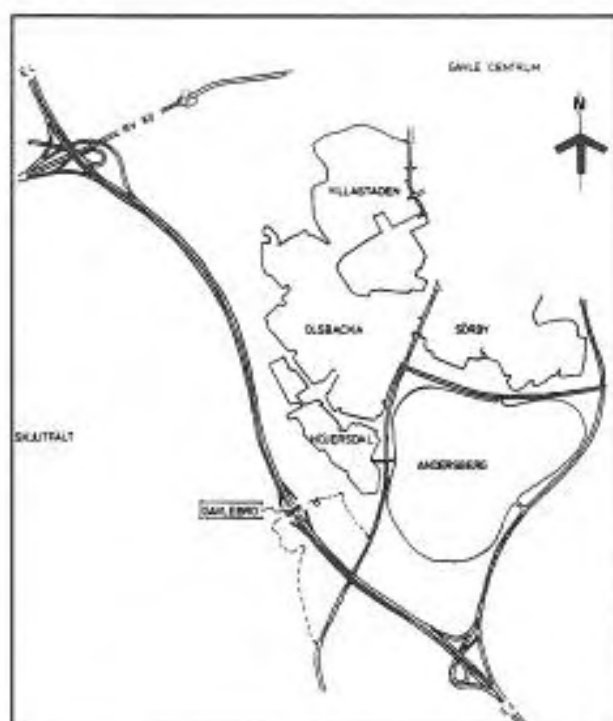


PROBLEMSTILLING

Anlegget er bygget i forbindelse med den nye E4 utenom Gävle by og ble åpnet desember -87. Det er Gävle kommune som har tatt initiativ til anlegget. Hensikten med anlegget er å fange opp noe av turisttrafikken som ellers ville fare forbi når riksvegen ble lagt utenom byen. Den nye traséen går gjennom skogsområdene langt utenfor byen. Turisttrafikken har idag en viss betydning i Gävle. Man ønsket dels å få endel av bilistene til å stanse for å fylle bensin, for å spise og hvile og dermed gi informasjon om Gävle by, og dels å gi et signal om at man passerer byen.

Det er det kommunale eiendomsselskapet Brynäs Byggnads AB som har bygget anlegget og som leier det ut til oljeselskapene OK og Statoil og til Veikroer a/s.





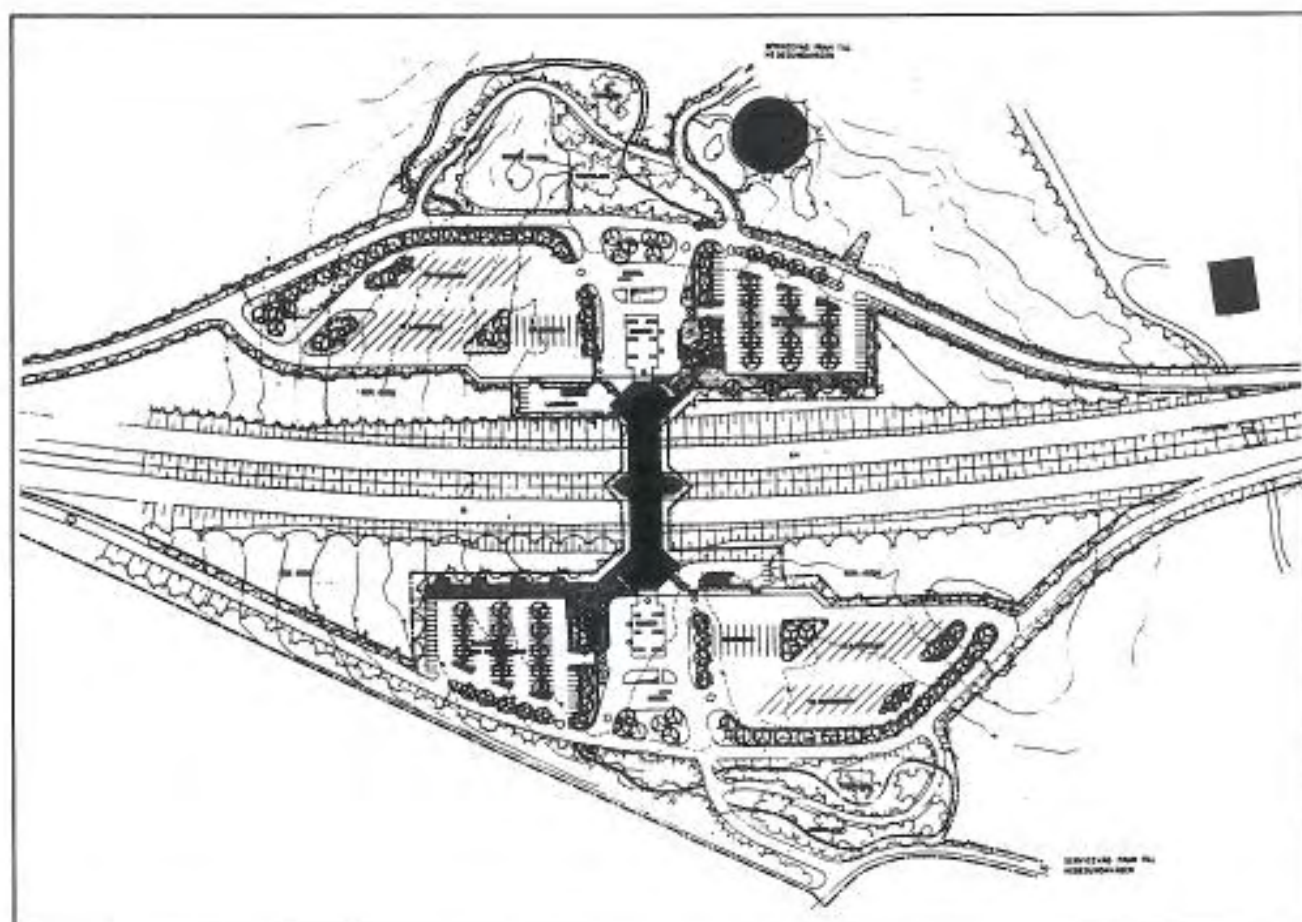
PLANBESKRIVELSE

Vegplan

E4 bygges ut i 4 felt's bredde, og anlegget er plassert helt uavhengig av noen vegkryss. Senere er det anlagt en tverrforbindelse inn til Gävle by.

Bebyggelsesplan

2 bensinstasjoner er plassert rett overfor hverandre og er knyttet sammen med bygningen som spenner over motorvegen. Selve overbygningen inneholder en kafeteria med 200 sitteplasser, toaletter, konferanserom, hvilerom, informasjonskontor og kontorer for Falken redningskorps. I hver ende av bygningen ligger ekspedisjonslokaler for de 2 bensinstasjonene.



Kostnader

Hele anlegget har kostet 62 mill. Sv. kr. (1992-kroner). Selve bygningen har kostet 34 mill. kr., 6-7 mill. mer enn om man hadde bygd en tilsvarende bygning ved siden av veien.

Vägverket har investert 5,5 mill. kr. (1992-kroner) i av- og påkjøringsramper og i den ikke-kommersielle delen av anlegget.

Det er kommunen, ved Brynäs Byggnads AB, som eier hele anlegget. De har en samlet inntekt på ca. 2,7 mill. kr. pr. år på anlegget.

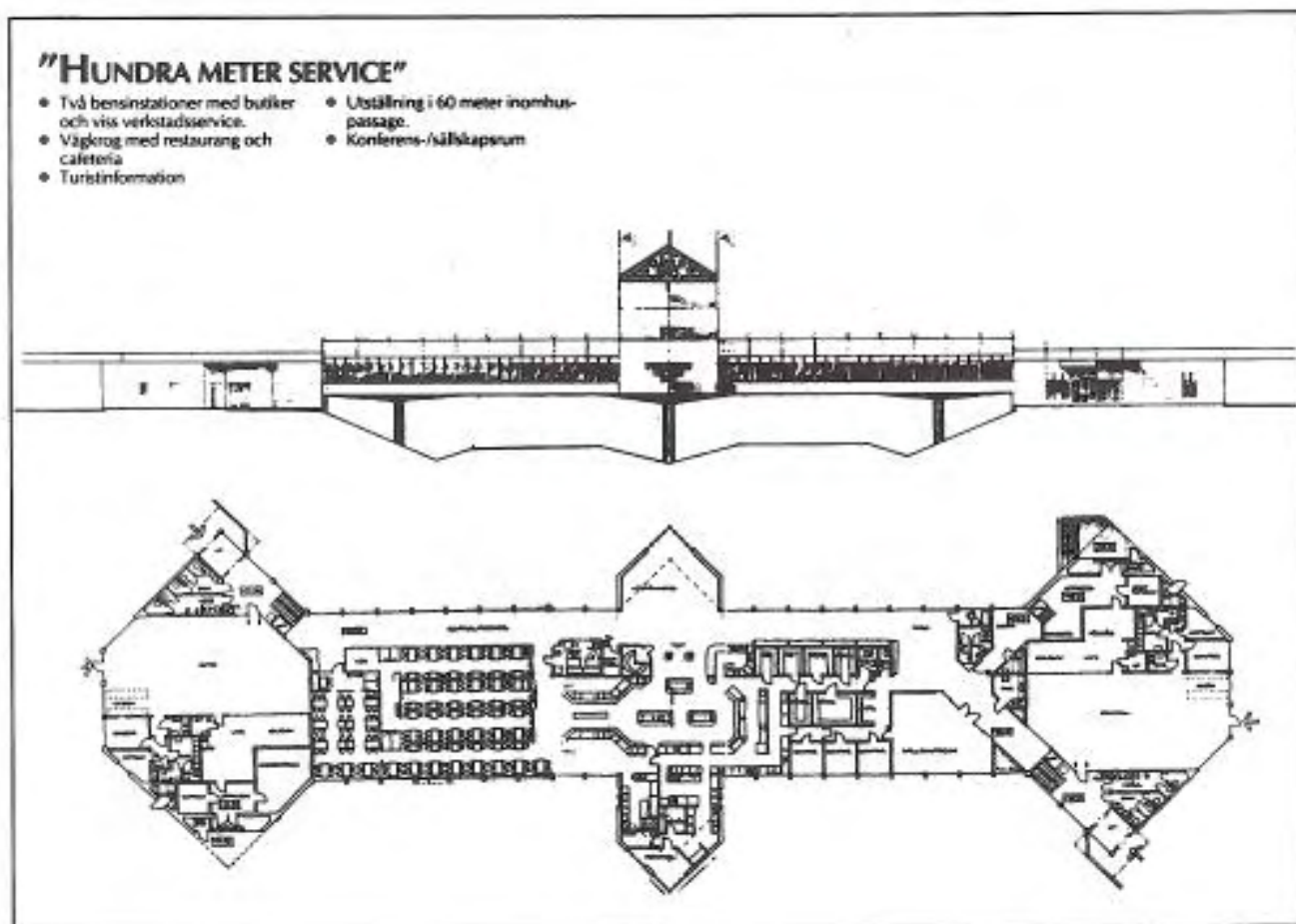
ERFARINGER

Økonomiske erfaringer

Anlegget har blitt en kostbar investering for Gävle kommune og de direkte inntektene er beskjedne.

Brukererfaringer

Oljeselskapene og Veikroer a/s har positive erfaringer med anlegget, og det synes å fungere tilfredsstillende. Hvis det var ett oljeselskap som hadde begge bensinstasjonene, ville man trolig også hatt en effektiviseringsgevinst når det gjelder bensinsalget ved anlegget. Hvorvidt Gävle kommune får innfridd sine overordnede målsetninger, er det for tidlig å si noe om.



BILAG 2

Riksveglokk bygget i Norge til nå (1992-93)

HÅNDBOK NR. 161 - VEGOVERBYGG

Liste over riksveglokk bygget i Norge til nå (1992-93)

AKERSHUS**E68 Hamanglokket i Bærum**

Bygget 1983-84
Lengde 300 meter

Finansiert av staten med bidrag fra Bærum kommune. Arealene over lokket nyttes til park- og lekeområde mellom boligblokker og næringsbygg. (Se bilag 1.)

Rv 164 Brynsveilokket i Bærum

Bygget 1984-85
Lengde 230 meter

Det er anlagt boliger (terrasseblokker) over lokket. Lokket er bekostet av boligutbyggeren. Vegvesenets kostnader er omtrent de samme som om vegen skulle ha vært bygget uten lokk. (Se bilag 1.)

Rv 164 Teleplanlokket i Bærum

Bygget 1986-87
Lengde 160 meter

Arealene over lokket er utnyttet til parkeringshus og kontorbygg. Vegvesenet har sprengt ut fjellskjæring og anlagt vegen. Selve lokket er bekostet av lokkutbygger. (Se bilag 1.)

E18 Lysakerlokket (øst) i Bærum

Bygget 1991-92
Lengde 250 meter

Arealene over lokket er utnyttet til næringsvirksomhet. Vegvesenet har bygget vegen. Selve lokket er bekostet av lokkbygger.

OSLO

Rv 162 Arne Garborgs plass

Bygget på slutten av 1960-tallet

Lengde ca. 100 meter

Bredde 40-70 meter

Dette er en kombinasjonsløsning, både miljø og næring. Næringsdelen består av kontor for næring og departement. Torg mellom Y-blokka og Brubbegata.

E6 Vålerenga

Bygget 1986-87

Lengde

Bredde 5-6 kjørefelt og midtvegg

Det er lagt tak over forskjæringa på tunnelen mellom Etterstadkrysset og påhogget. Dette er miljølokk. Arealbruken er stort sett igjenbygging av den eksisterende hagekolonien.

HEDMARK

E6 Moelvløkket i Ringsaker

Bygget 1982-83 (åpnet 1985)

Lengde ca. 400 meter

Miljølokk. Finansiert i sin helhet av staten. Arealene over løkket nyttes som friområde for tilgrensende boliger.

Rv 25 Miljø- og næringslokk i Elverum

Byggeår 1992-93

Lengde 78 meter

Rv 25 blir lukket over torget i Elverum. Derved unngås deling av byseneret. Arealene over løkket vil bli nyttet til fellesareal, trafikkareal og forretningsbygg. Anlegget inngår i riksveganlegget Glomsbrua - Sandbakken og er bygd av Vegvesenet.

OPPLAND

E6 Mosoddenlokket i Lillehammer

Bygget 1980
Lengde 240 meter

Miljølokk. Bekostet av staten. Arealene utnyttes som friområde mellom Lågen og Lillehammer.

E6 Arm til Lillehammer - miljølokk

Bygges i 1992-93
Lengde 270 m

Vegvesenet har bygget og bekostet veg og miljølokk (tunnel) som en del av riksveganlegget E6 - Lillehammer sentrum. Arealene over lokket blir benyttet til friområde og parkering. Grunneierforholdene blir som før inngrepet.

Rv 213 Kirkegata i Lillehammer - miljølokk

Bygges i 1992-93
Lengde 260 m

Riksvegen blir "gravd ned" der Lillehammer Skysstasjon er i dag. Vegvesenet bygger og bekoster veg og lokk som en del av riksveanlegget E6 - Lillehammer sentrum. NSB ruster opp/bygger ut Skysstasjonen for OL-midler. Arealbruk på selve lokket er trafikkareal og park.

ROGALAND

E18 Portaler ved Bergjelandstunnelen i Stavanger

Lokk Bergjeland (sirkulært profil) og lokk Verftsalmeningen (tilnærmet rektangulært profil) hhv. 85 og 60 m. Bygget i 1989.

Anleggene er bygget og bekostet av Vegvesenet i forbindelse med Bergjelandstunnelen (riksveganlegg). Byggegrunn er solgt med klausul og pr. i dag (1992) ikke bebygd.

HORDALAND

Rv 14 Haukeland i Bergen

Bygget på slutten av 1970-tallet
Lengde

Haukeland sykehus har bekostet hele anlegget. Arealet utnyttes av Haukeland sykehus.

SØR-TRØNDELAG

Serviceblokk over E6 i Malvik

Bygget 1990-91

Servicebrua er bygget i forbindelse med ny E6 mellom Trondheim og Stjørdal. Anlegget ligger ca. 20 km fra Trondheim sentrum. Vegvesenet har bygget vegen. Fina A/S har bekostet vegoverbygg og tosidig serviceanlegg. (Se bilag 1.)

TROMS

Rv 83 Miljøblokk i Harstad

Bygget 1984-85
Lengde 115 meter

Miljøblokk på innfartsveg i Harstad er bekostet av staten. Arealene over lokket benyttes som friområde for "Yrkesskolen" og tilgrensende boliger.

BILAG 3

To eksempler på kontrakt

HÅNDBOK OM BYGG OVER VEG

Eksempel på kontrakt I

AVTALE MELLOM BÆRUM KOMMUNE OG STATENS VEGVESEN, VEGSJEFEN I AKERSHUS, I FORBINDELSE MED UTBYGGING AV E-18 MED TILHØRENDE KRYSS OG VEGER I LYSAKER SENTRUM (LYSAKER ØST)

1. Denne avtale er inngått mellom Bærum kommune og Statens vegvesen, Vegsjefen i Akershus (heretter kalt henholdsvis kommunen og Vegvesenet).

2. Bilag til avtalen

Som del av denne avtalen gjøres følgende bilag gjeldende:

Bilag A: "E18 Lysaker Øst, Entreprise og Kostnadsfordeling". Utgave pr. 15.06.1990.

Bilag B: Utbyggingsavtale vedrørende Lysaker sentrum mellom Byggholt A/S og Bærum kommune, datert 13.12.1989, inklusive bilag 1-11 til denne.

Bilag C: Utbyggingsavtale vedrørende Lysaker sentrum mellom Oslo-banken A/S og Bærum kommune, datert 05.07.1990, inklusive bilag 1-8 til denne.

Bilag D: Utbyggingsavtale vedrørende Lysaker sentrum mellom A. F. Klaveness & Co A/S og Bærum kommune, datert 21.11.1989, inklusive bilag 1-5 til denne.

Bilag F: Utbyggingsavtale vedrørende Lysaker sentrum mellom sameiet Gerner-Mathisen og Bærum kommune, datert 12.07.1990, inklusive bilag 1-4 til denne.

Hvis det er motstrid mellom bestemmelsene i denne avtale, og de øvrige bilag eller vedlegg til denne avtale, går bestemmelsene i denne avtalen foran.

3. Avtalen bygger på reguleringsplan for Lysaker sentrum vedtatt 23. september 1987 og reguleringsplan for Lysaker Syd vedtatt 22. juni 1988, samt senere justeringer av disse planer.

Avtalens siktemål er at vedtatt reguleringsplan skal realiseres fullt ut, med de lokk og den bebyggelse som planen og vedtatte bebyggelsesplaner gir anvisning på. Partene er enige om fortsatt å samarbeide med sikte på slik gjennomføring.

Som følge av lang forberedelsestid for avtaleverket, har enkelte utbyggere overført sine rettigheter og forpliktelser til nye utbyggere, og enkelte prosjekter har skiftet navn. En nærmere oversikt er gitt i addendum 1 til denne avtale.

Addendum 2 til denne avtale gjelder datering av bilag 1-5 til avtalen mellom A. F. Klaveness & Co A/S og Bærum kommune, datert 21.11.1989.

Addendum 3 til denne avtale gjelder oppgjør mellom Bærum kommune og Statens vegvesen i forbindelse med tilleggsavtale mellom Vegvesenet og A. F. Klaveness & Co A/S, datert 30.01.91.

I denne avtale er søkt ivaretatt den usikkerhet som for tiden gjør seg gjeldende med hensyn til om og når de enkelte lokk og byggeprosjekter vil komme til utførelse, jfr. bilagene A-F og denne avtales punkter 4 og 10.

4. Dersom Byggholts lokkprosjekt ikke blir gjennomført, (i henhold til alternativ II eller III i bilag B), skal partene etter en eventuelt forutgående omregulering etablere en egen avtale om de endringer dette innebærer med hensyn til anleggsarbeidenes omfang, kostnadsfordeling og utbyggingsansvar. Jfr. også pkt. 7.6 i bilag B.
5. Formålet med avtalen er å fordele oppgaver, rettigheter og forpliktelser ved reguleringsplanens gjennomføring mellom Vegvesenet på den ene side og kommunen samt private grunneiere og utbyggere på den annen side.
6. Kommunen påtar seg å ordne forholdet til alle berørte private grunneiere og utbyggere, samt tilleggservervelse av grunn fra NSB, slik at Vegvesenet i forhold til disse blir satt i stand til å gjennomføre utbygging av de veganlegg som reguleringsplanene gir anvisning på, uten andre kostnader enn hva som følger av denne avtale med vedlegg.

Anleggsarbeidenes omfang og den nærmere kostnadsfordeling mellom partene ved en utbygging basert på vedtatt reguleringsplan fremgår av bilag A.

7. Kommunen forestår ervervelse av grunn og rettigheter til gjennomføring av vegutbyggingen innen reguleringsområdet, og sørger for at Vegvesenet blir gitt anledning til å tiltre grunnen i henhold til framdriftsplanene for veganlegget. Til delvis dekning av utgiftene til eiendomsinngrep yter Vegvesenet et kontanttilskudd stort kr 7,1 millioner. Arbeider Vegvesenet utfører for kommunen i 1. byggetrinn skal trekkes fra dette beløp. Restbeløpet forfaller til betaling 30 dager etter inngåelsen av denne avtale.

Vegvesenet bidrar ellers med de ytelser som beskrevet i denne avtalen med vedlegg. Utover dette overtar kommunen det økonomiske ansvaret for alle nødvendige eiendomsinngrep, jfr. dog punkt 11.

8. Kommunen og Vegvesenet er enige om å makeskifte eiendommer på Lysaker og i Skytterdalen, jfr. tidligere avtale om dette.
9. Vegvesenet forplikter seg til å bygge og bekoste et fullt ferdig driftsklart vegsystem som beskrevet i "Lysaker Øst Entreprise- og kostnadsfordeling" (bilag A), og på premisser som fremgår av denne avtale med bilag.
10. Vegvesenet har gitt sin tilslutning til avtalene mellom kommunen og de øvrige utbyggere/interessenter i området, gitt ved bilagene B-F. Vegvesenet overtar de rettigheter og plikter som disse avtalene legger til kommunen som nedenfor beskrevet:
 - 10.1 I avtalen mellom Byggholt og kommunen (bilag B):
 - Punktene 3.2.1 og 3.2.2 for så vidt gjelder riksveggrunn
 - Punkt 4 i sin helhet
 - Punkt 6 i sin helhet med unntak av 6.1.9, 6.1.10, 6.2.2 og 6.2.3
 - Punkt 7 i sin helhet med unntak av 7.3 annet avsnitt, og 7.6
 - Punkt 8 i sin helhet med unntak av pkt. 8.2
 - Punkt 9 i sin helhet
 - Punkt 10 i sin helhet.

Rettigheter og plikter som omhandlet i punktene 5.2, 6.1.9, 6.1.10, 6.2.2, 7.3 annet avsnitt, 7.6, 8.2, 11 og 13 skal tilligge både kommunen og Vegvesenet (ansvarsfordeling for pkt. 6.2.2 fremgår av bilag A).

- 10.2 I avtalen mellom Oslobanken A/S og kommunen (bilag C):

Følgende punkter tilligger Vegvesenet, utover hva som fremgår direkte av selve avtaleteksten: 6.1, 6.2, 7.1.1 for så vidt gjelder veggrunn, punkt 9 i sin helhet og punkt 10.1.

Rettigheter og plikter i henhold til punkt 7.2.1 og 10.3 tilligger både kommunen og Vegvesenet.

- 10.3 I avtalene mellom Klaveness og komunen (bilag D):

Utover hva som allerede fremgår direkte av avtaleteksten i bilag D, tilligger følgende punkter Vegvesenet: 6.1.2 for så vidt gjelder riksveggrunn, 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.6, 6.2.7, 8.3 og 10.1.

Punkt 5.2 og 7.2 (i henhold til fordeling i punkt 6.2), tilligger begge parter.

10.4 I avtalen mellom Gerner-Mathisen-selskapene og kommunen (bilag F):

Følgende punkter tilligger Vegvesenet utover hva som direkte fremgår av avtaleteksten: Punkt 4.1 hva gjelder veggrunn til fremtidig riksveganlegg, 4.2, 4.3, 4.4 og punkt 5.2.

Partene i denne avtale er kjent med at det på tidspunktet for underskrivelse mangler enkelte underskrifter og dokumentasjon for fullmaktsforhold for Gerner-Mathisen-avtalen, jfr. bilag F. Bærum kommune bærer risikoen for disse forhold, og vil holde Vegvesenet skadesløs for forhold som følger av at Gerner-Mathisen avtalen ikke oppfylles etter sitt innhold, og som er begrunnet ut fra manglende underskrifter eller fullmakter.

11. Det tas forbehold om Vegdirektoratets, Samferdselsdepartementets og eventuelt også Stortingets godkjenning.
12. Kommunen forplikter seg til å motta og fremme de rettslige krav som måtte springe ut av de kontrakter som er nevnt over, og på vegne av Vegvesenet føre evt. saker vedrørende tvister tilknyttet disse kontraktsforhold slik som Vegvesenet ønsker mot dekning av omkostninger.
13. Voldgift
Eventuelle tvister om forståelse eller gjennomføringen av denne avtale skal avgjøres ved voldgift etter reglene i Tvistemålslovens kapittel 32, med mindre en av partene krever behandling ved de ordinære domstolene. Rettens formann skal ha kompetanse som for dommere og oppnevnes av justitarius i Asker og Bærum herredsrett.
14. Denne avtale med bilag er utstedt i 2 - to - eksemplere, hvorav partene beholder hvert sitt.

Bærum, den

Statens vegvesen,
Vegsjefen i Akershus

Bærum kommune

Addendum: 3 stk.

Eksempel på kontrakt II

* A V T A L E *

mellom

STATENS VEGVESEN OG CITADEL SKØYEN A/S

OM

OVERBYGGING M.M. AV E18 VED CITADELS UTBYGGING
AV NEBB-TOMTEN PÅ SKØYEN I OSLO

Oslo, 2. februar 1990

AVTALE

Citadel Skøyen A/S (CS) ønsker som del av utbyggingen av sin eiendom g.nr. 3, b.nr. 31 på Skøyen i Oslo, å bygge om og oppføre bygg over riksveg E18 på strekningen fra Norges Varemesse og fram mot krysset E18 x Bygdøy allé. Statens vegvesen (SV) v/Vegdirektoratet og Citadel Skøyen A/S som eier av g.nr. 3, b.nr. 31 har i den forbindelse inngått følgende avtale.

1. DOKUMENTER SOM INNGÅR I AVTALEN

Denne avtalen omfatter:

- a) Dette dokument (hoveddokumentet) på sider.
- b) Vedlegg 1: Illustrasjon og beskrivelser datert 1990 for bygging av ny 6 felts E18 med kryssløsninger, parallellveger/ramper, tilrettelegging for videre utbygging av riksvegnettet m.m.
- c) Vedlegg 2: Illustrasjon og beskrivelser datert 1990 for midlertidig trafikkomlegging og trafikkavvikling i utbyggingsperioden.
- d) Vedlegg 3: Illustrasjoner og beskrivelser datert 1990 av teknisk utstyr, installasjoner m.m. i "vegtunellen" og veganlegget forøvrig.
- e) Vedlegg 4: Framdriftsplan datert 1990 for bygging av veganlegget med overbygg og tekniske anlegg/installasjoner.
- f) Vedlegg 5: Illustrasjon med beskrivelse datert 1990 av volum/areal som omfattes av SV's opsjon, jfr. pkt. 9.

Dokumentet a har rang foran dokument b-f som har lik rang.

2. RETT TIL Å BYGGE OVER E18

CS gis rett til å anlegge "lokk" og oppføre bygg over E18 i samsvar med bestemmelsene i denne avtale.

3. PLIKT TIL Å ANLEGGE NY E18 M.M.

CS skal stå for all planlegging, prosjektering, bygging, erverv av grunn og rettigheter m.m. og dekke alle utgifter i den forbindelse til ny E18 med kryssløsninger, parallellveger/ramper, tilrettelegging for videre utbygging av riksvegnettet og tilpasning til øvrig vegnett i området, som omhandlet i denne avtale. Veganlegget skal bygges i samsvar med de til enhver tid gjeldende vegnormaler og andre bestemmelser som gjelder for offentlig godkjenning av veganlegg. Veganlegget skal

være fullstendig og driftsklart inkludert alle nødvendige anlegg/installasjoner/skilt m.m. før overlevering til SV. CS har fullt byggherreansvar fram til veganlegget er godkjent og overtatt av SV, jfr. pkt. 5.

CS skal før vegarbeider igangsettes, legge fram for Vegdirektoratet til godkjenning byggeplaner og anbudsdokumenter både for permanente og midlertidige vegløsninger og for overbygg. Byggearbeider kan ikke iverksettes før byggeplanene og anbudsmateriellet er godkjent av Vegdirektoratet. Eventuelle senere endringer i byggeplaner/anbudsmateriell skal også godkjennes av Vegdirektoratet. Materiellet skal utarbeides i samråd med Vegdirektoratet og inneholde spesifikasjoner, beregninger, tekniske tegninger, resultater fra grunnundersøkelser, dokumentasjon for vegens bæreevne o.a. Vegdirektoratet avgjør hvilket materiell som er nødvendig å framlegge.

Vegdirektoratet har rett til å delta ved utarbeidelse av byggeplaner/anbudsdokumenter og skal behandle disse uten unødig opphold.

4. KONTROLL VED PROSJEKTERING, BYGGING OG FERDIGBEFARING AV VEGANLEGGET

CS skal som del av og sammen med byggeplan og anbudsdokumenter legge fram plan for sin kontrollvirksomhet ved prosjektering og bygging (kvalitetssikringsplan), i samsvar med Statens vegvesens håndbøker nr. 143 og 144. Det må av planen framgå hvilke kontroller, prøver og tester som skal utføres og rapporteringsmåten.

SV har - på egen kostnad - rett til selv eller ved andre å gjennomføre de kontroller, tester, prøver m.m. som de mener er nødvendig på alle trinn i prosjekterings- og byggearbeidene, innenfor fremdriftsplanens rammer.

CS har plikt til - uten vederlag - å tilrettelegge og i rimelig grad bistå med opplysninger, beregninger, tegninger m.m. for at SV kan gjennomføre en effektiv kontroll av prosjektmateriell, byggearbeider, konstruksjoner, tekniske anlegg/installasjoner m.m.

Bestemmelsene i NS 9001 gjøres gjeldende for prosjektet.

5. OVERLEVERING AV VEGANLEGGET

CS har ansvaret for at veganlegget er komplett og driftsklart før overlevering til SV, jfr. pkt. 3. Dette innebærer bl.a. at alle tekniske anlegg skal være testet, feil rettet og endelig testrapport utferdiget.

CS skal - med minst 1-en-måneders skriftelig varsel til SV - oppmelde tildspunkt for ferdigbefaring. Sammen med varslet skal følge en komplett og systematisert dokumentasjon for veganlegget i 10 eksemplarer. Dokumentasjonen skal bl.a. inneholde alle kontroll-, prøve- og testrapporter som er utarbeidet, spesifikasjoner, drifts- og bruker-dokumentasjon for alle tekniske installasjoner og utstyr, ajourførte bygge-

planer, tegninger og beskrivelser av veganlegget, herunder overbygget, spunt, fundamenttegninger m.m., statiske beregninger for alle bærende konstruksjoner, støyberegninger, beregning/måling av luftforurensning i tunnelen og ved tunnelmunningene, trafikkberegninger og garantiavtaler.

SV skal føre protokoll ved ferdigbefaringen. CS har alt ansvar for snarest å rette feil og mangler som oppdages ved ferdigbefaringen. SV kan - dersom feilen ikke rettes innen rimelig tid - sette frist for å rette feilen. Som feil regnes også feil og mangler ved dokumentasjonen.

Når alle eventuelle feil og mangler er rettet slik at SV kan godkjenne anlegget, alle garantiavtaler på anlegg og installasjoner er transportert til SV og fradeling som nevnt i pkt. 7 er tinglyst med SV som hjemmelshaver til vegeiendommen, undertegnes ferdigbefaringsprotokollen av begge parter. Undertegningsdato regnes som overtagelsestidspunktet selv om SV har tatt veganlegget i bruk på et tidligere tidspunkt. Undertegning av ferdigbefaringsprotokollen fritar ikke CS fra ansvaret for - i en periode på 2 år fra overtagelse - å utbedre eller å gi erstatning for skjulte feil og mangler som ikke med rimelighet lot seg påvise ved ferdigbefaringen.

6. GARANTIER

CS skal som del av utbyggingen opprette garantiavtaler med firmaer som leverer varer, utstyr og tjenester til veganlegget. Garantitiden skal være minst 2 år - regnet fra overtagelsestidspunktet - på alt utstyr og alle installasjoner. CS må sørge for at den som avgir garantien samtykker i at garantiavtalen kan tiltransporteres SV.

For eventuelle setningsskader på vegen og anlegg knyttet til vegen, gjelder en garantitid på 3-tre-år regnet fra overtagelsestidspunktet.

CS skal - ved selvskyldnerkausjon fra norsk bank eller forsikringsselskap - stille garanti på 150-ethundreogfemti-millioner NOK, som sikkerhet for riktig oppfyllelse av denne avtale. Slik garanti må være overlevert og akseptert av Vegdirektoratet før utbyggingen kan starte. Oppstart av byggearbeider, herunder omlegging av ledningsanlegg som angår veganlegget, før garantien er godkjent av direktoratet, er å betrakte som vesentlig mislighold av denne avtale.

Når ferdigbefaringsprotokoll er undertegnet av begge parter (jfr. pkt. 5), kan CS redusere selvskyldnerkausjonen til 10-ti-millioner NOK som er sikkerhet for riktig oppfyllelse av avtalen i garantitiden.

7. DELING AV EIENDOM M.M.

SV skal ha eiendomsretten til hele riksvegnaletget med ramper, fortau, kryss og tilhørende anlegg og installasjoner. Vegdirektoratet avgjør på vanlig måte hva som skal klassifiseres som riksveg, jfr. pkt. 8 siste avsnitt. I den grad ledninger og anlegg - etter fradeling (jfr. andre ledd) - måtte bli liggende inne på CS eiendom, skal SV ha en vederlagsfri rett til å ha ledninger og anlegg liggende, til å utføre vedlikehold på disse m.m.

Eiendomsgrensene for vegeiendommen (utenfor overbygget) settes som hovedregel 1-en-meter utenfor kant av veg, fortau, rampe, spunt eller annen ytterkant av fysisk veganlegg.

I overbygget settes eiendomsgrensene slik at veggene og taket i overbygget eies av CS. SV har vederlagsfri rett til å benytte vegger og tak for montering av anlegg, utstyr m.m. for drift og vedlikehold av veganlegget. Det settes ingen begrensning på SV's eiendomsrett nedover i grunnen.

CS skal - i samarbeid med SV og oppmålingsvesenet - besørge og bekoste fradeling og tinglysning av "vegeiendommen".

8. ANSVAR OG RETTIGHETER

CS står som byggherre for veganlegget. CS har herunder eksempelvis alt ansvar:

- * for å innhente nødvendige tillatelser og samtykker fra offentlige myndigheter og tredjemann for å gjennomføre vegutbyggingen
- * overfor entreprenører, konsulenter m.m. og
- * for omlegging/tilpassing av tekniske anlegg innbefattet gangbar tunell for ledningsanlegg under E18.

Ingen del av byggherreansvaret kan overføres til SV uten at SV eventuelt på forhånd samtykker. SV har på sin side rett til å overta som byggherre og vederlagsfritt tre inn i etablerte kontraktsforhold dersom CS vesentlig misligholder denne avtale.

CS har alt ansvar for fundamenter og bærende konstruksjoner i overbygget. Ansvar er ikke tidsbegrenset.

Overbygget og områdene rundt veganlegget må ikke utnyttes eller brukes av CS på en slik måte at utnyttelsen/bruken kan skade veganlegget, de vegfarende og/eller de som har arbeidet sitt knyttet til veganlegget.

Denne avtale begrenser eller utvider ikke SV's myndighet som forvaltningsorgan.

9. OPSJON

SV har inntil utgangen av år 2005 rett, men ikke plikt til å erverve til eiendom og benytte til trafikkformål, det volum og areal som er vist i vedlegg 5 med senere ajourføring, jfr. pkt. 5.

Dersom SV ønsker å bruke sin rett etter 1. ledd, skal dette meddeles CS skriftlig med minst 1-et-års skriftelig varsel vil fraflytting, fjerning av parkeringsdekker og annen innredning og overskjøting mot oppgjør.

SV dekker faktiske dokumenterbare utgifter inntil 2-to-millioner NOK for fjerning av parkeringsdekker og annen innredning. Beløpet skal reguleres i samsvar med endringen av levekostnadsindeksen, basis desember 1989.

Statens vegvesen dekker videre utgiftene til oppføring av vegg mot gjenværende parkeringskjeller. Statens vegvesen bestemmer utførelse av vegg og arbeidene med dene.

Dersom SV gjør bruk av retten etter første ledd, skal SV - som helt og fullt oppgjør - mot skjøte fritt for pengeheftelser, betale 27-syvogtyve-millioner NOK for volum/areal. Beløpet kan ikke indeksreguleres. SV skal betale offentlige gebyrer/avgifter ved fradeling, og tinglysing. Utover dette må partene dekke hver sine kostnader ved overdragelsen.

Bestemmelsene i pkt. 7 om deling av eiendom m.m. skal gjelde ved fradelingen så langt annet ikke følger av dette punkt.

10. DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV VEGANLEGGET

Når veganlegget er overlevert SV (jfr. pkt. 5), overtar SV ansvaret for drift og vedlikehold av anlegget, herunder "innvendig" vedlikehold av vegg- og takoverflater i overbygget over E18. SV har rett til å inspisere overbygget fra "utsiden", med varsel til eier med frist som normalt ikke skal være kortere enn 3-tre-virke-dager.

Dersom SV benytter sin rett etter pkt. 9, skal bestemmelsene i første ledd gjøres gjeldende for tilleggsarealene/volumene fra overskjøtingstidspunktet.

11. ØKONOMISK OPPGJØR

Utover det som følger av pkt. 9 er partene enige om at verdien av retten til overbygging svarer til utgiftene som CS vil få med en komplett utbygging av veganlegget (jfr. pkt. 2 og 3). Verdien av utbyggingsretten, er av partene satt til 150-etthundreogfemti-millioner NOK (1989-kroner).

Skulle utbyggingskostnadene for veganlegget bli lavere enn NOK 150 mill., tilfaller gevinsten CS. Blir utbyggingskostnadene høyere enn NOK 150 mill., dekker CS merkostnaden.

Ved at CS stiller sikkerhet for riktig oppfyllelse av sin del av avtalen (jfr. pkt. 6), er partene enige om at det ikke skal skje noe kontantoppgjør mellom partene, utover det som følger av pkt. 9.

12. MISLIGHOLD OG DAGBØTER

Dersom CS vesentlig misligholder denne avtale har Statens vegvesen rett til å overta som byggherre (jfr. pkt. 8) - herunder rett men ikke plikt til vederlagsfritt å tre inn i etablerte kontraktsforhold - og slutføre byggearbeidene. Statens vegvesen er i så fall berettiget til å få dekket alle utgifter til utbygging, grunnnerverv, erstatninger m.m. fra garantien (selvskyldnerkausjonen), jfr. pkt. 6. CS er pliktig til å opplyse om disse bestemmelser ved etablering av kontrakter med entreprenører, konsulenter, banker/forsikringselskaper og andre kontrahenter.

Ved forsinkelse av permanente vegomlegginger og ferdigstilling av det komplette veganlegget i forhold til framdriftsplanen, skal Citadel Skøyen A/S svare dagbot med kr 150 000 - etthundreogfemtusen - pr. virkedag. Dagboten kan ikke overstige 15-femten-millioner NOK.

Eventuell dagbot forfaller til betaling etterskuddsvis fredag i hver uke regnet fra det tidspunkt arbeidet(ene) skulle vært slutført/trafikkomlegging foretatt. Statens vegvesen har rett til å få dekket dagboten fra selvskyldnerkausjonen dersom Citadel Skøyen A/S ikke betaler til rett tid.

Forsinkelser på mer enn 4-fire-måneder i forhold til framdriftsplanen, er å betrakte som vesentlig mislighold av denne avtale.

Det skal ikke svares dagbot for forsinkelser som skyldes Statens vegvesen og/eller andre offentlige instanser. Tilsvarende skal gjelde - ved beregning av 4 månedersfristen etter foregående ledd.

13. FORBEHOLD

Avtalen inngås med forbehold om:

- * at den innsendte reguleringsplanen blir stadfestet innen 31. desember 1990 uten ny utleggelse til offentlig ettersyn
- * at Citadel Skøyen A/S igangsetter anleggsarbeider i henhold til framdriftsplanen senest 12 måneder etter at stadfestet reguleringsplan foreligger
- * Stortingets samtykke

Tidsfristene som er nevnt ovenfor kan reforhandles.

14. TVIST

Eventuell uenighet om forståelsen av denne avtale som partene ikke får løst gjennom forhandlinger, blir henvist til behandling ved domstolene på vanlig måte. Partene kan ved enighet velge å få avgjort tvisten ved voldgift etter bestemmelsene i Tvistemålslovens kapittel 32.

15. DIVERSE

Denne avtale er utstedt i 2 - to - eksemplarer, hvorav partene beholder hvert sitt.

Citadel Skøyen A/S er pliktig til å tinglyse bestemmelsene i avtalens pkt. 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10 og 11 på g.nr. 3, b.nr. 31, i Oslo før byggearbeider, herunder omlegging av ledningsanlegg som angår veganlegget, starter. Unnlatelse av slik tinglysing er å betrakte som vesentlig mislighold av denne avtale.

Oslo,

For Vegdirektoratet

For Citadel Skøyen A/S

.....

Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet
Boks 6390 Etterstad
0604 Oslo

Tlf 22 63 95 00
Fx 22 63 96 79

ISBN 82-7207-307-2

En håndbok fra vegvesenet