



Sladdet versjon

HAUGALAND TINGRETT

DOM

Avsagt: 04.11.2020 i Haugaland tingrett, Haugesund

Saksnr.: 19-021739SKJ-HAUG/

Dommer: Tingrettsdommer Leif Egil Holstad

Skjønnsmedlemmer:

Sivilarkitekt	Atle Edvard Strønstad
Skogbruksleder	Njål Søndena
Eiendomsmegler	Karen Ane Pedersen
Selvst. næringsdriv.	Randi Iren Rettedal

Saken gjelder: Ekspropriasjonsskjønn

Karmøy kommune v/Ordføreren

Advokat Ove Christian Lyngholt

mot

Svein Skeie
Kjell Schjelderup Netland
Odd Arne Skeie
Kjetil Ask
Stian Oen Skeie
Wenche Skeisvoll
Jan Magnus Hillesland
Aase Cecilie Utvik
Roy Magne Skeisvoll
Margit Elisabeth Hauge
Einar Magne Utvik
Henry Bardinessen
Anne Grethe Skeisvoll Grimsmo
Kolbein Skeie

Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad

Avgjørelsen inneholder taushetsbelagte opplysninger, og den unntas derfor fra offentligheten, med unntak for sakens parter. Sakens parter har taushetsplikt om de angjeldende opplysninger, jfr. rettens brev av 03.11.2020.

Nils Viggo Skeisvoll
Peder Osmund Stølsvik Nielsen
Aadne Utvik
Per Erik Grønningen
Knut Bjarne Ask
Rolf Magne Hetland
Kari Johanne Nielsen
Anne Kristine Lilleskog Andersen

Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad
Advokat Endre Skjørestad

SKJØNN

Skjønnsbegjæringen gjelder ekspropriasjon til gjennomføring av reguleringsplan.

Bakgrunnen for saken

Saken har en lang forhistorie, og partene var enige om at saksfremstillingen i Skjønn avsagt av Haugaland tingrett den 23.06.14 var dekkende for faktum frem til det tidspunktet. Retten har derfor basert saksfremstillingen frem til juni 2014 på dette.

*

På Helganes i Karmøy kommune har det siden 1990-tallet vært regulert et område til motorsport, og det er opparbeidet et anlegg for trening og konkurranse innen idretten. Etter initiativ fra motorsportsinteresserte i regionen utarbeidet Karmøy kommune i 2007-2008 forslag til reguleringsplan for et større motorsportanlegg, i nærheten av det eksisterende.

Karmøy kommunestyre vedtok den 01.04.08 reguleringsplan 4013 for Fjord Motorpark, der det ble planlagt asfaltbaner for bilrace, roadracing med motorsykkel, dragracing og gokart. Det regulerede området ligger like ved flyplassen på Helganes.

Reguleringsplanen ble utarbeidet etter daværende plan-og bygninglov (Pbl) § 25 nr. 6, spesialområde. Planen er det som gjerne kalles en "flatereguleringsplan". Hele planområdet omfattet spesialområdet "særskilt anlegg motorsportbaner". Arealene var forut for reguleringsplanen vist som LNF-område og område for råstoffutvinning i kommuneplanen. En rekke av grunneierne var motstandere av motorparken, og advokat Endre Skjørestad påklaget reguleringsvedtaket til fylkesmannen i Rogaland den 07.05.08, på vegne av disse. Fylkesmannen fattet den 05.02.09 vedtak, der klagen ikke ble tatt til følge.

En gruppe naboer og andre berørte av planen, omtalt som "nabogruppen" anmodet den 26.04.13 fylkesmannen om å foreta en lovlighetskontroll av reguleringsvedtaket, i medhold av kommuneloven § 59. Den 22.11.13 konkluderte fylkesmannen med at reguleringsvedtaket ble opprettholdt, og at det heller ikke var grunnlag for å omgjøre klageavgjørelsen av 05.02.09 i reguleringsaken.

Motorparkprosjektet er organisert i driftsselskapet Fjord Motorpark AS (heretter kalt FM) og FMs datterselskap Fjord Motorpark Eiendom AS (heretter kalt FME). Eierne av FM er i all hovedsak frivillige organisasjoner innen motorsport, sykkel sport og luftsport.

Området som ble regulert i 2008 var på 526 da. FM har hånd om en del av arealene, men ca. 346 da er eid av grunneiere som ikke har ønsket å selge grunn til motorsportanlegget. FM henvendte seg derfor til kommunen ved brev av 06.06.12, og ba kommunen gå til

ekspropriasjon av arealene. Rådmannen var negativ til det, og i saksanlegg til formannskapet av 16.08.12 innstilte han på at kommunen ikke skulle involvere seg i en ekspropriasjonssak. Formannskapet behandlet saken den 27.08.12 og fattet vedtak i strid med rådmannens innstilling. De gav rådmannen fullmakt til å forhandle frem og inngå avtale med FM for å avklare arbeidsdeling og økonomi mv. tilknyttet gjennomføring av grunnerverv og eventuell skjønnsbehandling, under forutsetning av at kommunens utgifter ville bli refundert av FM. Videre samtykket de i at prosessen med ekspropriasjon kunne starte opp og gjennomføres. Formannskapet la til grunn at kommunen ikke plikter å gjennomføre ekspropriasjonen, dersom utgiftene til grunnerverv viste seg å bli for høye til å realisere idrettsanlegget.

Rådmannen fulgte opp formannskapets vedtak, og den 14.01.13 la han frem saksfremlegg med forslag om ekspropriasjon for å gjennomføre reguleringsplanen for Fjord Motorpark. Rådmannen foretok ikke noen vurdering av om tiltaket var "tvillaust meir til gagn enn skade" jf. oreigningsloven § 2, men ba politikerne vurdere dette. Forslaget om ekspropriasjon ble vedtatt i formannskapet 21.01.13 og den 05.02.13 ble saken behandlet i Karmøy kommunestyre. Etter en debatt fattet kommunestyret følgende vedtak jf. pbl. § 16-2, med 25 mot 20 stemmer:

- 1. For å gjennomføre reguleringsplan for Fjord Motorpark, Helganes plannummer 4013, egengodkjent av Karmøy kommunestyre den 01.04.08, vedtas det å ekspropriere nødvendig grunn og rettigheter fra de eiendommer som berøres. Reguleringsplanen og bestemmelsene er lagt ved som vedlegg 1 og 2.*
- 2. Rådmannen gis fullmakt til å begjære skjønn i saken.*
- 3. Når skjønnsresultatet foreligger skal rådmannen forelegge dette for formannskapet, som tar avgjørelse om skjønnet skal tiltres eller ikke.*

Ekspropriasjonsvedtaket ble ikke påklaget.

Den 18.06.13 sendte advokat Ove Christian Lyngholt skjønnsbegjæring til Haugaland tingrett på vegne av Karmøy kommune v/ordføreren. De saksøkte v/advokat Endre Skjørestad inngav tilsvarende den 06.09.13. Retten avholdt et planleggingsmøte med prosessfullmektigene den 09.09.13, hvor det ble besluttet å dele forhandlingene i saken, da det var tvist om skjønnet skulle fremmes eller ikke. Det ble anført at det var begått saksbehandlingsfeil fra kommunens side.

Den 21-22.01.14 ble det holdt rettsmøte, hvor spørsmålet om skjønnets fremme var til behandling. Retten besluttet at skjønnet skulle fremmes, og den 06.05.2014 fortsatte skjønnsforhandlingene, da i forhold til erstatningsspørsmålet.

Den 23.06.14 ble skjønnet avhjemlet, hvor det av slutningen fremgikk at skjønnet fremmes og hvilke erstatninger grunneierne ble tilkjent.

På vegne av grunneierne begjærte advokat Skjørestad overskjønn, og Gulating lagmannsrett avsa den 22.01.16 overskjønn i saken, hvor skjønnet ble nektet fremmet på grunn av saksbehandlingsfeil begått da ekspropriasjonsvedtaket ble fattet av kommunestyret i Karmøy kommune, som medførte at vedtaket ble kjent ugyldig. Kommunen besluttet at avgjørelsen ikke skulle ankes.

Karmøy kommunestyre gav i vedtak den 13.06.16 samtykke til å vurdere gjenoppstart av prosessene tilknyttet ekspropriasjon for å få gjennomført reguleringsplan for Fjord Motorpark. Kommunen startet deretter ny ekspropriasjonssak mot samtlige berørte grunneiere, også mot de saksøkte hvor det forelå et rettskraftig underskjønn.

Rådmannen gav en saksfremstilling den 22.09.17, med forslag til vedtak om at det ble vedtatt ekspropriasjon, og at rådmannen fikk fullmakt til å begjære skjønn.

Da formannskapet den 02.10.17 behandlet saken ble det fremmet forslag om følgende innstilling til vedtak: *«Karmøy kommunestyre vedtar å ikke ekspropriere grunn til fordel for Fjord Motorpark.»* Dette forslaget ble vedtatt med 6 mot 5 stemmer.

Kommunestyret behandlet saken den 23.10.17, og det ble da fra representant Andersen (Ap) fremsatt følgende forslag som tillegg til formannskapets innstilling:

«Avgjørende hovedhensyn har vært:

- 1. Ekspropriasjon er et inngripende tiltak. Grunneiernes rettigheter veier tyngre enn behovet for å få en motorpark.*
- 2. Kommunens fremtidige økonomisk ansvar og risiko taler mot ekspropriasjon.»*

Thorheim (Frp) fremmet rådmannens forslag til vedtak:

- «1. For å gjennomføre reguleringsformålet etter «Reguleringsplan for Fjord Motorpark, Helganes, plannummer 4013», vedtatt av Karmøy kommunestyre den 01.04.2008, vedtas det å ekspropriere nødvendig grunn og rettigheter i henhold til vedlagt liste.*
- 2. Rådmannen gis fullmakt til å begjære skjønn i saken.*
- 3. Rådmannen gis fullmakt til, så snart skjønnsbegjæringen er sendt tingretten, å søke fylkesmannen om forhåndstiltredelse.»*

Formannskapets innstilling fikk 22 stemmer og falt.

Thorheims forslag fikk flertall med 23 mot 22 stemmer, og det ble fattet vedtak i samsvar med dette.

Kommunestyrets ekspropriasjonsvedtak ble påklaget til Fylkesmannen i Rogaland av de saksøkte med unntak av nr. 5D. I vedtak av 27.11.18 stadfestet fylkesmannen kommune-

styrets vedtak. Vedtaket er endelig.

Advokat Ole Chr. Lyngholt fremmet på vegne av Karmøy kommune den 07.02.19 skjønnsbegjæring til Haugaland tingrett.

I tilsvar fra de saksøkte v/advokat Endre Skjørestad datert 27.03.19 ble det – med unntak av en part - nedlagt påstand fra de saksøkte om at skjønnet skulle nektes fremmet.

Det ble under saksforberedelsen besluttet at forhandlingene skulle deles, slik at skjønnsretten først tok stilling til om skjønnet skulle fremmes, og deretter – om retten konkluderte med at så var tilfelle – fortsatte forhandlingene og tok stilling til erstatningsspørsmålet.

Hovedforhandlingen ble berammet den 16.12.-18.12.19. Under saksforberedelsen ble det imidlertid fremmet begjæring om bevilgning til anbud/kalkyler Fjord Motorpark skulle ha mottatt fra entreprenører, og det ble besluttet at hovedforhandlingen skulle utsettes.

Ved Haugaland tingretts kjennelse den 23.12.19 ble Fjord Motorpark Eiendom AS pålagt å fremlegge kopier av pristilbud/prisoverslag avgitt av entreprenørfirmaet xxxxxxxxxxxxxx den xxxxxx og xxxxx. Det ble besluttet at alle som fikk innsyn i dokumentene skulle bevare taushet om innholdet, og at retten skulle lukkes når disse ble fremlagt/omtalt.

Hovedforhandling omberammet med oppstart den 17.03.20 ble besluttet utsatt da den ikke lot seg gjennomføre på grunn av regjeringens iverksatte tiltak mot spredning av coronaviruset.

Hovedforhandlingen ble berammet på nytt den 03.-05.06.20, og avholdt i Nord kulturhus på grunn av smittevernsrestriksjonene i forbindelse med Covid-19. Sylvia Stange møtte som partsrepresentant for Karmøy kommune sammen med pr.flm. adv. Ove Lyngholt. Av de saksøkte møtte Kjell Schjelderup Netland, Odd Arne Skeie, Roy Magne Skeisvoll og Jan Magnus Hillesland sammen med pr.flm. Endre Skjørestad. Andre Kidess fulgte forhandlingene, jf. tvl. §24-6 nr. 2.

To av de saksøkte avgav partsforklaring, ordføreren avgav partsforklaring for kommunen, det ble ført 8 vitner og foretatt slik dokumentasjon som markert i utdragene med grønn og gul markørpenn, jf. rettsboken om dette.

Retten besluttet lukkede dører og de tilstedeværende pålagt taushetsplikt når anbuds-dokumentene omtalt ovenfor ble fremlagt, og når parter/vitner forklarte seg om disse og/eller priser og andre vurderinger i den forbindelse, og når dette ble omtalt i prosedyrene, jf. rettsboken om dette.

De saksøkte har i korte trekk gjort gjeldende:

Karmøy kommune vil ekspropriere store areal til Fjord Motorpark, og det er en litt spesiell sak når kommunen går til ekspropriasjonssak og ikke selv skal realisere formålet med reguleringsplanen. I 90% av sakene skjer dette til fordel for kommunen selv, Statens vegvesen m.v. Saken har skapt et stort engasjement, og delt lokalsamfunnet og kommunestyret. Det er ikke garantert at reguleringsformålet realiseres, noe som fullt ut er avhengig av Fjord Motorparks egen evne til å gjennomføre planformålet. Nåværende flertall i kommunestyret antas å være imot ekspropriasjon og ikke villige til å gi mer økonomisk støtte til Fjord Motorpark. Saken er unik, og en har i denne saken en ordfører som i sin partsforklaring for kommunen beklaget at saken ble fremskyndet av kommunestyret ifht tidsplan. Ordføreren mente at saken ikke var godt nok opplyst da den ble behandlet av kommunestyret, og han hadde da bl.a. bedt om at forretningsplanen, herunder investerings-/kostnadssiden, ble bedre belyst. Det vises også til rådmannens opptreden i saken, jf. den avtalen som forelå mellom kommunen og Fjord Motorpark, samt at næringssjefen i kommunen har hatt et sterkt engasjement i saken for etablering av Fjord Motorpark.

Det som er vesentlig i saken er at kommunen vedtok ekspropriasjon på grunnlag av en forretningsplan, med investeringsramme, utarbeidet av Fjord Motorpark, og at både rådmannen, kommunestyret og fylkesmannen har bygget på at denne er riktig. Formelt sett er det fylkesmannens vedtak som angripes, men kommunestyrets underliggende vedtak er sentral, idet det uten flertall der – med en stemmes overvekt – ikke ville vært noen klagebehandling. Hva gjelder investeringene/kostnadene baseres de to vedtakene på at to entreprenører i 2016 i brev form gav uttrykk for at anslagene til Fjord Motorpark var realistiske, nemlig at anlegget kan bygges for om lag 100 millioner kroner. Det forelå imidlertid to tilbud fra xxxxxxxxxxxxxx AS fra april 2017 og mars 2018 som var mer fundert enn det som kom til uttrykk i 2016. Disse ble imidlertid ikke overlevert kommunen, til tross for at det ene forelå før kommunestyrets behandling, og det andre inngitt mens fylkesmannen vurderte klagen på ekspropriasjonsvedtaket.

Det ligger i avtalen mellom kommunen og Fjord Motorpark, jf. avtalen fra 2016 punkt 8, at relevante opplysninger om status, planer og økonomi skal formidles til kommunen, og kommunen ønsket heller ikke – tross anmodning om det – å etterspørre slike opplysninger.

Resultatet er at saken er ufullstendig opplyst og vedtakene fattet på mangelfullt grunnlag.

Et av spørsmålene er om det gjennom de nye anbudene er fremkommet nye opplysninger som viser avvik fra det som er angitt i dokumentene om kostnader på 117 millioner kroner, noe de saksøkte vil anføre at klart er tilfelle. Når det gjelder beløpene på de enkelte posteringene vises det til hjelpedokument utarbeidet av Skjørestad sammenholdt med det brevet Fjord Motorpark har inngitt som forklaring på differansen. Det er tale om store

avvik, og opplysninger kommunestyret og fylkesmannen skulle hatt i hende da de fattet vedtak i saken.

Disse nye opplysningene må for øvrig ses i sammenheng med at flere poster på investeringssiden er undervurdert, og at det på den annen side heller ikke er «oppsider» som trekker i den andre retningen. Kravene og usikkerheten rundt støyskjermingen understreker at det hefter stor usikkerhet til de faktiske kostnader som vil påløpe i tilknytning til dette. Det er slik grunneierne ser det på det rene at det vil påløpe en del kostnader i forbindelse med de krav som vil bli stilt til den nødvendige støyskjerming. Videre kommer kostnadene med tilknytning til vann og avløp, prosjektledelse og avsetning til uforutsette utgifter. I tilbudet fra xxxxxxxxxxxxxxxx er det ikke inntatt en slik post, slik at dette kommer i tillegg. Det gjøres også gjeldende at MVA-refusjonen ikke vil være 100% slik Fjord Motorpark har lagt til grunn i sine beregninger av investeringene. En kan ikke omgå reglene og få full refusjon ved å organisere strukturen med et eiendomsselskap og et driftselskap. Om så var tilfelle ville jo alle kunne gjøre det, og det er jo dette kompensasjonsordningen skal bøte på. Det vises til mva-loven §8-2 og note 285 i kommentarutgaven, samt §2-3. Det er tale om millionbeløp som kommer i tillegg til det som fremgår av Fjord Motorparks forretningsplan.

Det er med dette faktum som bakteppe at retten skal foreta sin prøving. Domstolen kan prøve gyldigheten av ekspropriasjonsvedtaket, jf. skjønnsloven §48. I vår sak er det spørsmål om saksbehandlingen var tilstrekkelig grundig, og om avgjørelsen er fattet på et riktig faktisk grunnlag. Prøvingen skal skje på grunnlag av de fakta som forelå i 2018. I vår sak er det slik at dokumentene/opplysningene av betydning faktisk eksisterte. Kompetent myndighet fikk dem ikke, og ansvaret for dette påhviler kommunen, som ikke ville undersøke dette. I noen grad gjelder dette også Fjord Motorpark, som ikke ville medvirke, og spørsmålet er om de dermed skal vinne rett og premieres fordi de ikke bidro til at alle opplysningene kom frem. Unnlatelsene fra kommunen og Fjord Motorparks side innebærer at det er gjort en saksbehandlingsfeil, og det hjelper ikke at det ene og andre er utredet, om det mangler en prøving av realismen i prosjektet. Det er irrelevant om opplysningene var taushetsbelagt, idet dokumentene kunne vært formidlet til kommunestyrerepresentantene i et lukket møte.

Om kravene til saksbehandlingen vises det til forvaltningsloven §17 og oreigningsloven §12, hvor kravene må avstemmes etter sakens art, jf. Keiserud m.fl, Rt-1961-910. Det vises også til Rt-1981-745(Isene) og LB-1994-107. Det forhold at det er et inngripende vedtak skjerper kravene, og det vises til at det i denne saken gjelder om vilkåret for ekspropriasjon er oppfylt, ikke om spørsmål vedrørende selve erstatningen.

Kommunen kunne stilt vilkår om frist for realisering og mulighet for tilbakekjøp, jf. Oreigningsloven §10, men gjorde det ikke. Administrasjonen skulle opplyst om denne muligheten. Dette kunne avdempet uenighetene i saken noe. Det gjelder et stort areal som

har tilhørt de saksøkte i generasjoner, og vedtaket rammer mange. Det vises også til varaordfører Grindhaugs forklaring om at han hadde lagt til grunn at det var mulighet for tilbakekjøp for grunneierne.

Det vises til Rt-2009-661 (Husebyskogen), hvor det fremgår at det er «*tilstrekkelig med en ikke helt fjerntliggende mulighet*» for at dette har påvirket utfallet, jf. også fvl. §41. Det kreves ikke at det er de saksøkte som skal sannsynliggjøre at feilen har påvirket utfallet. Det var sju uavhengige representanter i kommunestyret, som ikke var bundet, og vedtaket om ekspropriasjon ble fattet med bare en stemmes overvekt.

De saksøkte har nedlagt slik påstand:

1. Skjønnets fremmes for så vidt gjelder saksøkte 5D, Eli Oline Vik.
2. Skjønnets nektes fremmet for så vidt gjelder samtlige av de øvrige saksøkte.
3. Karmøy kommune tilpliktes å erstatte de saksøktes omkostninger til juridisk og teknisk bistand.

Kommunen har i korte trekk gjort gjeldende:

Retten kan prøve rettsanvendelsen, saksbehandlingen og det faktiske grunnlaget for skjønnsutøvelsen, men kan – med unntak av for myndighetsmisbruk – ikke prøve skjønnsutøvelsen – hensiktsmessighetsskjønnet. Det ligger i dette at retten ikke kan prøve vektingen som er gjort av fordelene og ulempene ved vedtaket. I denne saken er det gjort gjeldende at det foreligger saksbehandlingsfeil, at vedtaket bygger på et uriktig faktisk grunnlag for skjønnsutøvelsen, og at feilene kan ha påvirket resultatet i vedtaket. Det vises til forvaltningsloven §41, idet det minnes om at denne ikke skal tolkes antitetisk. Om det foreligger en feil, må denne gjelde et såpass vesentlig faktum at det kan ha påvirket utfallet; det er et krav om årsakssammenheng. Faktumfeil kan også være en saksbehandlingsfeil, og dette kan gli over i hverandre, som i denne saken. Det vises til Eckoff/Smith Forvaltningsrett, Graver alm. Forvaltningsrett, NOU vedr. ny forvaltningslov, Altdommen, Husebydommen og Reinøymdommen, alt inntatt i det juridiske utdraget. Når det spesielt prøvingen av ekspropriasjonsvedtak vises til oreigningsloven §2 og Keiserud/Bjella Oreigningsloven 2015.

Stemmetallet i kollegiale organer har ingen betydning, jf. Hegnar hotelldommen og Husebydommen. Når retten skal vurdere saksbehandlingen skal den foreta en konkret og selvstendig vurdering, og er ikke bundet av hva ordføreren måtte mene om saksbehandlingen. Ordførerens forklaring var underlig tatt i betraktning at han representerer kommunen som sådan, og forklaringen bar preg av hans eget standpunkt i saken.

Det vises for øvrig til at klageinstansen kan reparere underinstansens eventuelle feil, jf. at fylkesmannen har fattet vedtak i klagesaken over ekspropriasjonsvedtaket.

Utgangspunktet for vurderingen er det faktum som forelå på vedtakstidspunktet, det er det som er avgjørende.

Da kommunen fattet vedtak var investeringskostnadene oppgitt til 117 millioner kroner. Vann og avløp (VA) var ikke tatt med i kalkylene, da dette lå utenfor planområdet, men kommunen hadde en beregnet kostnad på 18-21 millioner kroner på dette. Avkjørsel E134 var heller ikke tatt med, og hadde en kostnad på 5 millioner kroner. Dette fremgikk av rådmannens saksfremstilling, og var vurdert sammen med en rekke andre poster. Fjord Motorpark hadde også innhentet – og fremlagt – entreprenørene Riisa og Vassbakk&Stol sine syn på Fjord Motorparks estimat. I klagebehandlingen fant fylkesmannen det overveiende sannsynlig at prosjektet vil la seg gjennomføre. Det er ikke gitt uriktige opplysninger om investeringskostnadene, og det må hensyntas at dette er prognose med en viss usikkerhet.

Det er heller ikke gitt uriktige opplysninger hva gjelder mva, når alle priser er oppgitt uten mva. Eiendomsselskapet er registrert og godkjent, og vil få 100 % mva-refusjon. Eiendomsselskapet leier ut til driftsselskapet, som også vil bli registrert når selskapet har fått drift og omsetning. Det ligger derfor ingen kostnad i posten mva. Fjord Motorpark er uansett berettiget spillemidler, og vil få 86% igjen. Det er derfor eventuelt tale om 14% i differanse. Selskapet vil i så fall legge dette beløpet på leiebeløpet til driftsselskapet, slik at en uansett vil få alt igjen.

Driftsinntektene i forretningsplanen er nøkternt satt, og vil være høyere enn det som er oppgitt. Det vil være mange ulike meninger om dette, men de oppgitte inntekter er fullt ut forsvarlig angitt.

Når det gjelder støy er dette ikke påberopt som et selvstendig ugyldighetsgrunnlag. Det gjøres oppmerksom på at det skal foretas nye støyberegninger i forbindelse med søknad om byggetillatelse, og da skal det dokumenteres at motorparken vil holde seg innenfor grenseverdiene. Det vises til Swecos konklusjon om at det er mulig å realisere Fjord Motorparks planer, og samtidig tilfredsstille de gjeldende støygrenser for slike anlegg. Det er forøvrig tale om marginale overskridelser – på 2 dB –, og det er derfor ikke tale om å senke banene eller lage store støyskjermer. Motorparken vil eventuelt heller endre/begrense treningstidene. En evt. skjermvoll vil kunne lages av beskjedne løsmasser.

Når det så gjelder de fremlagte tilbudene i anbudsprosessen er problemstillingen om det var en saksbehandlingsfeil at tilbudet ikke ble gjort kjent da kommunestyret fattet ekspropriasjonsvedtak eller da fylkesmannen fattet sitt klagevedtak. Er det en faktumfeil at tilbudet ikke ble hensyntatt da vedtakene ble fattet? Det skal presiseres at kommunen ikke kjente til tilbudene, men visste at det pågikk anbudskonkurranse. Fjord Motorpark kjente naturligvis til dette.

Kommunen har ikke gjort noen feil i saken, og det er etter kommunens syn ikke en saksbehandlingsfeil at tilbudet fra xxxxxxxxxxxxxx ikke ble gjort kjent på vedtakstidspunktet. Det vises til NS 8410, og til at taushetsplikt medførte at tilbudet ikke kunne gjøres kjent. Det ville ved et lukket kommunestyremøte likevel vært en risiko for at opplysningene ble kjent for andre, noe som kunne spolert hele anbudsprosessen for Fjord Motorpark. En kunne også risikert et erstatningsansvar.

Subsidiært – dersom det er gjort en saksbehandlingsfeil og tilbudet hadde blitt gjort kjent på vedtakstidspunktet - anføres det at dette ikke ville hatt betydning for vedtaket. Det vises til at anbudsgrunnlaget gikk ut over byggetrinn 1, og begge tilbudene fra xxxxxxxxxxxxxx må korrigeres for å kunne sammenlignes med kostnadsoverslaget på 117 millioner kroner. Det vises til Fjord Motorparks brev hvor det redegjøres for korrigeringsene, bestående av bortvalg og tillegg, for at det skal kunne gjøres en sammenligning. Dette viser at en etter kommunens syn er helt innenfor det slingsringsmonn som lå i anslaget/prognosen. Når det gjelder Sjur Bjørgos kostnadsoverslag er dette et helt nytt faktum, som ikke forelå på vedtakstidspunktet, og som derfor ikke kan tillegges vekt ved rettens vurdering. Bjørgo hadde for øvrig ikke fått oversendt prosjekteringsdokumentene.

Kommunen anfører på dette grunnlag at det ikke under noen omstendighet kan medføre ugyldighet at tilbudet fra xxxxxxxxxxxxxx ikke ble gjort kjent for rådmann og kommunestyret, og derfor ikke hensyntatt da ekspropriasjonsvedtaket ble fattet, og heller ikke da vedtaket ble stadfestet av fylkesmannen.

Kommunen har hatt en samvittighetsfull og omfattende saksbehandling. Når det gjelder eventuell bruk av oreigningsloven §10 - om tilbakekjøp -, skal det nevnes at saksøkers prosessfullmektig – etter en årrekke som prosessfullmektig i skjønssaker - aldri har opplevd at denne bestemmelsen har vært brukt. At varaordfører Grindhaug hadde en oppfatning om at mulig tilbakekjøp lå i bunn i saken utgjør ingen feil ved saksbehandlingen eller vedtaket. Det skjer fra tid til annen at representantene har forutsetninger som ikke er kommet til uttrykk, men hvor vedtaket likevel er bindende.

Kommunen har nedlagt slik påstand:

Skjønnen fremmes.

Rettens vurdering

Retten vil innledningsvis bemerke at ekspropriasjonssaken etter hvert har fått en svært lang forhistorie. Kommunestyrets forrige ekspropriasjonsvedtak endte med at Gulatung lagmannsrett nektet skjønnen fremmet på grunn av saksbehandlingsfeil som var begått ved behandlingen av saken i kommunen, ved at det ikke var gitt en begrunnelse for vedtaket, og som kunne ha innvirket på vedtakets innhold.

Lagmannsretten har i sitt overskjønn den 22.01.16 gitt en beskrivelse av de faktiske forhold som den gang forelå, samt de rettslige utgangspunkter for rettens vurderinger, som samlet gir en god innledning til rettens vurderinger også denne gang.

Fra Gulating lagmannsretts avgjørelse gjengis derfor følgende:

«Lagmannsretten bemerker innledningsvis at det gjelder de samme begrensninger med hensyn til prøvingen av Ekspropriasjonsvedtaket som for domstolsprøving av forvaltningsvedtak for øvrig. Det som kan prøves er saksbehandlingen, lovanvendelsen og om vedtaket bygger på et korrekt og tilstrekkelig faktisk grunnlag. Sistnevnte betyr blant annet også at riktigheten av de konkrete fordeler og ulemper/skader det administrative organ på vedtakstidspunktet har gått ut fra at ekspropriasjonen vil medføre, kan prøves.

Det som i hovedregel ikke kan overprøves, er den konkrete, skjønnsmessige vurdering av hvorvidt ekspropriasjon bør tillates eller ikke. Dette er overlatt til forvaltningens frie skjønn, og denne skjønnstøvelsen kan kun overprøves om den er vilkårlig, sterkt urimelig, uforholdsmessig eller innebærer usaklig forskjellsbehandling, se blant annet Keiserud/Bjella, Oreigningsloven, Kommentartutgave, 3. utgave, 2015, side 96 med videre henvisninger til rettspraksis.

Lagmannsretten finner også innledningsvis grunn til å presisere at plan- og bygningsloven § 16-2 gir den nødvendige lovhjemmel for kommunen til å foreta ekspropriasjon til gjennomføring av den lovlig vedtatte og bindende reguleringsplanen for det nye motorsportsanlegget på Helganes. At kommunen selv ikke skal stå for gjennomføringen, utgjør ingen begrensning med hensyn til adgangen til å foreta ekspropriasjon, se blant annet uttalelsene i Innjord m.fl., Plan- og bygningsloven, 2010, side 435 og Pedersen m.fl., Plan- og bygningsrett, 2 utgave, Del 1 Planlegging og ekspropriasjon, 2010, side 449.

Selv om hjemmelen til ekspropriasjon er plan- og bygningsloven § 16-2, kommer oreigningsloven § 2 til anvendelse, jf. oreigningsloven § 30 nr. 24. Av denne bestemmelsen følger at ekspropriasjon ikke kan foretas med mindre det er nødvendig for tiltaket, jf. begrepet "så langt det trengs" i første ledd, og det er en interesseovervekt i favør av inngrepet, jf. begrepet "tvillaust er til meir gagn enn skade" i annet ledd. Det vises til Rt-1998-416, hvor Høyesterett uttaler:

[...] bemerker jeg innledningsvis at begrensningene i oreigningsloven § 2 første og annet ledd også gjelder ved ekspropriasjon etter plan- og bygningsloven. Dette følger allerede av at så vel nødvendighetskriteriet i første ledd som kravet om [interesseovervekt] i annet ledd er utslag av alminnelige ekspropriasjonsrettslige prinsipper, men fremgår dessuten av oreigningsloven L.]

Det skal bemerkes at ved gyldig vedtatte reguleringsplaner vil den type vurderinger og avveininger som er påkrevd etter oreigningsloven § 2, normalt være foretatt under arbeidet med fastsettelsen av reguleringsplanen. Dersom disse er dekkende, vil det derfor som utgangspunkt ikke være behov for nye vurderinger og avveininger i forbindelse med en påfølgende ekspropriasjonssak, sml. Rt-1998-416 og Rt-1999-513.

I saksfremlegget fra rådmannen av 14. januar 2013 var det angitt at kommunestyret måtte foreta en egen og ny vurdering av om vilkårene for ekspropriasjon forelå før vedtak ble fattet. Det er heller ikke omtvistet at kommunestyret også la dette til grunn for sin behandling. For lagmannsretten er det likevel reist spørsmål om kommunestyret var forpliktet til å foreta slike vurderinger og avveininger når formålet med ekspropriasjonen var å gjennomføre en gyldig vedtatt og bindende reguleringsplan. Lagmannsretten skal derfor knytte noen bemerkninger til dette.

Det er ikke omtvistet mellom partene at da reguleringsplanvedtaket ble truffet i 2008 bygget man på at motorsportsanlegget skulle være et offentlig anlegg gjennom eierskap i et interkommunalt selskap mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommune. Videre at siktemålet under planprosessen også var at motorsportsanlegget skulle bli det regionale motorsportsanlegget for Rogaland. Ingen av disse forutsetningene slo imidlertid til. Det gikk videre nærmere fem år fra reguleringsplanvedtaket ble fattet til spørsmålet om ekspropriasjon kom opp.

Det er ikke gitt at vurderingene og avveiningene etter oreigningsloven § 2 fullt ut vil være de samme når ekspropriasjon skjer til fordel for private næringsinteresser til gjennomføring av et reguleringsplanvedtak som bygget på at tiltaket skulle gjennomføres i offentlig regl. Det samme må sies når det gjelder endrede forutsetninger for anleggets status som regionalt anlegg. Når slike endrede forutsetninger forelå, og det i tillegg — i et utviklingsprosjekt — var gått så vidt lang tid fra reguleringsplanvedtaket ble fattet, tilsier dette at det var påkrevd med en ny vurdering av vilkårene for og hensiktsmessigheten av ekspropriasjon da ekspropriasjons-saken kom til behandling. Etter lagmannsrettens syn forelå det altså så vidt spesielle forhold i etterkant av reguleringsplanvedtaket i denne saken at de vurderinger og avveininger som ble foretatt i reguleringsplanprosessen, ikke ville vært dekkende for det som kreves etter oreigningsloven § 2. For øvrig skal bemerkes at selv om kommunen ikke var forpliktet, må ekspropriasjonsvedtaket uansett prøves på bakgrunn av den behandling og de vurderinger kommunestyret la til grunn skulle foretas. Med dette går lagmannsretten over til kommunens saksbehandling i ekspropriasjonssaken.

Utgangspunktet er at det generelt stilles strenge krav til saksbehandlingen i ekspropriasjons-saker. Dette har sammenheng med at ekspropriasjon er inngrep av inngripende karakter, se blant annet Geir Woxholt, Forvaltningsloven med kommentarer, 5. utgave, 2011, side 358 med henvisninger til rettspraksis.»

De nevnte rettslige utgangspunkter legges til grunn ved rettens vurdering.

Retten vil for øvrig bemerke at det av Keiserud/Bjella sin kommentarutgave 2015 til oreigningsloven fremgår på side 96 – om rettens prøvingsadgang – at :

«Videre kan domstolene i prinsippet alltid ta standpunkt til de faktiske forutsetninger for vedtaket. Domstolene må kunne prøve riktigheten av de rent konkrete fordeler og skader

som vedkommende administrative organ har gått ut fra at ekspropriasjonen vil medføre. I praksis har likevel sistnevnte prøvelsesrett begrenset betydning. Som angitt foran hefter det vanligvis så mange usikre momenter ved de faktiske forhold at administrasjonen normalt vil kombinere vurderingen av faktum med interesseavveiningen, og dessuten med den politiske/administrative vurdering av spørsmålet om det bør treffes vedtak om eller gis samtykke til ekspropriasjon. Denne siste vurdering og interesseavveining gjelder et forvaltningskjønn som etter sin karakter hører under administrasjonen, se»..

I vår sak er det gjort gjeldende at saksbehandlingen ikke var tilstrekkelig grundig og at avgjørelsen ble fattet på et uriktig faktisk grunnlag, som utgjør feil som det ikke er en fjernliggende mulighet for at kan ha innvirket på vedtaket. Det er anført at når kommunen eksproprierer eiendom fra grunneierne til fordel for private næringsinteresser er det viktig at det er grundig utredet om Fjord Motorpark har evne til å kunne realisere reguleringsformålet. Det er bl.a. vist til at kommunen og fylkesmannen har basert seg på motorparkens forretningsplan og kalkyler, og at investeringene i disse hadde en økonomisk ramme på 117 millioner kroner.

Det er på det rene at da kommunestyret fattet ekspropriasjonsvedtaket i oktober 2017 forelå det et tilbud til Fjord Motorpark fra xxxxxxxxxxxxxxxxxxx fra april 2017, og at det forelå et nytt tilbud fra xxxxxxxxxxxxxxxxxxx fra mars 2018 da fylkesmannen behandlet klagen i 2018, og fattet vedtak i november samme år. Det er også på det rene at disse tilbudene ikke ble formidlet til rådmannen/kommunestyret/fylkesmannen.

Det følger av forvaltningsloven § 17 at saken skal være «*så godt opplyst som mulig*»..., og herunder er det et spørsmål om avgjørelsen er fattet på et «*korrekt og tilstrekkelig faktisk grunnlag*».

Retten har delt seg i et flertall, bestående av skjønnsrettens leder Leif Egil Holstad og skjønns-medlemmene Atle Strønstad og Karen Ane Pedersen, og et mindretall bestående av skjønnsmedlemmene Njål Søndena og Randi Iren Rettedal.

Flertallet vil bemerke at saken har en lang forhistorie hvor grunneierne og motstandere av motorsportsanleggets plassering på Helganes i en grundig prosess har fått inngi sine synspunkter på de relevante momenter i vurderingen. Det har fra de saksøktes side gjennom hele prosessen vært anført at Fjord Motorpark i sin forretningsplan opererer med urealistiske kalkyler og at prosjektet har karakter av et «luftslott». Videre har det naturlig nok vært et særlig fokus på støyulempene motorsportsanlegget vil påføre beboerne i et større område rundt anlegget.

Etter flertallets syn har saksbehandlingen som ledet frem til ekspropriasjonsvedtaket vært tilstrekkelig forsvarlig. I rådmannens saksfremstilling - med forslag om gjenoppstart av

ekspropriasjonssak til formannskapsmøte og kommunestyremøte i mai og juni 2016 - er de ulike momenter gjennomgått, og det ble fattet vedtak om oppstart i samsvar med forslaget.

Flertallet vil peke på at rådmannens forslag til vedtak om ekspropriasjon med tilhørende saksfremstilling datert 22.09.17 er svært grundig. Over 23 sider foretar rådmannen en gjennomgang av alle relevante momenter, som alle inngår i en bred og etter flertallets syn konkret og godt begrunnet interesseavveining hvor fordelene og ulempene ved vedtaket veies opp mot hverandre. Vedlagt saksfremlegget fulgte også 35 vedlegg. Under saksbehandlingen besørget kommunen bl.a. innhentet uavhengig vurdering av støyanalysene fremlagt av Fjord Motorpark, dette for å kvalitetssikre premissene på et svært sentralt ulempemoment for både grunneierne og de omkringliggende eiendommer. Dette medførte at Fjord Motorpark måtte innhente ny vurdering. Grunneiernes innsigelser, ført i pennen av advokat Skjørestad, er gjengitt i saksfremstillingen. Det gjøres her bl.a. gjeldende at prosjektet Fjord Motorpark er uferdig, og at det ikke foreligger troverdige økonomiske kalkyler som tilsier at et anlegg som dette vil kunne bygges som planlagt.

Rådmannens gjennomgang av de ulike momentene i saksfremstillingen gikk over i en 5-6 siders vurdering, som munnet ut i en konklusjon etter konkret og helhetlig vurdering.

Flertallet mener denne gir en god oppsummering av de viktigste momentene som ble vektlagt, og finner derfor grunn til å gjengi denne som følger:

«Etter en samlet og helhetlig vurdering er rådmannen av den oppfatning at det er interesseovervekt i favør av ekspropriasjon, jf. orl. §2, annet ledd. Dette begrunnes i flere hensyn. Rådmannen viser her til at uavhengig av usikkerheten som er i prosjektet, og gitt at en realiserer prosjektet ut fra de rammene som gis i forretningsplanen, så kan man med høy grad av sikkerhet si at et prosjekt av denne størrelse har et potensial for sysselsetting og økonomisk verdiskapning. Videre vil et anlegg som Fjord Motorpark kunne bli en av Haugalandets og fylkets mest besøkte attraksjoner. En etablering av Fjord Motorpark vil gi Haugalandet en ny, stor og særegen attraksjon, og dette vil bli et bidrag til mangfoldet av tilbud i regionen, noe som vil styrke grunnlaget for Haugalandet som en destinasjon. Videre vil dette medføre positive økonomiske ringvirkninger. Plasseringen av anlegget vil kunne gi grunnlag for synergier innenfor arealet i reguleringsplanen for Fjord motorpark, mulighet for å utvikle synergier mellom lufthavnen og Fjord Motorpark og synergier med aktører på tvers av både kommunegrenser og regioner. Ringvirkningsanalysen viser at anlegget kan bli en viktig arena for aktiviteter og arrangementer, og at anlegget kan øke rekruttering, interessen og aktivitetsnivået innen motorsport, sykkelsport og luftsport på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.

Ulempene tiltaket medfører krytter seg som nevnt til landbruksdrift som opphører, konsekvenser for en rekke dyrearter og støy. Når det gjelder støy viser rådmannen til det

omfattende arbeidet med støyanalysene som foreligger, og det at man har hatt en ekstern uavhengig konsulent til å gjennomgå analysene. Det er innhentet et omfattende materiale som rådmannen anser som et tilstrekkelig grunnlag for å dokumentere at anleggets plassering er slik at det vil være mulig å tilfredsstillende grenseverdiene for støy. Rådmannen vil understreke at støy også vil bli vurdert i forbindelse med søknad om byggetillatelse. Dette fremgår av §4 i planbestemmelsene for Fjord Motorpark.

Rådmannens vurdering er at de fordeler tiltaket medfører veier tyngre enn de ulemper som fremgår ovenfor, og at det således foreligger interesseovervekt i favør av tiltaket, og vilkåret om at ekspropriasjon må være «til meir gagn enn skade» er dermed oppfylt, jf. orl. § 2, annet ledd.»

Som det fremgår har rådmannen tatt høyde for at det er en usikkerhet knyttet til prosjektet, men at et realisert prosjekt har så positive samfunnsmessige ringvirkninger at de oppveier ulempene ved dette.

I klagesaken gjennomgikk fylkesmannen ankepunktene fra grunneierne og på side 11 i klagevedtaket fremgår det at «Fylkesmannen vurderer det slik at selv om det hefter usikkerhet ved investeringsbehov og finansiering er det overveiende sannsynlig at prosjektet vil la seg gjennomføre. Usikkerheten knytter seg slik Fylkesmannen ser det mer til størrelsen på investeringer og finansieringsbehov enn til om prosjektet overhodet lar seg realisere.»

Fylkesmannen vurderte i vedtaket også muligheten for at ekspropriasjon gjennomføres og grunneierne fratras sine arealer, og at prosjektet likevel ikke realiseres, og avsluttet med at «Fylkesmannen ser muligheten for dette som begrenset og legger ikke avgjørende vekt på denne muligheten.» Fylkesmannen gjennomgikk deretter bl.a. støyulempene før det ble konkludert med at «Fylkesmannen er etter en samlet vurdering kommet til at de samfunnsmessige fordelene ved prosjektet er betydelig større enn ulempene og at tiltaket er mer til gagn enn til skade.»

Flertallet vil påpeke at det således er tatt høyde for en betydelig usikkerhet ved prosjektet, at godt begrunnede ulempeinnsigelser er vurdert, men at samfunnsnyttens ved prosjektet er såpass stor at dette oppveier disse ulempene.

Vurderingen av realismen i prosjektet hviler etter rettens syn på et samlet helhetsbilde av investeringene, finansieringen, inntektssiden og driftsutgifter, slik dette er beskrevet i forretningsplanen utarbeidet av Fjord Motorpark. I dette bildet hører det også med at inntektssiden opplyses å være konservativt vurdert. Det vil alltid være en grad av usikkerhet knyttet til et prosjekt i utvikling, noe som etter flertallets syn også kommer eksplisitt til uttrykk i vurderingene. Det er med dette som bakteppe de xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx fra xxxxxxxxxxxx fra 2017 og 2018 må vurderes.

Det er i saksfremstillingen opplyst at anbudsprosessen hadde blitt stanset etter lagmannsrettens avgjørelse, noe flertallet ikke finner er en uriktig opplysning. Det er riktignok utlyst en anbudsinnbydelse, og tilbud mottatt, men forhandlinger kom aldri i gang på grunn av lang saksbehandlingstid hos kommune/fylkesmann med en uavklart situasjon, og de kostnadene partene ville blitt påført med å gå videre i prosessen på dette tidspunkt.

Flertallet viser til at det i anbudsinnbydelsen av 02.03.17 er presisert at «*Beskrivelsen av kontraktarbeidet er mer omfattende enn hva som vil bli realisert i denne totalentreprisen. «Design Development Report» beskriver et flerbruks idrettsarena i et 20 års perspektiv».*

Det innkam to tilbud fra xxxxxxxxxxxx, det siste inngitt i mars 2018 på avrundet xxxxxxxxxxxxxxxx. Det er ikke tvilsomt at de innhentede tilbud må justeres når dette skal sammenlignes med investeringsrammen på 117 millioner oppgitt i forretningsplanen. Ved sammenligningen har partene og skjønnsretten tatt utgangspunkt i det siste tilbudet fra xxxxxxxx på xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx kroner ekskl. mva. Når det hensyntas at kostnader knyttet til trafikksikkerhetssenter, reduserte depotområder, redusert parkering og redusert annen infrastruktur, skal tas ut blir det reduserte beløpet xxxxxxxxxxxxxxxx kroner, når det er lagt til grunn Fjord Motorparks angitte beløp på disse poster. Dette samsvarer så langt også med fremlagt hjelpedokument utarbeidet av adv. Skjørestad.

Hjelpedokumentet har imidlertid ikke medtatt to bortvalg med to reduserte baner, med et samlet beløp på xxxxxxxxxxxx kroner. Velde forklarte at redusert asfaltbane - fra 3,1 km til 2,5 km - og redusert gokartbane - fra 1140 meter til ca. 965 meter - ikke hadde noe å si for inntektene. Utbygging av de nevnte banene ligger i trinn 1 i forretningsplanen, men flertallet mener Fjord Motorpark har fleksibilitet mht utbyggingen. Hva gjelder asfaltbanen viser flertallet bl.a. til at det på side 11 i forretningsplanen fremgår at «*Banen har flere ulike konfigurasjoner og kan bygges ut i flere byggetrinn».* I «*Masterplan Design Report»* er det er det beskrevet flere versjoner av asfaltbanen, jf. faktisk utdrag bind I side 201 hvor de to banelengdene på 3 120 meter og 2 520 meter omtales. I forretningsplanen er det angitt at siktemålet er å etablere Fjord Motorpark som et landsdelsanlegg, og regionalt og nasjonalt behov omtales flere steder. Det var ifølge Velde ikke beregnet inntekter fra internasjonale stevner, og reduksjonen - som etter det skjønnsretten forstår medfører at banen ikke har internasjonal lengde - har derfor ikke noe å si for dette. Reduksjonen fratar således ikke Fjord Motorpark inntektsmuligheter de hadde basert seg på. Utbyggingen må etter flertallets syn her ses i et 20 års perspektiv, slik forretningsplanen angir. Når disse bortvalgene er hensyntatt er det sammenlignbare beløpet xxxxxxxxxxxx kroner. På den annen side er bygninger, lysanlegg, eiendomsserverv og annen infrastruktur ikke en del av anbudsinnbydelsen, men en del av forretningsplanen, og utgjør avrundet xxxxxxxxxxxx kroner. Samlet blir dette xxxxxxxxxxxx, som skal sammenlignes med xxxxxxxx kroner, som prisjustert for inflasjon utgjør xxxxxxxx, altså en differanse på xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx. Flertallet vil også peke på at det ikke er gjennomført forhandlinger, og at dette er

Flertallet vil bemerke at det i rådmannens saksfremstilling fremgikk at kostnader til vann- og avløp, kryssløsning m.v. ikke var hensyntatt i forretningsplan og kom i tillegg. Kostnadene ble estimert av kommunen selv og disse opplysningene var kjent for kommunestyret/fylkesmann da vedtak ble fattet. Når det gjelder Bjørgos prisestimer på de ulike poster er dette helt nye opplysninger og vurderinger som er tilkommet i ettertid. Det fremkom for øvrig under hans vitneforklaring at flere av postene var tallfestet helt skjønnsmessig fra hans side uten at han hadde kjennskap til konkrete detaljer, og uten at han hadde fått fremlagt alle opplysninger, herunder prosjekteringsdokumentene. Han hadde bl.a. beregnet støyskjermkostnad for hele banens lengde. Flertallet ser bort fra hans vurderinger.

Det foreligger slik flertallet ser det heller ingen nye opplysninger vedr. støyulemper/skjerming, som ikke allerede lå inne i saken da kommunen/fylkesmannen fattet sine vedtak. Det vises videre til at det er tale om en beskjeden overskridelse av støygrensen, og at det skal utarbeides nye analyser i forbindelse med søknad om byggetillatelse, som da forutsettes å være innenfor gjeldende grenseverdier. Fjord Motorpark har opplyst at det eventuelt vil være aktuelt å redusere treningstider m.v. fremfor å lage støyskjerm.

Fjord Motorpark Eiendom AS er registrert i merverdiavgiftregisteret, og det er opplyst at Fjord Motorpark AS vil gjøre det samme når driften kommer i gang og gjeldende omsetningsgrense passerer. Gjennom denne driftsmodellen er det fra Fjord Motorpark sin side, bl.a. ved Andre Kidess, som er revisorutdannet, opplyst at de vil få 100% mva-fradrag på investeringene, og at beløpet på 117 millioner følgelig ikke skal tillegges mva. Dette har også rådmann, kommunestyret og fylkesmannen lagt til grunn. De saksøkte har på sin side gjort gjeldende at Fjord Motorpark ikke kan sikre seg fullt mva-fradrag for investeringer i virksomhet som er delvis utenfor mva-området ved å organisere virksomheten på denne måten, da det er realiteten som er avgjørende, jf. mva-loven §8-2 sammenholdt med §2-3.

Fjord Motorpark har videre opplyst at de eventuelt vil kunne søke om mva-kompensasjon på investeringene fra spillemidler gjennom Kulturdepartementet. Det er i den forbindelse opplyst fra Fjord Motorparks side at de da uansett vil være berettiget 86% refusjon. Det er anført at dersom det skulle være riktig at det ikke gis 100% mva-fradrag på investeringene, vil dette derfor uansett dreie seg om 14% av mva-beløpet når Fjord Motorpark har mottatt refusjon fra spillemidlene. Det beløp dette utgjør vil da legges på leibeløpet til driftsselskapet, og det er fra Fjord Motorparks side vist til at inntektene fra driftsselskapet er satt nøkternt og vil være høyere.

Flertallet viser til at det på side 18 i forretningsplanen fremgår at Fjord Motorpark har valgt samme selskapsstruktur som riksanlegget ved Rudskogen, og at dette sikrer 100% mva-kompensasjon på investeringer, men delvis kompensasjon på driften. Det opplyses eksplisitt at denne modellen er godkjent av Kulturdepartementet og Skatteetaten. Flertallet legger

disse opplysningene til grunn. Fjord Motorpark vil gjennom kompensasjonsordningen uansett være sikret en svært høy andel av merverdiavgiften kompensert, og at den resterende prosentandel eventuelt vil kunne hentes inn igjen på inntektssiden. Dette forhold er – slik flertallet ser det - verken alene eller sammen med andre moment – egnet til å kunne ha innvirket på vedtakets innhold.

Flertallet vil avslutningsvis bemerke at det av saksdokumentene tydelig fremgår at grunneierne vil kunne risikere å miste sine eiendommer, at Fjord Motorpark deretter går konkurs og at de da har avgitt sine eiendommer til private helt forgjeves. Mulig vilkår om tilbakekjøp har ikke vært nevnt, og kommunestyret/fylkesmann har i sine vurderinger hensyntatt denne risiko når interesseavveiningen er gjort.

Flertallets konklusjon er at det ikke er begått saksbehandlingsfeil ved at tilbudene fra xxxxxxxxxxxxxx ikke ble innhentet og/eller fremlagt av Fjord Motorpark for kommunen/fylkesmannen, og at de samme instanser heller ikke baserte sine avgjørelser på et uriktig faktisk grunnlag. Som nevnt ovenfor mener flertallet at opplysningene i tilbudet uansett ikke ville ha innvirket på vedtakets innhold, som ville blitt det samme. Vedtaket er gyldig og skjønnet skal fremmes.

Mindretallet viser til at det er tale om et relativt krav til saksbehandlingen som må vurderes ut fra den konkrete sak og saksområde. Ekspropriasjon er et byrdefylt inngrep, som generelt sett skjerper kravet til saksbehandling og opplysning, jf. også ovenfor om dette. Når ekspropriasjon skjer til fordel for private skjerpes kommunens utredningsplikt ytterligere med tanke på om prosjektet er realiserbart. Lagmannsretten påpekte også flere ganger manglende utredning av «faktiske forutsetninger for prosjektet» forut for vedtaket i 2013, som understreker at dette er avgjørende for denne ekspropriasjonen. De konkrete forhold i saken tilsier således at det må stilles strenge krav til kommunens saksbehandling, herunder krav til utredelse.

Mindretallet viser til at det av saksfremstillingen til rådmannen fremgår at det er høy grad av usikkerhet rundt de ulike postene i finansieringsplan/fremtidig inntjening, og at det da kan stilles et spørsmålstegn ved om kommunen hadde et tilstrekkelig faktisk grunnlag for sin avgjørelse når kommunen baserte sin avgjørelse på Fjord Motorparks tall uten å foreta en selvstendig vurdering av disse. Det var flere usikre punkt i tillegg til usikkerheten i investeringsplanen, og det vises her til store kostnader knyttet til vann og avløp på ca. 20 millioner kroner og et ukjent beløp på bygging av rundkjøring utenfor planområdet. Det er etter mindretallets syn også usikkerhet knyttet til hvilke kostnader støyreducerende tiltak vil medføre, samt hvilke kostnader det vil påføre Fjord Motorpark å etterleve Haugaland Krafts rettigheter i det angjeldende området. Det som her er nevnt fremgikk av saksdokumentene og ble derfor vurdert kommunestyret da vedtak ble fattet, men spørsmålet er om denne vurderingen baserte seg på et tilstrekkelig faktisk grunnlag. Mindretallet mener f.eks. at usikkerheten knyttet til investeringskostnadene, kostnader med støyskjerming og

forholdet til Haugaland Kraft skulle vært avklart ytterligere før vedtak ble fattet. Mindretallet mener det er urealistisk at de to sistnevnte postene ikke vil pådra Fjord Motorpark kostnader som ikke er hensyntatt. Forretningsplanen mangler forøvrig avsetning til uforutsette utgifter, noe som da ikke er vurdert.

Når dette så sammenholdes med at saken – ifølge forklaringen til ordfører Nilsen - ble fremskyndet i forhold til den tidsplan som var satt for behandlingen, og formannskapets anmodning om å innhente mer informasjon om anbudsprosessen og økonomi, ikke ble hørt av kommunestyret, trekker også dette i retning av at saken ikke var tilstrekkelig utredet da kommunestyret fattet vedtak. Ordfører Nilsen gav i sin forklaring uttrykk for at han stilte spørsmålsteget ved det han mente var store hull i forretningsplanen, og han hadde spørsmål til den finansielle planen og driftsbudsjettet. Da det i formannskapet ble stilt spørsmål ved dette, herunder beløpet 117 millioner kroner i investeringer, ble det opplyst at dette var estimater.

Av saksdokumentene fremgikk det at investeringskalkylen var bekreftet som «realistiske» av Risa og Vassbakk & Stol. Sistnevnte fratok etter mindretallets syn noe av kalkylenes prognosepreg, og taler i hvert fall i retning av at sluttsummen skal ligge nær dette beløpet. Ordfører Nilsen forklarte i retten at det var hans inntrykk av dokumentene og debatten at det kunne settes to streker under 117 millioner kroner.

Mindretallet vil videre fremheve at det er en svakhet ved kommunens utredning – og saksfremstilling - at kommunens adgang til å stille vilkår etter oreigningsloven §10 ikke var omtalt, og antagelig derfor heller ikke vurdert. Bestemmelsen gir kommunen adgang til å stille en frist for realisering, og en mulighet for at arealene ville bli tilbakeført til grunneierne om anlegget ikke ble realisert. I en sak som dette – hvor det eksproprieres til fordel for private næringsinteresser og det er usikkerhet rundt prosjektets realisering - er dette et viktig forhold som det skulle fremgått var vurdert. Et sidehensyn er at dette også kunne avdempet konfliktnivået noe, og skapt forutsigbarhet for grunneierne i den videre prosess.

Mindretallet peker også på usikkerheten rundt den valgte driftsmodell og hvilke kostnader som vil påløpe i merverdiavgift. Mindretallet følger langt på vei de resonneringer som de saksøkte har fremmet, og mener Fjord Motorpark ikke kan påregne å få skattemessig godkjent en modell som gir 100% refusjon av merverdiavgiften på investeringene, jf. ovenfor.

Etter mindretallets syn fører ingen av de ovennevnte forhold – enkeltvis eller samlet – til en konklusjon om at saksbehandlingen ikke har vært forsvarlig og saken tilstrekkelig opplyst.

Det er dog mindretallets syn at disse forhold, sammenholdt med innholdet i de to tilbudene som faktisk forelå på vedtakstidspunktet for hhv kommunestyret og fylkesmannen, inne-

bærer at vedtaket var fattet på et utilstrekkelig faktisk grunnlag og at det ikke er en helt fjernliggende mulighet for at dette samlet sett kan ha innvirket på vedtakets innhold.

I saksfremstillingen fremgår det at det «ikke er foretatt en anbudsprosess for utbyggingen» og at «...prosessen ble stoppet når lagmannsretten fant ekspropriasjonsvedtaket ugyldig», noe mindretallet mener ikke er en korrekt opplysning.

Mindretallet viser til at det forelå to tilbud fra xxxxxxxxxxxxxxxx, det siste inngitt i mars 2018, ca. åtte måneder før klageinstansen fattet sitt vedtak. Tilbudet var på avrundet xxxxxxxxxxxxxx, men det er på det rene at dette ikke er direkte sammenlignbart med de nevnte 117 millioner i investeringer, jf. ovenfor. Mindretallet viser til de bortvalg som er lagt til grunn i hjelpedokumentet til Skjørestad, og er ikke enig med flertallet i at det også skal gjøres fradrag for reduksjon i to banelengder. Det fremgår eksplisitt av forretningsplanen at full lengde inngår i byggetrinn 1, og da blir det ikke riktig at Fjord Motorpark skal kunne trekke ut deler av banen i ettertid. Mindretallet mener riktig beløp, etter bortvalg, derfor er xxxxxxxxxxxxxx kroner. Når det så legges til de beløp som var med i kalkylene på 117 millioner kroner i forretningsplanen, men som ikke var med i anbudet, dvs. bygninger, lysanlegg, eiendomsserverv og annen infrastruktur på til sammen xxxxxxxxxxxxxx kroner, basert på Fjord Motorparks egne tall, er en oppe i xxxxxxxxxxxxxx kroner.

Mindretallet vektlegger videre at det i anbudet ikke var medtatt kostnader til rigg og drift, en post som av Bjørgo er vurdert til xxxxxxxxxxxxxx kroner. Videre må det hensyntas byggeledelse til en kostnad på xxxxxxxxxxxxxx kroner, også det ifølge Bjørgo. Mindretallet legger etter dette til grunn at det sammenlignbare beløpet utgjør avrundet xxxxxxxxxxxxxx kroner. Differansen til beløpet på 117 millioner kroner, inflasjonsjustert til xxxxxxxxxxxxxx kroner, utgjør xxxxxxxxxxxxxx kroner, en økning på xxxxxxxxxxxxxx. I et omstridt prosjekt som dette mener mindretallet at kommunestyret/fylkesmannen var sensitive for nye opplysninger som tilsa et høyere investeringsbeløp. I tillegg kommer som nevnt en rekke andre usikre poster som er beskrevet ovenfor, jf. kostnadene til vann og avløp, bro, støy og rettigheter til Haugaland Kraft samt manglende avsetning til uforutsette utgifter og usikkerhet rundt mva-refusjon.

I et prosjekt av denne karakter og omfang - og med så høy grad av usikkerhet i prosjektet - legger mindretallet til grunn at den nye informasjonen som er beskrevet på kostnadssiden gjennom tilbudet fra xxxxxxxxxxxxxx, sammenholdt med nevnte usikkerhet rundt allerede kjente poster, innebærer at dette samlet sett lett ville ha påvirket vedtakets innhold. Mindretallet viser til at Fjord Motorpark i en sak som dette plikter å gi kommunen all relevant informasjon for beslutningsgrunnlaget, noe som også er nedfelt i avtalen mellom Fjord Motorpark og kommunen, og at kommunen også har en plikt til å besørge saken så godt opplyst som mulig. Kommunen ble endog anmodet om å innhente slik informasjon fra Fjord Motorpark, men fulgte ikke denne oppfordringen. Det ble påberopt at Fjord Motor-

park hadde taushetsplikt om innholdet i tilbudet, men dette kunne etter mindretallets syn vært løst ved at opplysningene ble gitt i et lukket kommunestyremøte med pålegg om taushetsplikt for de tilstedeværende, evt. at dette ble formidlet på en måte som ivaretok at de sensitive opplysningene ikke ble gjort kjent i detalj.

Mindretallet er kommet til at det er begått en saksbehandlingsfeil ved at saken ikke ble forsvarlig opplyst og utredet, herunder at relevant informasjon fra anbudsprosessen ikke ble innhentet. Kommunestyret og fylkesmannen baserte derfor sine vurderinger på et sviktende faktisk grunnlag, en feil som etter mindretallets syn lett kan ha påvirket vedtakets innhold. Mindretallet mener vedtaket må kjennes ugyldig og skjønnet nektes fremmet.

I samsvar med flertallets konklusjon fremmes skjønnet.

*

Den 12-14.10.20 fortsatte skjønnsforhandlingene, hvor spørsmålet om erstatning var til behandling. Fra Karmøy kommune møtte advokat Ove Christian Lyngholt. Til stede var også Silvia May Stange fra kommuneadvokatkontoret i Karmøy kommune, samt Andre Kidess, som representant for Fjord Motorpark AS. Som prosessfullmektig for de saksøkte møtte advokat Endre Skjørestad sammen med Kjell Schjelderup, Roy Magne Skeisvoll, Jan Magnus Hillesland, Kjetil Ask, Per Erik Grønningen, Rolf Magne Hetland, Svein Skeie og Odd Arne Skeie.

Hvem av de saksøkte som forklarte seg fremgår av rettsboken. Det ble ført 4 vitner og foretatt slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken.

Karmøy kommune har framlagt utkast til alminnelige skjønnsforutsetninger. De saksøkte har ikke reist innvendinger mot forslaget. Retten har fastsatt slike alminnelige skjønnsforutsetninger:

1. Omfanget av eiendomsinngrepet

Arealer og rettigheter som fremgår av det fremlagte materialet erverves til full eiendom. Arealene erverves med påstående anlegg og innretninger, skog og annen vegetasjon.

2. Delingsforretning

Med grunnlag i avhjemlet skjønn kan saksøkeren kreve delingsforretning.

3. Andre erstatningsforhold

De erstatninger som skjønnsretten fastsetter skal dekke alle erstatningsbetingende skader og ulemper i forbindelse med ekspropriasjonstiltaket, bortsett fra de forhold som i skjønnsforutsetningene eller ved skjønnsrettens avgjørelse uttrykkelig er holdt utenfor skjønnet.

4. Oppgjør og erstatning for avsnvstap

Erstatningsoppgjør skjer i samsvar med skjønnslovens §§ 53 og 57, eventuelt direkte med saksøkte ved at erstatningen blir utbetalt mot tinglyst heftelsesfritt skjøte til kommunen eller den kommunen utpeker. Tap som følger av at utbetaling av erstatning skjer etter at tiltredelse har funnet sted fastsettes av skjønnsretten etter bestemmelsene i § 10 tredje punktum i lov nr. 17 av 6. april 1984 ved oreigning av fast eiendom.

5. Veiretter

Flere eiendommer har veirett over de eksproprierte arealer frem til gjenværende eiendom utenfor reguleringsplanen. Disse veirettene opprettholdes inntil videre uforandret. Når motorparken er planlagt i detalj vil spørsmålet om endringer i veirettene bli tatt opp som egen sak.

Det ble under skjønnsforhandlingene meddelt fra kommunens side at det ble fastsatt følgende spesiell skjønnsforutsetning hva gjaldt takst nr. 4, med eier Rolf Magne Hetland:

«Det gjøres ingen endring i den rett til tilkomst fra E134 til egen eiendom gnr. 82 bnr. 13 som er beskrevet i brev av 28.06.2019 fra Statens Vegvesen til Roy Magne Hetland.»

Saksøker v/advokat Lyngholt har i korte trekk anført:

Skjønnsretten skal ta stilling til hvilket vederlag de saksøkte skal tilkjennes ved ekspropriasjonen, og utmålingen skal da ta utgangspunkt i hvilken salgsverdi arealene har jf. ekspr.erst.l § 4. Dersom bruksverdien er høyere er det dog denne som skal erstattes, jf. § 5. Spørsmålet er hva «vanlege kjøparar ville gje for eiendomen ved friviljug sal», altså ikke hva kommunen eller FM ville gitt.

Det er den realistiske salgsprisen skjønnsretten skal finne frem til, basert på den påregnelige bruken av arealene. Etter forarbeidene, Ot.prp. nr. 50 (1982-83) er den påregnelige utnyttingen det som innen rimelig tid er en realistisk og lovlig bruk av arealene, og som det er et marked for. Det er bare reelle utnyttingsmuligheter som kan tas i betraktning.

Reguleringsplanen angir hva som er lovlig bruk, og det er denne som er utgangspunktet ved erstatningsfastsettelsen. Høyesterett har imidlertid i «Lenadommen» (Rt-1996-521) fastslått unntak fra dette, og partene er enige om at skjønnsretten skal se bort fra reguleringsplanen – hvor den er regulert til motorpark – og se på arealformålet i den «underliggende» plan. Det skal også ses bort fra «verdiendringar som kjem av oreignings-tiltaket», jf ekspr.erst.l §5 tredje ledd, ifht påregnelighetsvurderingen og selve utmålingen. I vår sak er det i den underliggende plan ikke lagt opp til bebyggelse, det var et LNF-område i arealdelen i kommuneplanen, noe som er bindene. Det er dette som etter kommunens syn er den sannsynlige/påregnelige regulering av området også i dag. Skjønnsretten må vurdere om det er sannsynlig at området ville blitt omregulert innen rimelig tid, basert på hvilket syn reguleringsmyndigheten ville hatt på dette, jf. Rt-2007-464 avsnitt 97. Selv om det ikke er påvist arealkonflikter, er det ikke slik at en vil få det som en vil av den grunn. Når det gjelder kommunens omtale av aksene Husøy-Helganes er det slik at en så lysere på dette den gang, enn nå. Det har vært økt aktivitet på Husøy, mens det ikke har skjedd noe på Helganes. Da «Avinorskjønnen» ble avsagt var det heller ingen mørke skyer på himmelen, og uttalelser i dette skjønnet om utviklingen i området må ses i lys av dette. Videre må det vektlegges at det skjønnet gjaldt et lite areal kloss i flyplassen, et restareal.

Reguleringsplanen for Haugesund lufthavn berører ikke denne saken. Når det gjelder reguleringsplanen for motorsenter – datert 10.04.89 – som ligger på nordsiden av hovedveien inn til flyplassen er det arealer like ved som siden 1992 har vært avsatt som næringsområde. Lagmannsretten tok feil i sin avgjørelse fra 23.11.1992, om at dette området ville bli brukt til næring i løpet av 10-15 år. Det har ikke vært noen interesse eller etterspørsel etter disse arealene, jf. forklaringen fra Stunes. Disse arealene vil også dekke et evt. behov i lang tid fremover, og det er for øvrig mange andre ledige næringsarealer rundt i kommunen og generelt sett lite etterspørsel etter slike arealer. Det har i dette området ikke vært noe press i forhold til utbygging. Det må også vektlegges at statusen for hvilken fremtidig drift det vil være på flyplassen er usikker. Passasjertallet er nå langt under det som skal til for at flyplassen skal gå i balanse. I tillegg vil utbyggingen av T-forbindelsen og Rogfast også redusere evt. etterspørsel på arealer ved flyplassen. Slik kommunen ser det må konklusjonen være at den påregnelige utnyttelsen av området fortsatt vil være jord- og skogbruk. Dette er bindende for den videre vurdering av erstatningen.

For det tilfelle at skjønnsretten skulle komme til at det skulle være påregnelig med næringsvirksomhet i området, tilsier dagens situasjon at dette uansett ikke vil gi en høyere salgsverdi, jf. hva vanlige kjøpere vil betale for arealene. Det vil fortsatt være et område til skog- og jordbruk, og det foreligger en reguleringsrisiko. Tidsaspektet for kjøpere vil også slå negativt ut på prisen, da en omregulering uansett vil ligge langt frem i tid og det er også andre næringsarealer i nærheten som er lettere tilgjengelig, hvor det ikke har vært noen etterspørsel. Den tekniske infrastrukturen i området må også bygges ut, da det pr. i dag ikke er anvendelig vannforsyning, avløpsledninger mv. Området vil også konkurrere med

andre ferdigregulerte utbyggingsområder. De fremlagte priseksemplene fra de saksøkte inneholder litt av hvert, og er ikke sammenlignbare, jf. ekspr.erst.l § 5 annet ledd hvor det fremgår at det «skal dessutan leggjast vekt på dei prisane som er oppnådd ved omsetnad av andre eigedomar som det er naturleg å samanlikna med,...», altså omsetningsverdien og areal som det er naturleg å sammenligne med. Det er fremlagt «opsjonsavtale» på et område ved flyplassveien, men og gjelder ikke et salg. På mange av de fremlagte eksemplene kjenner vi ikke til reguleringssituasjonen, teknisk infratraktur, byggeomodningsgraden eller de konkrete kjøpene. Det er også slik at det oppnås høyere kvadratmeterpris for små arealer, da det ved større arealer er mer som avsettes til veier, grøntområde mv.

Konklusjonen er at ingen «vanlege kjøparar» vil betale kjøpesum for områdene ut over verdien som jord og skog.

Utmåling basert jord og skogverdi følger av ekspr.erst.l §6, og ved denne vurderingen kan skjønnsretten legge Vestskogs verdivurdering til grunn. Rødland forklarte seg om dette, og det er brukt en anerkjente prinsipper ved beregningene. Kapitaliseringsrenten er 4%.

Når det gjelder takst nr. 7 – Skeisvoll- må skjønnsretten beregne nåverdien av erstatningen. Leibeløpet er 100 000 kroner pr. år, og spørsmålet er om det er sannsynlig at arealene ville vært utleid til dette formål til evig tid. Det er en entreprenør som leier arealene, og det vil være usikkert om denne finner andre arealer, behovet endrer seg mv. Dersom det fremtidige leieforholdet av arealene er «sikkert som banken» skal renten settes til 4%, og dersom skjønnsretten mener dette kan være noe usikkert kan kapitaliseringsrenten settes høyere, opp til 6-8%.

Det er søkt fylkesmannen om forhåndstiltredelse av arealene, og skjønnsretten må derfor for det tilfelle at dette innvilges - også fastsette avsavnsrenten ved forhåndstiltredelsen.

Det ble nedlagt slik påstand:

Skjønnen fremmes.

De saksøkte v/advokat Skjørestad har i korthet anført:

Det mest sentrale i utmålingsdelen er grunnlaget for erstatningsfastsettelsen, og bestemmelsene i ekspr.erst.l §§4-6. Spørsmålet er om salgsverdien skal ta utgangspunkt i salgsverdi basert på fremtidig utnyttelse til utbygging eller bruksverdi basert på fortsatt utnyttelse til jordbruk/skogbruk, ekspr.erst.l §5 jf. §4. Det er enten-eller, en kan ikke basere det på skog/jord, og litt til utbygging. Det skal være markedspris med en fornuftig tilrettelegging. Det vises også til at det av ekspr.erst.l §5 annet ledd annen setning fremgår at det «skal» foretas en sammenligning med andre omsatte arealer det er naturleg å sammenligne med. Det ses bort fra fordelene reguleringsplanen gir, men det skal også ses bort fra de

ulempene de saksøkte mener reguleringsplanen har medført. Reguleringsplanen og usikkerheten rundt motorparken har medført en «klam hånd» over hele området i mange år, og mindre interesse/lavere pris. De saksøkte har krav på full erstatning, som tilsvarer den høyeste erstatningen. Erstatningen kan aldri være lavere enn verdien av pågående bruk, bruksverdien danner således et gulv. Om salgsverdien er høyere, da er det denne som skal legges til grunn.

Spørsmålet er hva som er påregnelig utnyttelse av arealene. Det er enighet om at det skal ses bort fra reguleringsplanen som angir disse til motorpark, denne er en tilegnelsesplan. Det må heller ikke være avgjørende at området var LNF før regulering, da dette er blitt slikt areal i mangel av annet, sammenlignet som «sekkebestemmelse». Kommunen er enig i at det ikke er arealkonflikter i området, at det ikke var problemer å få tillatelser til masseuttak i aktuelt område, og at det er næringsområde på nordsiden av veien. Det er ingen grunn til å tro at annen næring ville blitt behandlet annerledes enn det FM har blitt på aktuelt område. Det må derfor legges til grunn at det ville blitt gitt et samtykke til reguleringsendring. Det vises til Lenadommen og omtalen av denne i Stordrange/Lyngholts kommentarutgave til ekspr.erst.1 §5. Retten skal bygge på det som fremstår som sannsynlig når det vurderes hva som er påregnelig utvikling. Det vises til Vangbergdommen, Lørenskogdommen, LG-2007-146261-2, RG-2011-891 (Håvik) og RG-2013-39 (T-forbindelsen FV-47). Det følger av dette at det ved påregnelighetsvurderingen skal foretas en konkret vurdering, hvor det avgjørende vil være om det foreligger arealkonflikt eller ikke, at det for sentrale områder legges til grunn en fortsatt utvikling, og at erstatningen fastsettes basert på salgsverdi selv om det er en lang tidshorison.

I vår sak har det vært en utvikling i området siden 1970-årene. Områdene ligger plassert ved hovedveien til flyplassen, like før denne, med Husøy havn ikke langt unna. Karmøy kommune er den mest folkerike kommunen i Nord-Rogaland, og det er en region med kapitalsterke personer/foretak. Det er ikke tale om et jomfruelig område, men et område med betydelig aktivitet utenom jord- og skogbruk. Det er forekomster som er egnet for uttak, og det er da også etablert et masseuttak på området. Dette området er bortleid til Vassbakk & Stol, som driver næringsvirksomhet der. Private interessenter som Fatland Ølen og Entreprenør Birkeland har også vist interesse og inngått avtale om leie og/eller opsjon på kjøp av arealer i området.

Planstrategien til kommunen viser at det satses på tilrettelegging for næringsvirksomhet, og spesielt aksene Husøy havn - Helganes er fremhevet som viktig. Kommunen har tidligere også tatt initiativ for å tilrettelegge og regulere områder på nordsiden av veien ved Helganes til næringsområde. En må da hensynta og respektere at grunneierne ikke ønsket FM etablert og heller ikke ønsket et samarbeid med kommunen. Kommunen var representert ved næringssjef Velde, som også var pådriver for FM. FM-saken har lagt som en «klam hånd» over området og bremsert utviklingen. Grunneierne har ikke gitt kommunen en «drive» på arbeidet med utvikling, men dette er basert på subjektive forhold

hos flere grunneiere, som f.eks. fortsatt ønsker gårdsdrift. Retten skal imidlertid foreta en objektiv vurdering. Det aktuelle området som er gjenstand for innløsning er i realiteten omsluttet av areal til næring og infrastruktur. Dersom Avinor-skjønnen bygger på en riktig forutsetning, skal grensen da tilfeldigvis gå på grenselinjen mellom vårt areal og det areal som Avinor-skjønnen omhandler? I begge tilfeller ses det bort fra den plan det erverves etter.

Det er et stort areal som eksproprieres, og ja, utviklingen vil ta tid. Når det gjelder den konkrete erstatningsfastsettelsen vises det imidlertid til at det i regionen er private investorer som har foretatt tunge investeringer en rekke steder, så som på Norheim og Raglamyr. En vanlig utvikling vil være uttak av masser og tilrettelegging av arealer, hvor dette skjer i en kombinasjon med øvrige oppdrag. Arealene gjøres inntektsbringende. Det forhold at infrastruktur må på plass er ikke uvanlig. Det vises til de fremlagte pris-eksemplene, og det erkjennes at disse spriker veldig. Alle er ikke sammenlignbare, men det er ulike sider ved disse avgjørelsene som en har ønsket å belyse, herunder de momenter som er hensyntatt ved erstatningsfastsettelsen. Retten må foreta en samlet vurdering.

Når det gjelder takst nr 7 – Skeisvoll- er arealet bortleid, og grunneier vil tape leieinntekter på bortleie til en etablert næringsvirksomhet, for et område på ca. 14-16 da. Leieverdien er antakelig høyere enn salgsverdien. Det må legges til grunn at det en langvarig utleie, som p.t. har pågått i 13 år. Leietaker har ønsket utvidelse av arealene. Kapitaliseringsrenten må settes til 4%, ikke høyere. Prinsippet om full erstatning i Grl. §105 må ikke glemmes. I NOU fra 2016 er det uttalt at langtidsrenten vil være 2,3%, og Petroleumsfondet regner med en avkastning på 3%. Dette er de profesjonelle aktørene, og hva kan en da legge til grunn at Skeie som privatperson vil oppnå ved en vanlig plassering av erstatningsbeløpet? Da Høyesterett i 2014 reduserte kapitaliseringsrenten fra 5% til 4% regnet de med at en ville være tilbake til normalrente om en tid, noe som ikke har skjedd.

Dersom retten kommer til at prisen skal fastsettes basert på bruksverdi, må det vektlegges at det for skogarealene er gitt en teoretisk bruksverdi/avkastningsverdi. Grunnverdien er satt for lavt. Den bruksbaserte omsetningsverdien er høyere. Her må man bruke salgspriser, basert på fortsatt bruk som skog. Flere ville kjøpt til mangedoblede priser av dette. Det er tapet som skal erstattes, ikke et teoretisk regnestykke i en datamodell. Beregningene er av betydning når det er priskontroll ved konsesjon, men det er imidlertid ikke priskontroll på skogeiendommer, jf. konsl. §9a. For skog er det fri prisdannelse, jf. Rønneviks forklaring og de fremlagte priseksempler som viser 3 x avkastningsverdi.

Når det gjelder bruksverdi for dyrket mark/beite vises det til tingrettens skjønn fra 2014, som ikke var så veldig galt. Renten må endres til 4%.

Forutsatt at kommunen får tiltre arealene før det foreligger rettskraftig skjønn/overskjønn, må det fastsettes en avsavnsrente. Kommunen får neppe medhold og denne problemstilling

er etter de saksøktes syn derfor teoretisk. Utgangspunktet er at det skal være en samtidig overføring av ytelsene, jf. ekspr.erst.l §10. Nyere avgjørelser ligger på 2,5% - 3%.

De saksøkte nedla slik påstand:

1. De saksøkte tilkjennes full erstatning for avstått areal, innbefattet jaktrettigheter. Erstatningen fastsettes ut fra arealenes salgsverdi anvendt til framtidig utbyggingsformål, så langt verdien er høyere enn bruksverdi.
2. De saksøkte tilkjennes erstatning for verdien av standskogen. Ved erstatningsfastsettelsen tas hensyn til «venteverdien».
3. De saksøkte tilkjennes erstatning for utgiftene til sakkyndig bistand og til juridisk bistand.

For så vidt gjelder takst nr 7, Roy Skeisvoll, blir det nedlagt slik spesiell påstand:

Grunneieren tilkjennes full erstatning for tapte leieinntekter ved bortleie av del av eiendommen.

Rettens vurdering

Generelle bemerkninger til erstatningsfastsettelsen

I det skjønnet som ble avhjemlet av Haugaland tingrett den 23.06.14 – mellom de samme parter - er det gitt generelle innledende merknader til erstatningsfastsettelsen, som også denne skjønnsrett finner er dekkende for de rettslige vurderingene skjønnsretten skal foreta. Saken står i all hovedsak likt hva gjelder partenes anførsler. Denne skjønnsrett tiltrer fullt ut de innledende bemerkninger i nevnte skjønnsavgjørelse, hvor følgende gjengis:

«Saken gjelder erverv av arealer med fulle eierrettigheter etter ekspropriasjon. Det rettslige utgangspunkt for skjønnsretten er at grunneierne skal ha såkalt "*full erstatning*" for den grunn som avstås, jf. det alminnelige prinsipp i Grunnloven § 105 og vederlagsloven § 3. Etter vederlagsloven § 4 skal verdsettelsen skje på grunnlag av salgsverdien eller bruksverdien, eventuelt gjenanskaffelsesverdien. Erstatningen skal som hovedregel fastsettes til det høyeste av salgsverdien eller bruksverdien for det areal som avstås. Etter vederlagsloven § 5 skal vederlag etter salgsverdi fastsettes ut fra det som man må påregne at en alminnelig kjøper ville ha betalt for eiendommen ved frivillig salg. Ved fastsettelsen skal det videre bl.a. legges vekt på hvilken type eiendom det er tale om, hvor den ligger, og "*den påreknede utnyttning som det røyneleg er grunnlag for etter tilhøva på staden*".

Det rettslige utgangspunktet er at skjønnsretten må legge reguleringsplanen til grunn for verdsettelsen av ekspropriasjonsarealet. Denne hovedregelen har stått fast i norsk rettspraksis siden Østensjø-dommen i Rt-1977-24. Det er noen unntak fra dette, og det ene

gjelder erverv til offentlig bruk. Etter plenumsdommen i Lena-saken (Rt-1996-521) har det vært en alminnelig oppfatning at en reguleringsplan som er vedtatt med sikte på offentlig tilegnelse og bruk, ikke skal legges til grunn. I slike tilfeller skal det ses bort fra planen, og grunneieren skal ha erstattet verdien ut fra den alternative bruken. Lenadommen gjaldt ekspropriasjon til vei, men Høyesterett har senere avklart at prinsippet gjelder offentlige anlegg mer generelt. Partene er enige om at i plansammenheng må motorparken sidestilles med et idrettsanlegg, og at reguleringsplanen til FM derfor ikke skal legges til grunn ved erstatningsutmålingen.

Retten må da vurdere hva som er den alternative påregnelige utnyttingen. Kommunen mener at området må vurderes som landbruksareal, som det benyttes til i dag og som er i samsvar med den reguleringsplanen som gjaldt forut for at området ble omregulert til FM. Grunneierne er av den oppfatning at det er påregnelig at det vil komme industri i området og at arealene må verdsettes etter salgsverdien som industritomtegrunn.

Retten er enig med kommunen i at man må ta utgangspunkt i hva som er den aktuelle og faktiske bruken av arealene i dag. Dersom det er foreligger forhold som tilsier at området, rettslig og faktisk lar seg utnytte til industri, og det er sannsynlig at dette ville blitt gjort om man ser bort fra reguleringen til motorsportsenteret, må allikevel det legges til grunn ved verdivurderingen. Det må innfortolkes et krav om at utnyttelsen må være lovlig. Etter rettens syn ville det mest sannsynlig blitt tillatt en omregulering til industri i området, dersom det hadde vært interesse for det. Det er erkjent av kommunen at det ikke foreligger noen store arealkonflikter i området og det er ikke anført at hensynet til landbruket rundt taler mot industri. Arealene er blitt tillatt regulert til motorpark, og retten kan ikke se at det opplyst om forhold som taler mot regulering til annen form for industri. Retten legger derfor til grunn at det mest sannsynlig ikke vil være noe rettslig til hinder for at arealene kan selges som industritomter.»

Retten har delt seg i et flertall – bestående av de tre skjønnsmedlemmene Søndena, Pedersen og Rettedal – og et mindretall – bestående av skjønnsrettens leder Holstad og skjønnsmedlem Strønstad – i spørsmålet om hva som vil være den påregnelige bruken av de aktuelle arealene.

Flertallet finner det etter en konkret helhetsvurdering sannsynlig at hele det aktuelle området innen et rimelig tidsperspektiv på 10-20 år ville vært aktuelle som arealer til utbygging til næringsvirksomhet. Det ligger allerede et lite motorsportanlegg på nordsiden av veien, som ble etablert i 1988. Arealene i nærværende sak ligger gunstig til nær flyplass og hovedfartsåren, aksene Husøy havn til Helganes, et område som er særskilt fremhevet i strategiplanen til Karmøy kommune som et satsingsområde for utbygging av næringsvirksomhet. Det er svært god infrastruktur i området, med flyplass, en stor havn og vei med

god standard, og Helganes ligger for øvrig nær tettbygde områder. Det hensyntas at denne vegen - E134 - også vil få bedre standard på lengre sikt, som vil ha betydning for vekten på vogntog mv. som kan bruke veien. Husøy havn har hatt stor vekst, spesielt de siste 5 årene, noe flertallet mener på sikt vil ha ringvirkninger også for Helganesområdet som foreløpig ikke har vært et vekstområde. Økte tomtepriser på Husøy vil også kunne øke interessen for næringsstomter ved Helganes, som ligger i en attraktiv akse mellom flyplassen og havnen. Slik flertallet ser det ligger forholdene derfor til rette for økt etter-spørsel på noe lengre sikt. Trafikken ved Haugesund lufthavn er – som ved andre flyplasser - kraftig redusert som følge av Covid-19, men flertallet vil fremheve at dette mest sannsynlig er forbigående og at flyplassen – som drives av private aktører – har gode forutsetninger for vekst, med de ringvirkninger dette vil ha for området. I kommuneplanen er et område nord for hovedveien avsatt til næring, men kommunens initiativ til regulering av området strandet på grunn av manglende engasjement fra grunneiernes side. Dette antas dog å ha sin årsak i at kommunens næringssjef også var pådriver for Fjord Motorpark, som grunneiernes var imot. I dette området ble det i 2015 solgt et areal på ca. 22 da til Birkeland maskinentreprenør. På det aktuelle området i nærværende skjønn drives det i dag næringsvirksomhet på et areal på ca. 60 da på en av teigene, en virksomhet som ville fortsatt om reguleringsplanen og ekspropriasjonen til motorpark tenkes borte. Masseuttak på denne teigen vil samtidig innebære tilrettelegging for fremtidig bruk til annen næringsvirksomhet, og leietaker/entreprenørselskapet Vassbakk & Stol har ønsket å få utvidet leiearealet til sin virksomhet. Grunneier Hillesland har for øvrig også inngått en avtale med annen entreprenør – som dog er midlertidig – om bruk av et område til deponering/mellomlagring av masser. Området – som i dag er utmark - skal etterlates til fulldyrket mark, da Hillesland ønsker å fortsette gårdsdriften. Arealet ligger litt utenfor det aktuelle området i nærværende sak, men viser at det er slik interesse fra næringsdrivende. Det er også et areal som Fatland Ølen har en opsjonsavtale på kjøp av arealer i aktuelt område, men denne er foreløpig ikke benyttet. Det er dog opplyst at denne mest sannsynlig vil forlenges. Dette viser også at det er en viss interesse, men etter flertallets syn er hele området preget av usikkerhet knyttet til hva som skjer med Fjord Motorpark, noe som legger en demper på aktiviteten. Flertallet vil forøvrig bemerke at det en rekke andre steder på Karmøy foreligger konflikter med krigsminner, grav-hauger, fugle- og dyreliv, men at det ikke er tilfelle i dette aktuelle området.

Videre viser flertallet til at det i et rettskraftig avtaleskjønn - for gjennomføring av del av reguleringsplan for Haugesund lufthavn Karmøy - avsagt av Haugaland tingrett den 24.03.20, heretter kalt «Avinor-skjønnet», ble uttalt at: *«I en situasjon hvor forholdene rundt motorparken endelig er avklart, er skjønnsretten av den oppfatning at det ligger bedre til rette for en interesse for næringsarealer i området. Dette både om utfallet blir at motorparken blir etablert, men også motsatt. Når dette er på plass vet grunneiernes endelig hva de har å forholde seg til, og dette vil da være styrende for den videre utvikling. Dette kan bla. få betydning i f.t hvilke næringer som kan tenkes å ha et ønske om å etablere seg i området.»*

Det fremgår så like etter i premissene at «Retten er derfor kommet til at det fremstår som sannsynliggjort at det er påregnelig at den aktuelle eiendom sett bort fra reguleringsplanen, i et fremtidsperspektiv på 10-20 år, ville ha blitt utbygd til næring, og videre at det er sannsynlig at det finnes kjøper nå i dag som ville ha kommet på banene og kjøpt arealene om disse hadde blitt lagt ut for salg.»

Området i den saken grenser mot områdene i nærværende sak, og flertallet – som er enig med skjønnsretten i den andre saken – ser ingen grunn til at skillet mellom hva som er påregnelig utvikling skal gå i grensen mellom disse arealene. Flertallet mener at det er påregnelig – i et litt lengre tidsperspektiv - at områdene på begge sider av veien vil utvikles til næringsseiendommer, og da i lenger avstand fra flyplassen enn det arealet «Avinor-skjønnet» omhandlet.

Det foreligger altså politisk vilje til å satse på næringsvirksomhet i området, plasseringen er strategisk med tanke på aksen mellom det attraktive næringsområdet på Husøy og flyplassen samt at det er konkret interesse fra flere ulike næringsaktører for arealer i og i umiddelbar nærhet til dette konkrete området. Dette er forhold som tilsier at det her er påregnelig med næringsvirksomhet innenfor et 10-20 års perspektiv. Flere av de forhold som her er nevnt står for øvrig også annerledes i dag enn det som var tilfellet forut for skjønnet som tingretten avsa i 2014.

Det skal bemerkes at flertallet har vurdert hvorvidt påregnelighetsvurderingen slår ulikt ut for deler av de aktuelle arealene, men har kommet til at så ikke er tilfelle. Skjønnsmedlem Pedersen har vært noe i tvil med hensyn til dette, og vil bemerke at det er helt i yttergrensen av det påregnelige at de arealer som ligger lengst bort fra hovedveien vil kunne bli anvendt til næring innen rimelig tid.

Verdsettelsen skal derfor skje basert en påregnelig bruk av hele arealet til næring.

Mindretallet deler ikke flertallets oppfatning om at det er påregnelig at det vil komme næringsvirksomhet i det aktuelle området innen et rimelig tidsperspektiv, og at arealene derfor skal verdsettes etter salgsværdien som næringsarealer/-tomt. Mindretallet tar utgangspunkt i at den aktuelle og faktiske bruken av arealene i dag er jord- og skogbruk, med unntak av et mindre areal som benyttes til næring, og mener at dette også vil være den faktiske bruken i svært lang tid fremover.

I det aktuelle området er det – foruten Haugesund flyplass – svært lite bebyggelse, og det er hverken næringsbygg eller boliger i den umiddelbare nærhet. Som nevnt driver dog Vassbakk & Stol AS massedeponi/-uttak på et areal på en av teigene, og det er et lite motorsportsanlegg på nordsiden av veien. På nordsiden av veien har det i kommuneplanen vært avsatt arealer til næring helt siden tidlig 1990-tall, uten at det – tross etablering av flyplass - har vært noen potensielle kjøpere/investorer som har vist interesse for området,

med unntak fra Birkeland Entreprenør som nevnt ovenfor. Gulating lagmannsrett fant i sitt overskjønn i 1992 - vedr. erstatning for 57 da avgitt til motorsportsenteret på nordsiden - det påregnelig at arealet ville blitt utnyttet til industriformål. Det mest tungtveiende moment var nærheten til flyplassen, som lagmannsrettens flertall mente var et vesentlig aktivum. En slik utvikling lå dog langt frem i tid, hvorefter lagmannsretten neddiskonterte erstatningen over en forholdsvis lang periode, og da fastsatte erstatningen til 5 kroner pr. m². Mindretallet vil bemerke at lagmannsrettens spådommer ikke slo til og at situasjonen er nokså lik nå nær 30 år etter.

Det er for tiden begrenset flytrafikk på flyplassen, og i likhet med flertallet mener mindretallet at dette sannsynligvis vil være forbigående. Det vil likevel være en usikkerhet knyttet til hvor stor passasjertrafikken vil bli i tiden fremover, herunder om det har skjedd varige endringer i reisevanene til næringslivet og fritidsreisende.

Når det gjelder «Avinor-skjønnet» vil mindretallet bemerke at dette gjaldt et lite restareal på ca. 60 da, som ligger like ved flyplassen og i forlengelsen av eksisterende parkeringsplass. Det arealet antas også å kunne knytte seg til eksisterende teknisk infrastruktur på flyplassen og ha en lavere byggemodningskostnad enn arealene i nærværende skjønn. Om dette arealet uttalte skjønnsretten i sine premisser at «I et noe lengre perspektiv, bla. når forholdene rundt Fjord Motorpark er blitt avklart, er skjønnsretten imidlertid av den oppfatning at de omhandlede områder kunne vært aktuelle områder for næringsutbygging, om ikke disse hadde blitt regulert til bruk for flyplassen. Det fremstår i så måte både som påregnelig at arealene ville ha latt seg omregulere, og at det hadde vært en interesse i markedet for disse. Arealene har en attraktiv beliggenhet kloss inntil parkeringsplassen på flyplassen og grenser til området regulert til motorpark. Arealet fremstår derfor for skjønnsretten i utbyggingsammenheng som mer attraktivt en arealet på østsiden.». I sin vurdering ble det videre uttalt at «Det tidsintervall som skjønnsretten her ser for seg i f.t. en utvikling i området er 10-20 år frem i tid, og en nærmer seg nok således ytterkanten av hva som i så måte kan regnes som påregnelig.» Etter mindretallets syn uttaler skjønnsretten seg om det aktuelle arealet i sin påregnelighetsvurdering. Som mindretallet kommer til like nedenfor er arealene i nærværende sak ikke like attraktive og det vises også til at retten i det tilfellet kom til at en var i ytterkanten av hva som kunne regnes som påregnelig. Skjønnet kan derfor etter mindretallet syn ikke tillegges nevneverdig vekt i vurderingene i nærværende sak.

Arealet som eksproprieres i nærværende sak er på ca. 333 da og ligger lenger fra flyplassen og strekker seg langs veien, men også et godt stykke innover i terrenget, - bort fra veien. Det ligger allerede arealer avsatt til næring på nordsiden av veien. Arealet ligger for øvrig langs veien som ender ved flyplassen, noe som gjør beliggenheten mindre sentral enn en rekke andre tilgjengelige næringsarealer i kommunen. Ifølge Stunes fra Karmøy kommune hadde kommunen ledige næringsarealer flere sentrale steder. Slik mindretallet ser det begrenser disse forhold hvilke reelle næringsinteresser dette området ville kunne være

aktuelt for. Det er ikke utbygd infrastruktur hva gjelder vann- og avløp. Utbygging av E39 Røgfast antas også å redusere interessen for disse arealene til næring.

Den konkrete verdsettelsen:

Salgsverdien skal fastsettes ut fra det som man må påregne at en alminnelig kjøper ville ha betalt for eiendommen ved frivillig salg. Ved fastsettelsen skal det bl.a. legges vekt på hvilken type eiendom det er tale om, hvor den ligger, og *"den påreknede utnyttning som det røyneleg er grunnlag for etter tilhøva på staden"*.

Retten legger til grunn en kapitaliseringsrente på 4%, jf. Rt-2014-1203.

Det meste av arealet er bevokst med skog, og retten vil først ta stilling til hvilken salgsverdi hele det aktuelle arealet har pr. m², og dernest vurdere om noen takstnumre skal ha høyere erstatning for enkelte arealer, jf. beite, dyrket mark og bortleid areal.

Flertallet har ovenfor kommet frem til at verdsettelsen skal skje basert en påregnelig bruk av hele det aktuelle/regulerte området til industri/næring, og salgsverdien skal fastsettes i samsvar med dette.

Det skal bemerkes at det er innhentet takster fra skogbruksfaglig sakkyndig, og det er rettens syn at salgsverdien av arealene - ansett som byggeområde - vil være høyere enn en erstatning basert på bruksverdi for skogsarealene. Slik retten ser det er skogen av en slik beskaffenhet at dette sammen med beliggenhet og markedsforholdene for øvrig innebærer at salgsverdien for skogsarealene - solgt som skog uten priskontroll - er høyere enn den tekniske bruksverdien, men likevel lavere enn salgsverdien til utbygging/næring.

Retten har delt seg i et flertall - bestående av skjønnsmedlemmene Strønstad, Rettedal og Søndena - og et mindretall - bestående av skjønnsmedlem Pedersen og skjønnsrettens leder Holstad, når det gjelder prinsippet om hvordan de ulike arealer innenfor området skal verdsettes. Slik flertallet ser det er det ikke grunnlag for å differensiere mellom teigene/arealene ved verdsettelsen, ut fra beliggenhet, topografi mv. Teigene og hele området skal vurderes likt hva gjelder m²-pris. Mindretallet mener at selv om hele arealet som sådan skal vurderes som næringsarealer vil likevel arealer/teiger som ligger nærmest veien ha en høyere salgsverdi enn arealer/teiger som ligger langt borte fra veien. For at den enkelte grunneier skal få full erstatning må det differensieres på m² pris, og om teigen strekker seg fra veien og innover må det beregnes en snittpris.

Retten fastsetter etter dette ens m²-pris for hele arealet.

*

Retten har delt seg i et flertall – bestående av skjønnsretten leder Holstad, Strønstad og Pedersen, og et mindretall – bestående av Søndena og Rettedal når det gjelder den konkrete verdsettelsen.

Flertallet viser til at det i «Avinor-skjønnen» i 2020 ble fastsatt en erstatning på 25 kroner pr. m², dog under dissens hvor mindretallet mente 35 kroner pr. m² var riktig erstatning. Det var her som nevnt tale om et langt mindre areal, som ligger helt kloss i flyplassen og allerede etablert parkeringsplass. Arealet i nærværende sak er på ca. 333 da, er kupert og strekker seg over et område som både går langs veien, mens også et godt stykke innover i terrenget. En utvikling av hele området ligger langt frem i tid, og inneholder risikomomenter knyttet til selve omreguleringen, utnyttelsesgrad, om planen blir slik kjøper ser for seg mv. Det er også veiretter og evakueringsveier fra flyplassen som må hensyntas. Videre vil en del areal gå bort til veier og annen infrastruktur, og til andre arealer, og det legges til grunn at byggemodningskostnadene vil være store. Gulating lagmannsretts over-skjønn i 1992 gjaldt som nevnt over erstatning for 57 da avgitt til motorsportsenteret på nordsiden og ble av lagmannsretten vurdert etter salgsverdi som industritomt. Tidshorisonnten var lang og den neddiskonterte erstatningen ble fastsatt til 5 kroner pr. m², som inflasjonsjustert utgjør 9 kroner pr. m². Verdiøkning på eiendom har dog vært høyere enn inflasjonen ellers.

Selv om det forrige skjønnen over de samme arealer avsagt av tingretten i 2014 ble opphevet, kan det bemerkes at de fire skjønnsmedlemmene som utgjorde flertallet fastsatte erstatningen til 7,50 kroner pr. m², da de mente dette kunne oppnås ved salg av skogsarealene på det frie markedet. Det skal for ordens skyld bemerkes at skjønnsretten i forrige sak enstemmig kom til at det ikke var påregnelig med næringsutbygging, og at nevnte erstatning var basert på en salgsverdi av disse skogarealene som var høyere enn den tekniske bruksverdien. Også ved omsetning av skogarealer vil en mulig fremtidig utnyttelse til annet formål være et moment for potensielle kjøpere og «bakes inn» i prisen, selv om det på det daværende tidspunkt ikke skulle være påregnelig. Flertallet vil forøvrig særskilt bemerke at priskontrollen ved salg av skogsarealer er opphevet etter at forrige skjønn forelå, og at dette har medført økte priser på skog. Slik flertallet ser det er derfor ikke differansen på salgsverdi på næringstomter i et langsiktig perspektiv og salg av skogsarealer uten priskontroll så veldig stor, i hvert fall ikke når det gjelder dette aktuelle området.

Flertallet har etter en samlet helhetsvurdering kommet til at erstatningen skjønnsmessig skal fastsettes til 15 kroner pr. m² for de arealer det ikke fastsettes særskilt erstatning for nedenfor.

Mindretallet mener salgsverdien som næringsareal er høyere enn dette, og mener riktig erstatning vil være 25 kroner pr. m². Det vises til de erstatningene som gis for andre arealer på Haugalandet som er avstått til næring, og selv om disse erstatningene ligger på et

mye høyere nivå fordi det er mer sentralt, har bedre infrastruktur i området mv, er en erstatning på mindre enn hva som ble gitt i Avinor-skjønnen for lavt, og gir ikke grunneierne full erstatning for salgsverdien. Det var for øvrig dissens i Avinorskjønnet, hvor mindretallet mente en erstatning på 35 kroner pr. m2 var riktig nivå. Maskinentreprenør Birkeland betalte videre 850 000 kroner for 22 da, tilsvarende 38,6 kroner pr. m2, i 2015, et areal som ligger på nordsiden av veien.

Også mindretallet vil vise til at det i det forrige skjønnet i 2014 ble fastsatt en erstatning på 7,5 kroner pr. m2 for disse arealene. Det var da priskontroll, og vitnet Rønnevik forklarte at det på finn.no nå omsettes skogsarealer for 2-3 ganger den tekniske bruksverdien på skogen. I vårt tilfelle indikerer dette en pris på ca. 22,5 pr. m2 for skogsarealene, omsatt som det. Dette samsvarer godt med en salgsverdi på ca. 25 kroner pr. m2, hvor det legges til grunn påregnelig bruk som næringsareal. Det er da også hensyntatt at vegen - E134 - vil få bedre standard på lengre sikt, som vil ha betydning for vekten på vogntog mv. som kan bruke veien.

Erstatningen fastsettes i samsvar med flertallets konklusjon.

For følgende areal skal dog erstatningen være høyere:

Takst nr. 10 b:

Gnr. 83, bnr. 12. Grunneier: Jan Magnus Hillesland,

Takst nr. 10 b er beitemark av god kvalitet. Det avståtte arealet er 4784 m2. Retten mener bruksverdien av dette arealet er høyere enn salgsverdien fastsatt ovenfor, og arealet erstattes med bruksverdien beregnet etter marginalkalkylemetoden. Som ved forrige skjønn er det ikke fremlagt noen beregninger fra noen av partene, men adv. Skjørestad har vist til forrige skjønns erstatningsfastsettelse hva gjelder disse arealer. Skjønsretten baserte seg den gang på erstatningsnivået i Jæren tingretts skjønn i sak 09-011793SKJ, der erstatning for kulturbeite ble satt til 24 kroner pr. m2, idet det ble gitt uttrykk for at retten ikke kunne se at det var faktiske forhold som tilsa at dette ikke kunne få anvendelse på de arealene som nå skal verdsettes. Retten er enig i dette nivået, og – justert for kapitaliseringsrente på 4% - settes erstatningen for beitemarken skjønnsmessig til 28 kroner pr. m2 for de avståtte arealer under takst nr. 10 b.

Takst nr. 9 b:

Gnr. 83, bnr. 10. Grunneiere: Stian Oen Skeie m.fl.

Arealet som avstås er 36282 m2, hvor en del er dyrka mark. Dette ble sist grovt anslått av adv. Skjørestad til ca. 6 da, men må måles opp. Som for takst nr. 10 b har adv. Skjørestad

vist til skjønn fra Jæren tingrett, hvor erstatningen for fulldyrka jord ble satt til 36 kroner pr. m², etter beregning av bruksverdi etter marginalkalkylemetoden. Også her er retten enig i erstatningsnivået som ble fastsatt i forrige skjønn, og med en kapitaliseringsrente på 4% fastsettes erstatningen skjønnsmessig til 43 kroner pr. m² for det arealet som er dyrka mark, etter nærmere oppmåling.

Takst nr. 7 a

Gnr. 83, bnr. 1. Grunneier: Roy Magne Skeisvoll.

Arealet som avstås er på 63353 m². Deler av arealet er disponert til pukkverk, som er bortleid til en entreprenør som benytter det til bl.a mellomlagring av masse etc. Dette er den aktuelle bruken av arealet i henhold til reguleringsplanen. Det er fremlagt en leieavtale datert 04.05.16, som viderefører leieavtale datert 25.11.2011. Også gjeldende leieavtale er inngått for en periode på 5 år, og det fremgår at eventuell avtale om videre leie av området skal være ferdigforhandlet innen 01.03.21. Leiesummen er nå 100.000 kroner pr. år.

Retten finner det svært sannsynlig at leieavtalen vil bli videreført, da det er god aktivitet på området. Denne entreprenøren – eventuelt andre entreprenører - vil ha behov for slike arealer i uoverskuelig fremtid. Erstatning for de arealene som avstås, og som i dag er utleid, må utmåles etter bruksverdi som utleieareal. Det som skal erstattes må derfor være de tapte leieinntektene. Retten legger til grunn den kapitaliserte verdien, med 4 % rente, da leiekontrakten ses på som evigvarende. Det er ikke grunnlag for å sette renten høyere. Erstatning for den del av arealet der man har tapte leieinntekter settes til 2 500 000 kroner. For øvrig erstattes arealene under takst nr. 7 a, som de andre arealene, jf. ovenfor, etter nærmere oppmåling.

Avsavsrente

Karmøy kommune har søkt om forhåndstiltredelse av arealene, og for det tilfelle at det gis slik tillatelse vil de saksøkte har krav på avsavsrente fra tiltredelsestidspunktet. Avsavsrenten skal kompensere for det tap grunneierne blir påført som følge av at Karmøy kommune/Fjord Motorpark får hånd om arealene uten at innløsningssummen samtidig gjøres opp. Avsavsrenten skal fastsettes individuelt i det enkelte tilfelle. Ved fastsettelsen av rentesatsen er det naturlig å se hen til de rentesatser som ellers benyttes, for eksempel ved bankinnskudd, kassekredittlån mv., jf. Rt-1984-746. På bakgrunn av dagens rentenivå er retten kommet til at avsavsrenten skal settes til 2,5% p.a.

Sakskostnader

Etter skjønnprosessloven §54 skal saksøkeren erstatte de saksøktes nødvendige utgifter i anledning saken. Karmøy kommune har dekket de saksøktes løpende utgifter frem til og

med saksomkostningsoppgave inngitt den 08.06.20. For arbeid etter den tid har advokat Skjørestad fremlagt omkostningsoppgave på 199 474 kroner inkl. mva, for arbeid frem til og med 15.10.20. Det er i oppgaven inkludert 2 timers etterarbeid samt utgifter til sakkyndig vitne, reise- og opphold samt kopiering mv. Det har ikke vært innsigelser til oppgaven fra saksøkers side, og retten finner at omkostningene har vært nødvendige og oppgaven legges til grunn. Saksøker dømmes til å dekke de saksøktes saksomkostninger med til sammen 199 474 kroner inkl. mva.

Skjønnen er avsagt med dissenser som fremkommer foran.

SLUTNING

1. Skjønnen fremmes.
2. Saksøkeren betaler erstatning for takst nr. 10 b, 9 b og 7 a slik det er særskilt gjennomgått under disse takstnummer.
3. Saksøkeren betaler erstatning med 15-femten- kroner pr. m2 for de avståtte arealer som ikke er særskilt gjennomgått under det enkelte takstnummer.
4. Saksøkeren betaler de lovbestemte utgiftene ved skjønnen.
5. Saksøkeren erstatter de saksøktes saksomkostnader med 199 474-ett hundre og nittitusen fire hundre og syttifire- kroner inkl. mva. Beløpet forfaller til betaling 14 dager fra forkynning av skjønnen.

Retten hevet

Leif Egil Holstad

Atle Edvard Strønstad

Njål Søndena

Karen Ane Pedersen

Randi Iren Rottedal

Dokument i samsvar med original
Tone Eike Helgeland
førstekonsulent