

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler
Tarald Johansen

Vår dato
18. mai 2009
Deres dato
2009.02.26

Vår ref.
200900906-3
Deres ref.
200900459-5

Alminnelig høring - Forskrift om kart, stedfestet informasjon, kommunalt planregister og arealformål

Det vises til Miljødepartementets brev av 26. februar 2009 hvor ovennevnte utkast til forskrift sendes på høring. Avinor/OSL har gjennomgått forslagene med tanke på hvilke konsekvenser de foreslåtte endringene har for vår egen planlegging, og for vårt samvirke med omegnskommunene rundt våre flyplasser. Vi har følgende kommentarer:

Nasjonal arealplan-ID

Behovet for entydig identifikasjon for arealplaner er åpenbar, og vi har ingen merknader til det som er foreslått for å løse dette, eller til de krav som foreslås om elektronisk signatur mv.

Regulering i flere høyder og SOSI spesifisering

Det er ikke lagt fram forslag om lagdelte arealplaner. I Lufthavnenenes arbeid med Restriksjonsplaner, har manglende muligheter til å vurdere restriksjoner i luftrommet, med bakgrunn i Plan- og bygningsloven, gjort at vi må utarbeide disse arealplanene med hjemmel i Luftfartsloven. En slik særlovplanlegging for arealbruk, oppfattes ikke som tilfredsstillende i vårt samvirke med omegnskommunene.

Restriksjonsplanene utarbeides for å sikre at det ikke bygges anlegg eller konstruksjoner i nærområdet som kan bli til hinder for sikre start- og landingsprosedyrer, eller for å hindre tilsvarende anlegg som kan vanskeliggjøre en sikker bruk av radaranlegg og annet driftsteknisk utstyr på flyplassen. Disse restriksjonene slår langt utover flyplassens eiendomsgrenser, og kan føre til erstatningskrav fra grunneiere som hindres i sin planlagte utnytting av eiendommen.

Luftfartsloven håndterer disse problemene, men den er ikke særlig egnet for arealplanlegging. Det innebærer at kommuner med betydelige luftfartsanlegg sentralt innen kommuneplanen, har store arealer som må håndteres forskjellig fra annen arealbruk i planen.

I utkastet til forskriftens § 9 om krav til arealplan og plankart, kodeverk, nasjonal arealplan-ID mv, heter et at "Arealplan skal nytte koder for arealbruksformål og hensynssoner slik de framgår av vedlegg I og II til denne forskriften."

Ot.prp. nr. 32 om ny plandel av plan- og bygningsloven sier at: "Hensynssonene utgjør en kartfestet inntegning av hva det er nødvendig å ta hensyn til ved planlegging av arealene. Det kan gjelde vedtak om arealrestriksjoner etter andre lover. *Eksempler på det er restriksjonssoner rundt og over flyplasser etter luftfartsloven, ..*"

Sikringssoner rundt og over flyplasser - eller hinderflater etter Forskrift om utforming av store flyplasser (Bestemmelser for Sivil Luftfart, BSL E 3-2) og forskrift om flynavigasjonstjenesten (BSL G 6-1) - er komplekse flater i 3 dimensjoner som omfatter flere typer begrensninger (forbudssoner eller vurderingssoner). Det er utarbeidet et opplegg med koder og egenskaper i SOSI (samlet Opplegg for Stadfestet Informasjon) som nyttes for å kode de enkelte flatene og visualisere flatenes stigningsforhold i plankart.

Vedlegg II begrenser presentasjonen av restriksjonsflatene i planer etter plan og bygningsloven (pbl) til én kode som også omfatter sikringssoner innenfor transport generelt. Dette gir liten mulighet til å gi detaljert utforming av de hinderflater som må tas hensyn til i plankartet. I kommuneplanens arealdel kan det være tilstrekkelig å angi utstrekningen på restriksjonene (hensynssonen), dersom det kan vises til et eget plankart der høyderestriksjonene er tegnet ut, mens det på reguleringsplannivå synes å være utilstrekkelig å ikke kunne vise de enkelte hinderflater, med koter (iso-linjer) som angir flatenes stigning. Disse restriksjonene kan *ikke* beskrives tilfredsstillende i bestemmelser til planen.

Vi mener derfor at forskriften må utvide kodeverket for hensynssoner, slik at en mer detaljert framstilling av restriksjonene er mulig, jfr. allerede etablert kodeverk i SOSI. Hvis det ønskes opprettholdt en enkel generell koding av hensynssonene må forskriften beskrive mer inngående hvordan et detaljert plankart som angir de nødvendige restriksjonene (og gjør det mulig å etterleve disse i areal- og byggesaker) skal behandles og forvaltes som en juridisk bindende del av arealplanen.

Krav om å levere data i digital form, datasikkerhet mv

Dette kravet bør være en selvfølge i all planlegging i dag, med de store datamengdene som skal håndteres i plansammenheng. Problemet oppstår i forhold til temaet behandlet i forrige avsnitt, der den informasjonen som digitalt skal ligge innenfor hvert SISO-merket område i planen, ikke er operativt eller kan bære den informasjon man ønsker at planen skal inneholde. Som nevnt ovenfor skyldes dette at SISO-merkingen ikke ser ut til å være dekkende og at hindere i luftrommet er vanskelig å beskrive i Plan- og Bygningslovssammenheng.

Vi arbeider med problemet sammen med kommunene, men vårt forslag til løsning vil ikke foreligge før flere måneder etter at denne høringsfristen er gått ut. Vi antar imidlertid at vi skal komme fram til både en midlertidig løsning og en anbefaling på lengre sikt.

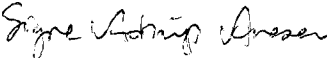
Utforming av planer som skal fremmes i henhold til ny lov

De "vanlige" arealbruksplanene som fastlegger hva ulike områder innenfor lufthavnen skal brukes til, ser ut til å være hensiktsmessige for lufthavnens bruk. Det gjelder både utforming, kodebruk og presentasjonsform.

Overgangsbestemmelser, ikrafttredelse mv

Det alt vesentlige av den aktuelle forskriften retter seg mot kommunene, men vil selvsagt komme som umiddelbare krav til alle som arbeider med planer. Avinor/OSL har planer opp mot mange kommuner i hele landet, og håper at forskriften vil bli rullet ut på en måte som gir en entydig/felles håndtering i de ulike kommunene.

Med vennlig hilsen
AVINOR AS


Signe Astrup Arnesen
Konserndirektør Flysikkerhet og HMS


Tarald Johansen
Seksjonsleder