



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Miljøverndepartementet

Postboks 8013 Dep.  
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref  
09/1311- BMN


Dato  
26.05.2009

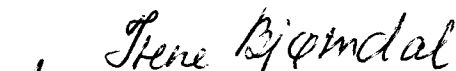
**Høringsuttalelser til forslag til forskrift om kart, stedfestet informasjon, kommunalt planregister og arealformål**

Samferdselsdepartementet viser til høringsbrev om forskrift om kart, stedfestet informasjon, kommunalt planregister og arealformål datert 26. februar 2009.

Vedlagt følger uttalelser fra Statens vegvesen i brev av 19. mai 2009 og Jernbaneverket i brev datert 13. mai 2009. Samferdselsdepartementet har ingen ytterligere kommentarer til den foreslåtte forskriften.

Med hilsen

  
Bente Elgar e.f.

  
for Bente Mari Nilssen

Vedlegg

---

Postadresse:  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Kontoradresse:  
Akersg. 59

Telefon  
22 24 90 90 / 22248301  
Org. nr.:  
972 417 904

Veg- og baneavdelingen  
Telefaks:  
22 24 56 08

Saksbehandler:  
Bente Mari Nilssen  
22 24 81 37



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Tord Viggo Thorshov - 22073506

Vår referanse:  
2009/046354-006

Deres referanse:  
09/1311- BMN

Vår dato:  
19.05.2009

### **Alminnelig høring - Forslag til forskrift om kart, stedfestet informasjon, kommunalt planregister og arealformål**

#### **Innledning**

Vi viser til brev med vedlagte høringsdokumenter fra Miljøverndepartementet 26. februar 2009 angående alminnelig høring av forslag til forskrift om kart, stedfestet informasjon, kommunalt planregister og arealformål. Videre viser vi til Samferdselsdepartementets brev 12. mars 2009 om samme sak.

Forslaget til forskrift og forslag til ny SOSI produktspesifikasjon for digitalt planregister og arealplan er forelagt regionvegkontorene i Statens vegvesen. Vi har mottatt innspill fra to av regionene. Vi har også drøftet forslag til arealformål og underformål, samt hensynssoner (forskriftens Vedlegg 1 og 2) med Miljøverndepartementet, blant annet i en workshop om nye tegneregler for arealplankart 11. mai 2009. Noen av innspillene nedenfor er derfor også gitt til Miljøverndepartementet tidligere.

#### **Behov for utvidet overgangsordning for framstilling av arealplaner ihht ny forskrift**

Miljøverndepartementet har til nå forutsatt at alle planforslag som fremmes etter 1. juli 2009 skal framstilles ihht foreliggende forslag til koder for arealformål, hensynssoner mv. Etter det vi har fått innspill om er det i praksis vanskelig å framstille reguleringsplankart ihht forslag til nye tegneregler pr. i dag, blant annet fordi programvare ikke vil bli oppdatert før nye tegneregler er fastsatt. Vi mener derfor at det er stort behov for en utvidet overgangsordning – slik at det også i en periode etter 1. juli 2009 er mulig å legge planforslag ut til offentlig ettersyn uten at plankart må være framstilt ihht kodeverket i forslag ny forskrift. Hvis overgangsordningen ikke gjøres mer fleksibel enn det som er forutsatt til nå, vil dette kunne gå utover framdriften i flere plansaker.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfaret 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

## Kommentarer til "Merknader til de enkelte bestemmelsene"

### §5 Etablering og tilgang til det offentlige kartgrunnlaget, tredje ledd:

Det bør vises til Euref89 NTM som grunnlag for reguleringsplanlegging med krav til nøyaktighet. Se info på Statens kartverks sider:

<http://www.statkart.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=12446>

### §9 Krav til arealplan og plankart, kodeverk, nasjonal arealplan-ID mv.

Fjerde ledd: Det påpekes at ikke alle personer forstår kart like godt. Dette er et viktig poeng. Erfaring taler for at 3D-modeller effektiviserer saksgangen som følge av bedre forståelse av problemstillinger og konsekvenser både hos saksbehandler, planlegger og publikum.

Vurderinger rundt bruk av 3D-modeller savnes i høringsutkastet.

## Innspill til forskriften

### Kommentar til § 8 Krav til kartleggingen:

- Det er viktig at kommunenes krav ikke skal senke kravene til leveransen. Her slutter vi oss til uttalelsen fra Geovekst.

Forslag til helt ny og forkortet tekst i paragraf 8:

*Geodata avlevert etter bestemmelsene i § 7 skal være utarbeidet i henhold til gjeldende geodataplan, og med koordinater i det nasjonale geodetiske grunnlaget og gjeldende projeksjoner.*

### Kommentar til Arealplan-ID, forskriften § 9:

- Det er lett å se hensikten med en unik id, som etter vår oppfatning fortrinnsvis bør være et løpenummer. Erfaringer fra bruk av meningsbærende unike id'er i IT-bransjen viser at det kan være problematisk å knytte et id mot noe som kan endre seg, som for eksempel en kommunegrense. Det er vanlig å anbefale rene løpenummer, og heller identifisere via forståelige navn.
- Revisjon av planer og derpå følgende endring av formatet på Arealplan-ID: Dette virker lite hensiktsmessig. Vi mener dette bør løses på en annen måte.
- Forskjellig arealplan-ID på oversiktskart og detaljkart avviker fra moderne datamodelleringsprinsipper som man også søker å ta inn i SOSI arbeidet.

### Kommentar til § 11:

- Det er i forslaget referert til NOARK versjon 4, mens versjon 5 ble sluppet 4. juli 2008. Det har skjedd en del endringer i forbindelse med innføringen av NOARK 5.

Vi mener høringsdokumentet bør kvalitetssikres av arkivkyndig personell, fortrinnsvis fra Riksarkivet. Man vil da også kunne se på alternative løsninger for format på Arealplan-ID.

For øvrig viser vi til kommentarer til forskriften fra Geovekst-forum i vedlagte referat (Vedlegg 1). Statens vegvesen er i hovedsak enig i disse innspillene.

## **Innspill til kodeverket knyttet til forskriften (forskriften Vedlegg I og II)**

### Behov for harmonisering av begrepsbruk og kodeverk i SOSI og NVDB med mer.

Statens vegvesen vil påpeke at det er behov for en harmonisering av objektnavn i datakatalogen i Nasjonal Vegdatabank og objekttyper i SOSI. Samme objekttyper må ha lik beskrivelse og på sikt lik oppbygging i databasene. Dersom det ikke er mulig å ivareta dette ved første utgave av nye tegneregler til arealplankart, mener vi det må arbeides videre med dette i den varslede prosessen med endringer etter sommerferien. Statens vegvesen er innstilt på å bidra i dette arbeidet.

### Synspunkter på videre detaljering av underformålet "veg"

Vi har tatt utgangspunkt i revidert vedlegg I og II (datert 3. april 2009). Vi har nedenfor listet underformål som vi mener bør være med under formålet "veg". Vi har også angitt definisjoner som vi mener bør ligge til grunn for begreper under "veg":

- Kjøreveg
  - Defineres som areal avgrenses av vegbanens høyre og venstre skulderkant. Følgende vegtyper inngår i "kjøreveg":
    - Hovedveg
    - Samleveg
    - Atkomstveg
- Gate
  - Defineres som kjørevegs- + gang-/sykkelvegs- + fortausareal avgrenset av husfasader eller annen sammenhengende avgrensing i byer og tettsteders sentrum og i sentrumsnære boligområder.
- Gang-/sykkelveg
  - Defineres som areal avgrenset av vegbanens høyre og venstre skulderkant.
- Sykkelveg
  - Defineres som areal avgrenset av vegbanens høyre og venstre skulderkant.
- Gangveg/gangareal (Usikker på hvordan dette formålet bør defineres)
- Annen veggrunn (nærmere angitt)
  - annen veggrunn – tekniske anlegg
  - annen veggrunn – grøntareal
  - Annen veggrunn defineres som arealet mellom skulderkant og grense mot annet hovedformål, evt planavgrensning.

For å kunne levere nødvendige kartdata til å beskrive disse formålene antar vi at det skal leveres flater + avgrenslinjer. Det må beskrives hvilke koder og begreper som skal benyttes på avgrenslinjene, da vi oppfatter at kodene beskrevet under "veg" gjelder flatene.

### Kommentarer:

- På workshopen 11. mai ble det foreslått å ha med fortau som et eget underformål i stedet for "gate med fortau" som står i tidligere forslag. Vi har ikke noe i mot at "fortau" tas inn, men vi mener (som sagt på workshopen) at gate bør være med som eget underformål.
- Vi legger til grunn at ytterligere detaljering innenfor underformålene kan gjøres gjennom symbolbruk og bestemmelser til planen. Dette gjelder for eksempel føringer om midtdeler, kollektivfelt, sykkelfelt, fortau med mer innenfor areal til kjøreveg og gate og detaljering innenfor arealene til annen veggrunn.
- Vi ser det som en fordel mhp planframstilling og lesbarhet om en får større valgmulighet for "annen veggrunn". Vi håper dette kan løses med 2 alternative fargekoder avhengig av om det er annen veggrunn som i hovedsak forutsettes bevart grønt (eller opparbeidet som grøntareal) eller om det er annen veggrunn for tekniske anlegg. Det er imidlertid ikke i alle situasjoner det er hensiktsmessig eller ønskelig å binde opp dette på reguleringsplankartet. Det bør derfor også være mulig å avsette areal til annen veggrunn uten å ha detaljert dette nærmere på plankartet.
- Vi er litt usikre på behovet for underformålene "torg" og "gatetun" men antar at disse underformålene kan være aktuelle ifm kommunale veganlegg.
- Vi mener det er naturlig at "sykkelveg" tas inn som et underformål under "veg" på lik linje med gang-/sykkelveg og gate.
- I tillegg til at underformålene som er nevnt ovenfor må kunne avsettes som en flate på plankartet, må de også kunne avsettes som linjesymbol på plankartet. På kommune(del)plankart i liten målestokk vil bruk av linjesymbol være mest hensiktsmessig.

### Hovednett for sykkel

Statens vegvesen mener det er bra at hovednett for sykkel er definert som et eget underformål i lovteksten. I St.meld. nr. 16(2008-2009) Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er det på s. 153 at *"Det er et mål at byer og tettsteder etablerer et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk."* Videre står det at *"Planer for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken bør inngå som en del av kommunenes øvrige planarbeid."* Lenker i nettet kan bestå av sykkelfelt, kollektivfelt, sykkelgater, separate sykkelveger, gang- og sykkelveger eller i kjørebanelen blandet med annen trafikk.

Slik vi ser det vil det særlig være aktuelt å fastsette hovednett for sykkeltrafikk i kommuneplanens arealdel eller i kommunedelplan. Vi antar at det ofte vil være mest hensiktsmessig å avsette hovednettet som et linjesymbol på plankartet, selv om det også bør være anledning til å fastsette hovednettet som en flate. På reguleringsplannivå vil det være behov for å kunne vise detaljert løsning for de enkelte strekninger i hovednettet. Vi legger til grunn at det ikke vil være noe i veien for at en på reguleringsplannivå bruker underformål under "veg" for å vise detaljert løsning for hovednett for sykkeltrafikk. Aktuelle underformål vil kunne være "sykkelveg" "gang/og sykkelveg" som egne underformål eller løsninger med sykkelfelt eller blandet trafikk innenfor underformålene "gate" eller "kjøreveg". Den konkrete løsningen må kunne detaljeres nærmere gjennom reguleringsbestemmelsene og eventuelt med symbolbruk på reguleringsplankartet.

### Framstilling av privat og offentlig veg på plankartet

Statens vegvesen mener det er viktig at det er mulig å få vist tydelig på plankartet hvilke deler av vegnettet som er forutsatt å være offentlig veg og hva som skal være privat veg. Etter dagens lov er offentlige trafikkformål, spesialområde - privat veg og fellesområde – felles avkjørsel tre ulike reguleringsformål, mens etter ny lovtekst i ny plandel vil både offentlig og privat veg falle inn under arealformålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – veg.

Det er forutsatt at det i bestemmelser til planen skal angis hvilke områder som skal være til offentlige formål og hvilke områder som skal være fellesareal, men det er uklart for oss hvordan dette skal framstilles på arealplankartet. Vi mener i utgangspunktet det at burde være ulike farger/symboler for offentlig veg og privat veg slik at dette er lesbart for de som berøres av planen.

### Planframstilling for midlertidige anleggsområder

Som sagt i tidligere innspill, mener vi kartforskriften og tilhørende tegneregler for planframstilling må ivareta behovet for å avsette arealformål for framtidig arealbruk, med markering av at arealet midlertidig skal disponeres til annet formål (midlertidig anleggsområde, riggområde, massedeponi med mer). Vi har i utgangspunktet ikke så sterke meninger om det er mest hensiktsmessig å definere dette som et underformål eller en hensynssone. Det at anleggsområdet vil innebære et midlertidig beslag av grunn, tilsier kanskje at det bør være et underformål.

Slik vi har forstått redegjørelsen vi fikk på workshop om nye tegneregler, legges det nå opp til at "midlertidige anleggsområder" defineres som en egen hensynssone (båndleggingszone etter pbl § 11-8, bokstav d, jf § 12-6). Vi forstår det slik at det også forutsettes at denne båndleggingen faller bort når utbyggingen er gjennomført – og uten at det er nødvendig med ny prosess for planendring. Statens vegvesen antar at dette vil ivareta etatens behov for regulering av midlertidige anleggsområder, forutsatt at hensynssonen (sammen med nærmere beskrivelse i reguleringsbestemmelser) gir nødvendig grunnlag for å gjennomføre midlertidig inngrep på området. Vi er usikre på om dette vil være en båndlegging som automatisk faller bort etter fire år (dersom båndleggingen ikke forlenges) eller om båndleggingen uansett vil vare til anlegget er gjennomført (selv om dette tar lengre tid en fire år fra planvedtak).

### Planframstilling for tunneler

Vi forstår forslaget til forskrift og tegneregler slik at det legges opp til lagdelt regulering, dvs at det ved regulering av tunneler skal lages et plankart for arealbruk på overflaten og et plankart for arealbruk i grunnen (under bakken).

For Statens vegvesen (og for Jernbaneverket) er det viktig at en gjennom reguleringsplanen med bestemmelser kan angi:

- Område (volum) for tunnelkonstruksjonen og tilhørende sikringszone(r) og restriksjonssoner i grunnen
- Område med restriksjoner på overflaten (med forbud mot nærmere angitte byggearbeider, sprengninger, borer med mer, eventuelt krav om at tiltak ikke kan gjennomføres uten tillatelse fra tunneleier).

Ut fra foreliggende forslag til forskrift og tegneregler mener vi at området for tunnelkonstruksjonen vil kunne avsettes som "kjøreveg" mens sikringssoner rundt tunnelen normalt avsettes som "annen veggrunn". Når det gjelder området på overflaten (over tunnelen) mener vi det normalt vil være tilstrekkelig å regulere arealer der overdekningen er liten (som oftest arealene rundt tunnelportalene) og for arealer der det er behov for å gjennomføre tiltak på overflaten som f.eks ventilasjonstårn, elektroinstallasjoner etc med nødvendig atkomst. Vi mener arealene vil kunne avsettes som annen veggrunn, eventuelt i kombinasjon med andre arealformål der dette er mulig.

For øvrige arealer over tunnelen ønsker Statens vegvesen at det skal være mulig å gi en bestemmelse om at gjeldende regulering opprettholdes samtidig som det gis en bestemmelse om at tiltak i grunnen ikke kan gjennomføres uten tillatelse fra tunneleier. Bakgrunnen for at det ofte ikke er ønskelig å lage en ny reguleringsplan for arealene på overflaten er dette vil kunne utløse problemstillinger som ikke berører gjennomføringen av tunnelanlegget.

Etter det vi har forstått anser også Miljøverndepartementet denne framgangsmåten for regulering av tunneler og restriksjoner for å være anvendbar. Når det gjelder restriksjoner på overflaten i områder som ikke reguleres legger vi til grunn at dette kan innarbeides som hensynssone (sikringssone transport) i kommune(del)plan og med nærmere angivelse av restriksjonene i bestemmelser til planen.

I noen tilfeller vil det være ønskelig at reguleringsplanen for vegtunneler også omfatter lengdesnitt og evt tverrsnitt av tunnelen som viser tunnel og sikkerhetssone i vertikalplanet. Vi legger til grunn at slike illustrasjoner av tunnelen i vertikalplanet kan knyttes til reguleringsplanen gjennom reguleringsbestemmelser.

#### Framstilling av hensynssoner

Statens vegvesen er fortsatt usikker på hvordan hensynssoner bør framstilles på arealplankartene og om angivelse av ulike hensynssoner oppå hverandre vil skape problemer for lesbarheten og forståelsen av plankartet. Vi har forstått det slik at det i en viss utstrekning legges opp til at hensynssonene angis på egne temakart som følger planen. Vi er enige i at dette kan være et fornuftig grep, men er usikre på når hensynssonene bør vises på selve plankartet og når de bør vises på egne temakart.

Vi antar at det vil være nødvendig å arbeide videre med tegneregler for hensynssonene og anvisninger om hvordan de bør vises i plankartet.

#### Detaljnivå og symbolbruk

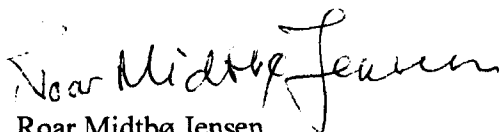
Ved utarbeidelse av vegreguleringsplaner vil det ofte være behov for å detaljere planen ytterligere innenfor de enkelte arealformålene. Statens vegvesen ønsker å skjerpe kvaliteten på reguleringsplanene ved å stille nøyaktighetskrav til høydegrunnlaget det planlegges på samt ved å kreve planlegging i 3D. (3D-prosjektering.) Vurderinger vedrørende bruk av 3D-modeller til å visualisere konsekvensene av forslag i kommune- og reguleringsplaner savnes i høringsutkastet.

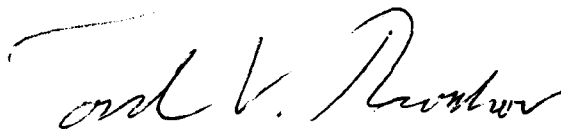
Økt detaljering vil blant annet være nødvendig dersom det legges opp til å avklare enkeltelementer i veganlegget gjennom reguleringsplanen og begrense behovet for byggesaksbehandling. Videre vil kravet om at planen skal gi nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av grunnverv og god nok informasjon om hva gjennomføring av planen innebærer, gjøre det nødvendig å vise en del enkeltelementer på plankartet. Det vil også kunne være behov for å detaljere reguleringsplanen for å ivareta kravet i Miljøverndepartementets og Samferdselsdepartementets *Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven* (for tiden T-1057) om at reguleringsplanen skal omfatte et kostnadsoverslag med nøyaktighet +/- 10 %.

I tillegg til de linje- og punktsymbolene som ligger inne i normen for framstilling av reguleringsplan og bebyggelsesplan etter gjeldende plan- og bygningslov, mener vi derfor det må være mulighet for å framstille følgende elementer som symboler i plankartet:

- skulderkant (vil som regel være grensen mellom "kjøreveg" og "annen veggrunn")
- skjæring/fylling
- støyvoll
- viltgjerde
- evt andre gjerder
- rekkverk
- støttemur
- rasoverbygg
- annen rassikring (voll)
- leskur
- ventilasjonsanlegg og elektriske installasjoner
- underganger/kulverter
- koder for avgrensningslinjer til de aktuelle planformålene hvis de skal leveres

Plan- og eiendomsseksjonen  
Med hilsen

  
Roar Midtbø Jensen  
seksjonsleder

  
Tord Viggo Thorshov

1 vedlegg

Kopi: Miljøverndepartementet, Postboks 8013 Dep, 0030 Oslo





**Jernbaneverket**

**MOTTATT**

14 MAI 2009

Besøksadresse:  
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:  
Postboks 4350  
NO-

Telefon:

Telefaks:

Sentralbord  
Jernbaneverket:  
05280

Reg. nr:  
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:  
7694.05.02191

[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

Henvendelse til: Gudrun C Laake  
Tlf.: 22 45 51 27  
Faks:  
E-post: [gudrun.c.laake@jbv.no](mailto:gudrun.c.laake@jbv.no)

13 MAI 2009

Dato:  
Saksref.: 09/01286 SJS 008  
Deres ref.: 09/1311-BMN  
Vedlegg:

### **Forslag til forskrift om kart, stedfestet informasjon, kommunalt planregister og arealformål – Jernbaneverkets høringsuttalelse**

Jernbaneverket har mottatt forslag til forskrift til høring. Vi har videre hatt anledning til å delta på workshop 11. mai. Møte i Miljøverndepartementet 28. april kunne vi ikke stille på da vi kun fikk en dags varsel.

Innledningsvis vil vi bemerke at prosessen bærer preg av hastverk. Med høringsdokumentet fulgte en kodeliste for framstilling av planer. Visuell framstilling av denne i form av aktuelt spekter har ikke vært tilgjengelig for oss. På møtet den 11. mai ble det opplyst at spektret skal ferdigstilles og publiseres på nett i løpet av uke 20. Dette innebærer at forslaget først vil være tilgjengelig for oss ved vår frist til Samferdselsdepartementet.

#### **Til § 4 Arkivering av årsversjoner**

Jernbaneverket anser det fordelaktig med arkivering av årsversjoner. Dette er et anvendelig hjelpemiddel for kartlegging av gjeldende arealformål, blant annet i forbindelse med grunnerstatninger. Med dagens ordning kan det i mange tilfeller generere omfattende merarbeid å finne frem til hva som var gjeldende reguleringsstatus ved et gitt tidspunkt. Den praktiske del av arkiveringen er hensiktsmessig at kommunene forestår, men for optimal nytteverdi må Statens kartverk tilrettelegge for ensartet arkiveringsmetode.

#### **Til § 9 Krav til arealplan og plankart, kodeverk, nasjonal arealplan-ID mv**

Våre merknader retter seg mot planframstilling av viktige tema i forbindelse med utbygging av ny banetrase. Dette gjelder midlertidige anleggsområder, tunneler og støysoner. Videre har vi noen merknader knyttet til framstilling av planer som berører naboarealer.

### **Anleggsområder**

Ut i fra den nye loven vil midlertidige anleggsområder vises som hensynssoner. Ved utbygging av ny bane er det under anleggsfasen behov for større arealer enn det som er nødvendig for avsetning til kjøreveien. Det fremtidige arealformålet avsettes, men markeres at det skal midlertidig disponeres til for eksempel midlertidig anleggsområde, rigg og massedeponi. Videre må reguleringsbestemmelsene konkret angi hvordan hensynssonen vil skape rådighetsbegrensning for arealformålet.

### **Tunneler**

I denne forbindelse kan JBV tiltre Vegdirektoratets fremstilling av 24. april 09.

Den mest oversiktelige fremstilling er utarbeidelse av et plankart for overflaten, og ett for undergrunnen. Denne presentasjonen vil sikre den mest entydige lesbarheten i kartet. Som eksempel vises til reguleringsplanen for nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika – Asker.

Jernbaneverket finner det formålstjenlig med matrikulering av tunnelvolum og tilhørende sikringssoner, slik at man gjennom både formell eiendomsrett og reguleringsplan sikrer innflytelse på aktiviteter som overflatens naboeiendommer iverksetter.

Dermed må reguleringsplanen kunne angi følgende:

1. Område (volum) for tunnelkonstruksjonen og tilhørende sikringssone(r) og restriksjonssoner i grunnen.
2. Område med restriksjoner på overflaten (med forbud mot nærmere angitte byggearbeider, sprengninger, borer med mer, eventuelt krav om at tiltak ikke kan gjennomføres uten tillatelse fra tunneleier).

Avgrensningen må utgjøre det som reelt skal fradeles/matrikuleres, slik at utførelsen gjøres i henhold til reguleringsplanen.

Ut fra foreliggende forslag til forskrift og tegneregler mener vi at området for tunnelkonstruksjonen vil kunne avsettes som "kjøreveg for jernbane" mens sikringssoner rundt tunnelen normalt avsettes som "annen banegrunn tekniske anlegg". Når det gjelder området på overflaten (over tunnelen) mener vi det normalt vil være tilstrekkelig å regulere arealer der overdekningen er liten (som oftest arealene rundt tunnelportalene) og for arealer der det er behov for å gjennomføre tiltak på overflaten som f.eks ventilasjonstårn, tekniske installasjoner, tverrslagstunneler, nødvendig atkomst etc. Vi mener arealene vil kunne avsettes som annen banegrunn.

For øvrige arealer over tunnelen skal det være mulig å gi en bestemmelse om at gjeldende regulering opprettholdes, samtidig som det gis en bestemmelse om at tiltak i grunnen ikke kan gjennomføres uten tillatelse fra tunneleier. Bakgrunnen for at det ofte ikke er ønskelig å lage en ny reguleringsplan for arealene på overflaten er at dette vil kunne utløse problemstillinger som ikke berører gjennomføringen av tunnelanlegget.

Vi viser også til vedlagte notat fra Asplan Viak som er utarbeidet for fellesprosjektet E6-Dovrebanen om dette temaet. Notatet illustrerer hvordan reguleringsplanen også bør inneholde lengdesnitt og tverrsnitt av tunnelen, som viser tunnel og sikkerhetssone i vertikalplanet.

#### ***Fylling i sjø og vassdrag***

Samferdselsetatene har behov for å fylle ut i sjø og vassdrag. Det bør finnes fram til en omforent måte å framstille dette på.

#### ***Støysoner***

Til støysoner generert av jernbane må det kunne knyttes bestemmelser som gir mulighet til ekspropriasjon på samme grunnlag som for de mer direkte jernbaneformålene. Det er i dag vanlig at reguleringsplanen stiller krav til støynivå gjennom rundskriv T-1442, noe som iblant skaper tilfeller der innløsning ville vært en foretrukket løsning fremfor lokal støyskjerming. I de fleste slike tilfeller forligger imidlertid ikke grunnlag for ekspropriasjon dersom det ikke oppnås minnelig avtale.

#### ***Særskilte samferdselsformål***

Jernbaneverket finner det hensiktsmessig om godsterminal får en egen kode/underformål/tegneregulering. Godsterminalene vil dels bestå av arealer med spor og lastegater som klart er offentlig areal. Ved en del større terminaler vil det også være speditørarealer for mer eksklusiv bruk som inngår i terminalen.

Jernbanestasjonene vil ofte, men ikke alltid, være kollektivknutepunkt. Likeledes vil det ikke være jernbanestasjon ved alle kollektivknutepunkt. Vi antar at det kan være hensiktsmessig om tegneregulering kan velges etter hva som er mest dekkende ved den/det enkelte stasjon/kollektivknutepunkt.

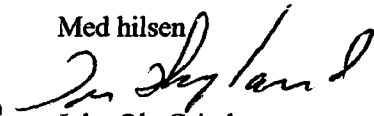
Vi har behov for at byggegrenser langs jernbanen er tydelig framstilt for de som skal lese planene.


Det er hensiktsmessig om vi får et eget symbol for nedlegging av planovergang.

Vi finner det hensiktsmessig at det gis anledning til å vise underformål for jernbane tilsvarende den Vegdirektoratet har foreslått for vegformål, dvs tekniske anlegg og grøntareal.

Avslutningsvis viser vi til høringsuttalelsen fra Vegdirektoratet.

Med hilsen

*for*   
John Ole Grinde  
Banedirektør

  
Gudrun C Laake  
senioringeniør



Utkast

---

Til: Jarle Kr Tangen, Jan Terje Løitegård og Knut Malmo, SVV; Helge Voldsund og Dagrun M. Kulbotten, JBV  
Kopi: Tord Thorshov, SVV  
Fra: Asplan Viak v/ Jan Martin Ståvi  
Dato: 15.04.09  
Oppdrag: 519257

---

## REGULERING AV TUNNELSTREKNINGER

### 1. PROBLEMSTILLING

Reguleringsplaner har til hensikt å sikre tiltakshaver nødvendige rettigheter til å gjennomføre et tiltak. Dette omfatter rettigheter til grunn, herunder hjemmel til å gjennomføre oreigning, og nødvendig forankring etter lovverkets generelle krav om reguleringsplan for større bygge- og anleggstiltak og evt spesielle krav gitt i kommuneplanens arealdel (ref pbl § 12-1, hhv 3. og 2. ledd). I tilknytning til reguleringskravet kan nevnes at tunnelstrekningene på E6/Dovrebannen i kdp-kartene ikke er båndlagt for framtidig regulering (i motsetning til dagstrekningene).

For tunnelstrekninger er tiltakshavers behov for rettigheter begrenset til tunnelvolumet med evt sikringsone rundt. Som for dagstrekninger innebærer dette en restriksjon for grunneier i en sone langs veg/bane: På dagstrekning er restriksjonen gitt i et byggeforbudsbelte i horisontalplanet, og på tunnelstrekning tilsvarende i vertikalplanet.

Grunneiers råderett i grunnen er generelt så langt ned han har (økonomisk) interesse. Bortsett fra byområder med flere bebygde plan under bakkenivå, og bortsett fra områder med drivverdige mineraler og bergarter, er grunneiers saklige interesse begrenset til "vanlig kjellernivå" og til evt fjellbrønner for vann- eller energiforsyning.

Ved å regulere strekninger over tunneler vil en ofte komme opp i problemstillinger som strengt tatt er anlegget eller tiltakshaver uvedkommende. Det kan f.eks gjelde planavklaring for framtidig utbygging (fortetting mm). Derved kan "planleggingen blir mer omfattende enn nødvendig", jf pbl § 3-1, 3. ledd. Særlig i tettbygde strøk vil dette kunne bli en urimelig omfattende planoppgave.

Spørsmålet er hvor snevert et reguleringsarbeid for tunnelstrekninger kan gjøres, uten at generelle krav til rettssikkerhet, lovens intensjon og virkeområde mm, bli satt tilside.

### 2. KJENTE EKSEMPLER

Her refereres kort noen planeksempler:

Reguleringsplanen for Nye Nationaltheatret stasjon (ca 1995) regulerer arealer i tre plan; jernbaneanlegget, T-baneanlegget og plasser og gater på bakkeplan. Årsaken er selvsagt den komplekse situasjonen, med stort behov for å fastlegge rammer og retningslinjer for alle grunn- og anleggseiere.

Rv 4 Gjelleråsen – Slattum (ca 2000) har en 2600 m lang tunnel, Hagantunnelen, under delvis bebygde områder. Her er dagsoner og portalområder inkl områder med liten overdekning regulert i overflaten, mens selve tunnelen er regulert som et volum med 10 m sikringsone under og på siden og 17 m over tunneltaket.

Nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika har en ca 7 km lang tunnelstrekning under tettbygde områder (2006). Her er tunnelen med 20 m overdekning og 10 m sidedekning regulert som et volum i fjellet. Tunnelen er markert på plankartet, uten angivelse av formål på overflaten. Der overdekningen er mindre enn 20 m, er overflaten regulert i hht eksisterende arealbruk, med en restriksjon mot tiltak i grunnen. Tverrslag er regulert som permanente anlegg, da de også er framtidige rømningsveier.

### 3. FORSLAG TIL LØSNING I FELLESPROSJEKTET

#### Prinsipp:

Ikke regulere mer enn det som er nødvendig av hensyn til anleggsdrift, framtidig anlegg og anleggets nære omgivelser. Med "anlegg" forstås veg- og baneanlegg og de tiltak, installasjoner mm som er en direkte følge av ny E6 og ny Dovrebane, eksempelvis tilrettelegging i strandsonen, regulering for omlegging av teknisk infrastruktur mm.

#### Konkret:

Behovet for å regulere terrenget over tunnelstrekninger blir ut fra dette prinsippet begrenset til områder med liten overdekning (sikkerhetshensyn mm) og evt arealer der det kreves reguleringsplan for å gjennomføre nødvendig tiltak med atkomst, vannforsyning og avløp og lignende. Praktisk løsning er illustrert på skissene på neste side (det er her brukt, som eksempel, 20 m sikringsone over tunnel og 10 m sikringsone på hver side).

#### Praktiske konsekvenser:

- Fellesprosjektet blir ikke involvert i problemstillinger som strengt tatt er tiltakene uvedkommende, som vurdering og regulering av framtidig utbygging.
- Det er unødvendig (ikke krav om) kulturminneundersøkelse på tunnelstrekninger med god overdekning.

