



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

KOPI

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
  - o Defineres som areal avgrenses av vegbanens høyre og venstre skulderkant. Følgende vegtyper inngår i "kjøreveg":
    - Hovedveg
    - Samleveg
    - Atkomstveg
- Gate
  - o Defineres som kjørevegs- + gang-/sykkelvegs- + fortausareal avgrenset av husfasader eller annen sammenhengende avgrensing i byer og tettsteders sentrum og i sentrumsnære boligområder.
- Gang-/sykkelveg
  - o Defineres som areal avgrenset av vegbanens høyre og venstre skulderkant.
- Sykkelveg
  - o 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
  - o 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 + avgrensningslinjer. Det må beskrives hvilke koder og begreper som skal benyttes på avgrensningslinjene, 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 (båndleggingssone 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 sikringssone(r) og restriksjonssoner i grunnen
- Område med restriksjoner på overflaten (med forbud mot nærmere angitte byggearbeider, sprengninger, boringer 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 tunnelleier. 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

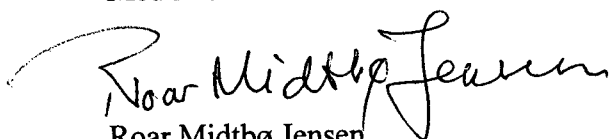
Ved utarbeidelse av vegreguleringsplaner vil det ofte være behov for å detaljere planen ytterligere innenfor de enkelte arealformålene. Statens vegvesen ønsker å skjerpe kvaliteten på reguleringsplanene ved å stille nøyaktighetskrav til høydegrunnlaget det planlegges på samt ved å kreve planlegging i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

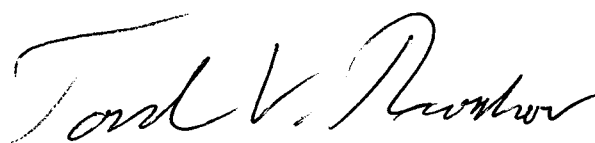
Økt detaljering vil blant annet være nødvendig dersom det legges opp til å avklare enkeltelementer i veganlegget gjennom reguleringsplanen og begrense behovet for byggesaksbehandling. Videre vil kravet om at planen skal gi nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av grunnverv og god nok informasjon 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 avgrensingslinjer 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