



Statens vegvesen

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Vegdirektoratet	Tord Viggo Thorshov / 47236458	16/158797-12	16/3928-23	24.03.2017

Offentlig høring av kart- og planforskriften – høringsuttalelse

Vi viser til brev 20. desember 2016 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet med høringsdokumenter vedrørende forslag til revisjon av kart- og planforskriften. Statens vegvesen Vegdirektoratet har innhentet innspill fra regionvegkontorene som en del av grunnlaget for vårt innspill til høringen. Vi har disponert innspillet etter paragrafene i forslaget til ny forskrift.

Generelt

Vi mener det burde vært vurdert om det bør innføres en sentral planforvaltningsbase for alle arealplaner. Forslaget til endringer i § 12 gjelder statlige og regionale planer. For å legge bedre til rette for digital saksbehandling hadde det vært en fordel om alle vedtatte planer kan hentes fra en sentral base. Forvaltningen bør fortsatt skje lokalt, men lagringen bør slik vi ser det være sentral.

§4 Årsversjoner av planregister og det offentlige kartgrunnlaget

Slik det fremkommer av §4 skal en kommune eller statlig etat som har ansvaret for datasett i det offentlige kartgrunnlaget ved utgangen av året, utarbeide årsversjoner av kartgrunnlaget som skal sendes til Statens kartverk. Vi opplever at håndtering av gjeldende kartgrunnlag er svært forskjellig fra kommune til kommune. Man bør vurdere om det bør komme frem hvem som sanksjonerer dersom kravet om å utarbeide årsversjoner ikke blir fulgt. Man bør også vurdere om manglete rapportering bør resultere i en form for straff.

§5 – Blågrønn infrastruktur

Vi er usikre på om begrepet «Blågrønn infrastruktur» er klart nok og mener det vil være behov for å forklare/definere begrepet i veiledning eller kommentarer til forskriften.

I forbindelse med arbeidet med fremtidens byer, ser vi at det er brukt en slik definisjon av begrepet: *«Blågrønn infrastruktur er et nettverk av naturlige og semi-naturlige områder med deres komponenter og funksjoner i rurale og urbane omgivelser. Det kan være landlige*

områder, ferskvann, kyst- og havområder som til sammen forbedrer økosystems helse og robusthet, og bidrar til bevaring av biologisk mangfold. Det er nyttig for befolkningen gjennom vedlikehold og forbedring av økosystemtjenester"

En oppramsing som er gitt i § 5 åpner også for tvil om det som ikke er nevnt, men vi ser det står i kommentarene til § 5 at det rettslige kravet til hva som skal inngå i kartgrunnlaget fortsatt vil være paragrafens andre punktum, nemlig at det skal være egnet til å løse kommunens oppgaver etter plan- og bygningsloven og andre offentlige formål.

§7 tredimensjonal dokumentasjon

Det står at, *kommunene kan kreve tredimensjonal (3D) dokumentasjon der dette er nødvendig for bedre forståelse av planen.*

Slik vi ser det er bestemmelsen for lite spesifikk med tanke på praktisk gjennomføring. Teksten gir ingen klarhet mhp detaljeringsgrad av 3D-dokumentasjon. Er dette noe kommunene kan velge når de varsler behovet? Det å skissere en veglinje på et ortofoto i en vinkel vil være en enkel versjon av 3D-fremstilling. Skal man derimot lage en visningsmodell med alle fag som prosjektet omfatter, eksempelvis VA, lys, drenering, rekkverk og beplantning med mer, har man et helt annet 3D-perspektiv og kostnader. I byggefasen bruker vi fagmodeller og tverrfaglig modell som inneholder alt av stikningsdata og objektkoder. Hvis kommunene legger kravet på dette nivået, vil det innebære enda større leveranser og kostnader for forslagsstiller.

Noen av spørsmålene forslaget reiser er:

- Hvordan vil bestemmelsen tolkes av de forskjellige kommunene med tanke på detaljeringsgrad?
- Hva har forrang ved uoverensstemmelser mellom 3D-modell og plankart? (Vi forstår det slik at 3D-dokumentasjonen i utgangspunktet er forutsatt å være en del av illustrasjonene og planbeskrivelsen til reguleringsplanen som ikke vil ha juridisk bindende virkning med mindre 3D- modellen gjøres bindende gjennom reguleringsbestemmelsene)

Statens vegvesen er i utgangspunktet positive til at kommunen kan kreve 3D dokumentasjon av planer, men i tillegg til at begrepet 3D-dokumentasjon bør avklares nærmere enn det som er gjort i forslaget, mener vi det gjøres enda klarere at et slikt krav begrenses til planer der dette er nødvendig for forståelsen. For planer for mindre tiltak er det viktig at krav om planmateriale ikke blir for omfattende. I de tilfellene det er behov for 3D-dokumentasjon, mener vi det også bør stilles krav om at dokumentasjonen har SOSI-standard for å kunne beskrive romlige objekter slik at disse kan gjenbrukes i digital saksbehandling.

Vi mener ellers at det bør framgå av saksframstillingen at den utvidete muligheten til å stille krav om 3D- dokumentasjon vil kunne ha økonomiske konsekvenser for forslagsstillere.

§ 11 Endelig vedtatt plan, planarkiv mv.

Vi mener at det i forskriften bør tas inn et tydeligere krav om at arealplaner skal leveres som godkjent SOSI-fil i henhold til gjeldende standard på vedtakstidspunktet. (SOSI er i henhold til NOARK standard godkjent digitalt format men dette bør stå eksplisitt.)

§12 Digitalt planregister – Forvaltningsansvar for regionale og statlige planer

I forslaget til endret § 12 første ledd står det at:

Digital arealplan som statlig eller regional myndighet har utarbeidet med virkning for en eller flere kommuner, skal sendes til Statens kartverk for innføring i planregister for statlige og regionale planer.

Vi er noe usikre på hvordan denne bestemmelsen skal forstås for planer Statens vegvesen og andre statlige eller regionale forslagsstillere utarbeider. Slik bestemmelsen er formulert kan det synes som at alle reguleringsplaner Statens vegvesen utarbeider for riksveg skal forvaltes i kartverkets planbase, selv om planen vedtas av kommunen. Alternativt kan bestemmelsen forstås slik at den kun gjelder statlige reguleringsplaner. Tilsvarende spørsmål kan også stilles for planer Statens vegvesen utarbeider på vegne av fylkeskommunen. Vi mener dette heller ikke framgår klart av kommentarene til bestemmelsen på side 8 i høringsnotatet

Ut fra omtalen på side 5 hvor det refereres til de «statlige og regionale arealplanene» og hvor det også står at omfanget er lite, antar vi at det er meningen at bestemmelsen skal gjelde Statlige arealplaner etter pbl § 6-4 og regionale planer etter pbl kapittel 8. Vi mener dette bør presiseres både forskriftsteksten og kommentarene. Uttrykket «*Digital arealplan som statlig eller regional myndighet har utarbeidet*» er slik vi ser det mer omfattende og mindre presist, og vil derfor skape fortolkningsspørsmål.

Vedlegg Ia – Reguleringsformål

Hovedformål 2, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

SOSI-kode 2015

Statens vegvesen forslår at betegnelsen *gang-/sykkelveg* endres til *gang- og sykkelveg*. Begrunnelsen er at skråstreken er forvirrende,

SOSI-kode 2017

Statens vegvesen er uenig i å endre SOSI-kode 2017 *Sykkelveg/-felt* til *Sykkelfelt* slik departementet har foreslått. Slik vi ser det er det naturlig at dette formålet omfatter alle alternativ for separate anlegg for sykkeltrafikk. Vi mener derfor at formålet heller bør hete *sykkelanlegg* eller eventuelt *sykkelveg/sykkelfelt/sykkelgate*. Argumentet for fellesbetegnelsen *sykkelanlegg* er at da tar vi høyde for at det vil komme ulike løsninger i fremover som skiller seg fra sykkelveg, men som er forbeholdt/prioritert for sykkel, som for eksempel: sykkelgate, sykkелеkspressveger mm. Da slipper vi flere endringer og å skrive alle formål slik som er gjort med gangareal.

SOSI-kode 2050

I forslaget legges det opp til at *Hovednett for sykkel* endres til *Hovednett for sykkelveg*. Denne endringen er vi også uenig i. Ett hovedvegnett for sykkel består av mange ulike løsninger, både GS-veger, sykkelekspressveger, blandet trafikk, sykkelfelt, sykkelveger osv. Vi mener derfor at arealformål 2050 bør hete *Hovednett for sykkel* eller *Hovedvegnett for sykkeltrafikk* fordi dette er mer dekkende begrep.

Vedlegg I c

Når det gjelder hovednett for sykkel(trafikk) i overordna planer (kommuneplan/kommunedelplan) mener vi dette også bør kunne framstilles som en juridisk bindende linje som åpner for senere avklaring av type sykkelanlegg (Sykkelveg/sykkelfelt/sykkelgate/blandet trafikk). Vi foreslår at det i Vedlegg 1c lages en ny linjekode med navnet «*Hovednett for sykkeltrafikk*». Denne vil da ikke spesifisere type sykkelanlegg, men få fram at det er her hovednettet går.

Tilsvarende er også behov for en linjekode til kommuneplan/kommunedelplan med navnet «*Lokalnett for sykkeltrafikk*».

For øvrig mener vi det kunne vært nyttig for å drøfte flere av symbolene vedrørende samferdselsformål i vedlegg 1c nærmere, for eksempel i en egen work-shop. Noen av symbolene kunne kanskje vært tatt ut fra listen over juridisk bindende linjer og punkt, mens det også kan være aktuelt å ta inn enkelte nye (for eksempel rekkverk).

Andre innspill

- Vi mener byggegrenser mot offentlig veg bør omtales nærmere i veiledning til kart- og planforskriften. Dette gjelder spesielt når veglovens byggegrenser blir en del av reguleringsplanen uten at det framkommer av planen. Vi viser ellers til henvendelser til Kommunal- og moderniseringsdepartementet tidligere i år hvor vi har tatt opp behovet for avklaringer av denne type spørsmål.
- Statens vegvesen etterlyser ellers en oppfølging av Forslag om alternativ framstilling av bestemmelsesområder for midlertidige anleggsområder og hensynssoner ved regulering av tunneler (KMDs referanse: 14/5836) som var på høring høsten 2015.

Seksjon for planlegging og grunnerverv
Med hilsen

Gyda Grendstad
avdelingsdirektør

Tord Viggo Thorshov

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO