

# Bruk av innsigelse i arealplanleggingen

Nasjonale og regionale interesser innenfor  
Statens vegvesens ansvarsområde

VEILEDNING

Håndbok V744



## Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i Statens vegvesens håndbokserie. Vegdirektoratet har ansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Denne håndboka finnes kun digitalt (PDF) på Statens vegvesens nettsider, [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).

Statens vegvesens håndbøker utgis på to nivåer:

**Nivå 1:** • **Oransje eller** • **grønn** fargekode på omslaget – omfatter *normal* (oransje farge) og *retningslinje* (grønn farge) godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

**Nivå 2:** • **Blå** fargekode på omslaget – omfatter *veiledning* godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

## Bruk av innsigelse i arealplanleggingen

Nasjonale og regionale interesser innenfor Statens vegvesens ansvarsområde

Nr. V744 i Statens vegvesens håndbokserie

Forsidefoto: Tomas Roland

ISBN:978-82-7207-725-8

# Forord

Veilederen retter seg i hovedsak mot planforvaltere i Statens vegvesen. Den skal være et hjelpemiddel der Statens vegvesen deltar og er høringsinstans i planer som utarbeides av andre etater, kommuner og private, og spesielt være et hjelpemiddel i saker hvor det kan være nødvendig å fremme innsigelse. Samtidig kan veilederen være nyttig for kommuner og andre aktører som jobber med planer som berører Statens vegvesens interesser, og i samarbeidet mellom Statens vegvesen og andre myndigheter med ansvar og innsigelsesmyndighet i arealplanleggingen. Veilederen har fokus på kommunal planlegging.

I veilederen klargjøres Statens vegvesens rolle både som sektormyndighet og som forvalter av riks- og fylkesvegnettet og de hensynene Statens vegvesen har ansvar for å ivareta som deltaker, høringsinstans og innsigelsesmyndighet i planprosesser. Det gjøres rede for når det kan være nødvendig å fremme innsigelse og hvordan innsigelsene bør utformes.

Vi ønsker at veilederen skal bidra til forutsigbarhet i planprosessene, og i Statens vegvesens bruk av innsigelse. På samme tid håper vi at en tydeliggjøring av Statens vegvesens interesser og god praksis fra Statens vegvesen side, med tidlig deltakelse og tydelige innspill, skal bidra til å redusere behovet for innsigelser.

Veilederen tar utgangspunkt i overordnede retningslinjer i plan- og bygningsloven, rundskriv H-2/14, retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven, Instruks for Statens vegvesen, fastsatt av Samferdselsdepartementet 15.03.2011 og Statens vegvesens interne retningslinjer for behandling av innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven.

Forslag til veilederen er utarbeidet i samarbeid mellom Statens vegvesen region nord og Vegdirektoratet ved seksjon for planlegging og grunnerverv. Regionene har vært involvert i arbeidet gjennom høring av veilederen. Veilederen har også vært forelagt berørte myndigheter, KS, fylkeskommuner og utvalgte kommuner. Statens vegvesens etatsledermøte har gitt tilslutning til veilederen ved behandling i mars 2017.

Håndboka erstatter veileder om bruk av innsigelse i Statens vegvesen fra 2007

Statens vegvesen - Vegdirektoratet

Jane Bordal  
Direktør  
Vegavdelingen

# Innhold

	<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>5</b>
	Kommunens ansvar for å ivareta nasjonale og regionale interesser	5
	Staten vegvesen rolle som deltaker, høringsinstans og innsigelsesmyndighet	5
	Innsigelsesordningen	5
	Fylkesmannens samordningsrolle	6
	Statens vegvesens ansvarsområde og innsigelsesmyndighet	6
	Statens vegvesens forvalteransvar som vegadministrasjon for riks- og fylkesvegnettet	6
	Statens vegvesens rolle som faglig sektormyndighet	7
<b>2</b>	<b>Statens vegvesens bruk av innsigelse</b>	<b>9</b>
	Hvilke planer kan det fremmes innsigelse til?	9
	Forankring i nasjonale og regionale mål og styringsdokumenter	9
	Begrensninger i adgang til å fremme innsigelse	9
	Utforming av innsigelse	10
	Vurdering av om det bør fremmes innsigelse	10
	Regionvegkontorenes myndighet til å fremme innsigelse	11
	Innsigelse på vegne av Nye Veier AS	11
	Planer utarbeidet av Statens vegvesen	11
<b>3</b>	<b>Formelle forhold- er planforslaget tilstrekkelig utredet?</b>	<b>13</b>
	Sjekkliste for utredningskrav	14
<b>4</b>	<b>Forvalteransvaret og deltakelse i arealplanleggingen</b>	<b>15</b>
	Er planforslaget i samsvar med overordnede planer og planlagte vegprosjekter?	15
	Sikrer planforslaget gode vilkår for å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet?	15
	Kan planforslaget medføre urimelige eller uforutsette kostnader for vegforvalter?	16
	Sjekkliste for forvalteransvaret	18
<b>5</b>	<b>Sektoransvaret og deltakelse i arealplanleggingen</b>	<b>19</b>
5.1	Reduksjon av klimagassutslipp og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	19
	Statens vegvesens ansvar	19
	Kompakte og bærekraftige byer og tettsteder og redusert transportbehov	20
	Klima- og miljøvennlige transportformer; kollektivtransport, sykling og gåing	20
	Samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse	20
	Praktisering av planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i mindre tettbygde strøk	20
	Konkretisering av planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i overordnede planer	21
	Byvekstavtaler	21
	Vanlige målkonflikter i by og tettstedsområder	21
	Sjekkliste for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	23
5.2	Trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming	26
	Grunnlag for innsigelse	26
	Nasjonale mål for trafikksikkerhet og framkommelighet	26
	Forankring i vegnormalene	27
	Fravik fra vegnormalene	27
	Sjekkliste for trafikksikkerhet og framkommelighet med utgangspunkt i vegnormalene	28
	Universell utforming	29
<b>6.</b>	<b>Referanser</b>	<b>31</b>

# 1 Innledning

## Kommunens ansvar for å ivareta nasjonale og regionale interesser

Kommunen har ansvaret for kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven, og bestemmer ut fra en helhetlig vurdering av interesser hvordan arealene i kommunen skal brukes. Kommunen skal sørge for at planleggingen skjer på en formell riktig måte, at det foreligger et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag og at nasjonale og regionale interesser ivaretas. Dette gjelder både planer som fremmes av offentlige og private aktører og planer som kommunen utarbeider selv.

For å sikre god kvalitet på planene har kommunen plikt til å involvere berørte myndigheter tidlig i planleggingen. Fylkeskommunen har et tilsvarende ansvar for å sikre medvirkning i den regionale planleggingen.

## Staten vegvesen rolle som deltaker, høringsinstans og innsigelsesmyndighet

På samme måte som kommunene har plikt til å involvere berørte myndigheter, har Statens vegvesen plikt til å delta i planprosessene som berører vårt ansvarsområde.

Fylkesmannen og fylkeskommunen har et generelt ansvar for å veilede og bistå kommunene i formelle og planfaglige spørsmål, mens fagmyndighetene har plikt til å bidra med informasjon og veiledning på eget ansvarsområde og fagfelt.

Gjennom å delta tidlig i planprosessene skal Statens vegvesen bidra til at man kommer fram til gode løsninger basert på faglige råd. Ved å være aktiv i planleggingen kan Statens vegvesen også bidra til at eventuelle konflikter løses så tidlig som mulig. Dette kan være gjennom direkte dialog med kommunene og ved deltakelse i uformelle fora og prosesser. I tillegg kommer formelle arenaer. Statens vegvesen skal delta i regionalt planforum i saker som berører Statens vegvesens interesser, og som formell høringsinstans ved planoppstart og ved offentlig ettersyn.

Selv om kommunen og alle som utarbeider og fremmer planforslag har et selvstendig ansvar for å ivareta nasjonale og vesentligere regionale interesser, er Statens vegvesen også pålagt å bidra til interessene innenfor eget ansvarsområdet ivaretas. Så langt som mulig skal Statens vegvesen allerede ved planoppstart klargjøre nasjonale og regionale interesser innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, som kan gi grunnlag for innsigelse. Det er viktig at Statens vegvesens sine uttalelser tidlig i planprosessen er så tydelige og konkrete som mulig, og presiserer hvilke hensyn som må ivaretas.

Statens vegvesens rett og plikt til å delta i planleggingen følger av plan- og bygningslovens § 3-2 om ansvar og bistand i planleggingen og § 5-1 om høring og offentlig ettersyn.

## Innsigelsesordningen

Dersom tidlig deltakelse ikke har ført fram, har Statens vegvesen myndighet til å fremme innsigelse til planforslag som ikke ivaretar interessene vi har ansvar for. Dette gjøres i forbindelse med offentlig ettersyn. Innsigelsesordningen skal sikre at nasjonale og vesentlige regionale interesser blir ivaretatt, der dette ikke er tilstrekkelig ivaretatt av kommunen.

Innsigelsesordningen begrenser den myndigheten kommunen normalt har som planmyndighet. Innsigelse innebærer at kommunen ikke kan gjøre et rettslig bindende planvedtak, og at myndigheten til å treffe endelig planvedtak overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Dersom innsigelsen er knyttet til klart avgrensede deler av planen, kan kommunen vedta de delene av planen som det ikke er innsigelse til.

Statens vegvesen skal være varsomme med å overprøve kommunens og fylkeskommunens lokalpolitiske avveininger. Innsigelse skal kun brukes der det er helt nødvendig for å ivareta nasjonale eller vesentlig regionale interesser, eller i spørsmål som av andre grunner er av vesentlig betydning for Statens vegvesens ansvarsområde. Reglene om innsigelse framgår av plan- og bygningslovens §§ 5-4 og 11-16.

Tilsvarende innsigelsesordningen for kommunale planer har Statens vegvesen myndighet til å fremme innvending til regionale planer som utarbeides av fylkeskommunen. Regler for dette følger av plan- og bygningslovens § 8-4.

I innsigelsessaker bør Statens vegvesen så langt som mulig forsøke å bli enig med kommunen om en løsning. I innsigelsessaker der statlige myndigheter og kommunen ikke kommer til enighet fungerer fylkesmannen som meklingsinstans.

### **Fylkesmannens samordningsrolle**

Utover rollen som meklingsinstans har fylkesmannen i flere fylker også fått et ansvar for å samordne innsigelser fra statlige etater til kommunale planer etter plan- og bygningsloven.

Samordningen innebærer at fylkesmannen skal motta de statlige etatenes høringsuttalelser med innsigelser til arealplaner og foreta en samlet vurdering av dem. Fylkesmannen har også fått myndighet til å avskjære innsigelser som er motstridende eller mangelfullt begrunnet.

Ordningen skal bidra til en mer effektiv og målrettet behandling av plansaker, og et bedre samarbeid mellom kommunene og statlige myndigheter. Rutiner for ordningen fastsettes av det enkelte fylkesmannsembetet.

### **Statens vegvesens ansvarsområde og innsigelsesmyndighet**

Statens vegvesen skal ivareta flere hensyn ved deltakelse i planleggingen. Vi kan skille mellom ansvaret som følger av den rollen vi har som vegadministrasjon som forvalter riks- og fylkesvegnettet, og ansvaret som følger av rollen som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesens myndighet til å fremme innsigelse er knyttet til begge disse rollene.

Ansvaret som forvalter er knyttet til alt som har med drift, vedlikehold og utvikling av riks- og fylkesvegene. Som faglig sektormyndighet for vegtransport har Statens vegvesen ansvar for at nasjonal politikk følges opp i hele det samlede vegtransportssystemet, både statlige, fylkeskommunale og kommunalt eide veier, gater og løsninger for gående og syklende.

I veilederen redegjøres det nærmere for nasjonale og vesentlige regionale interesser Statens vegvesen skal ivareta, som henholdsvis vegadministrasjon som forvalter riks- og fylkesvegnettet og som faglig sektormyndighet for det samlede vegtransportssystemet. Selv om veilederen er strukturert på denne måten vil rollene som forvalter og som sektormyndighet ofte overlappe.

### **Statens vegvesens forvalteransvar som vegadministrasjon for riks- og fylkesvegnettet**

#### **Statens vegvesens generelle forvalteransvar**

Gjennom det som kalles Sams vegadministrasjon har Statens vegvesen forvalteransvar både for riksveg og fylkeveg. Riksveg forvaltes etter føringer fra Samferdselsdepartementet, mens fylkesveg forvaltes etter delegasjon fra fylkeskommunen som er eier av fylkesvegene. Føringerne som Statens vegvesen har for forvaltning av fylkesvegene varierer derfor fra fylkeskommune til fylkeskommune.

Som forvalter av vegnettet skal Statens vegvesen utvikle, drifte og vedlikeholde vegen på en optimal måte for brukerne og for samfunnet. Ved deltakelse i planarbeid skal Statens vegvesen derfor påse at foreslått arealbruk ikke er i konflikt med hensynet til utvikling, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegene. Samtidig må Statens vegvesen avveie hensynene til utvikling, drift og vedlikehold mot andre viktige samfunnsinteresser.

Planforslag som berører vegnettet må ikke gjøre det vesentlig vanskeligere eller dyrere å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet. Nye planforslag må heller ikke hindre realisering av allerede planlagte riks- og fylkesvegprosjekter eller være i strid med overordnede planer eller regjeringsvedtak gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger.

Som forvalter av vegnettet skal Statens vegvesen altså bidra til at planforslagene:

- Er i samsvar med overordnede planer og planlagte riks- og fylkesvegprosjekter.
- Gir gode vilkår for å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet.
- Ikke påfører vegeier urimelige eller uforutsette kostnader.

Planforslag som strider med disse hensynene kan gjøre det nødvendig å vurdere innsigelse.

### **Forvalteransvar for støy, vann- og luftkvalitet og forurensing i grunnen**

Statens vegvesen har et viktig ansvar for å ivareta miljøhensyn i egen planlegging og i forvaltning, drift og utvikling av riks- og fylkesvegnettet.

Andre aktørers planforslag langs riks- og fylkesveg som ikke ivaretar hensyn til støy og lokal luftkvalitet, vannkvalitet og forurensing i grunnen, kan medføre ekstra kostnader for Statens vegvesen som vegforvalter eller andre ulemper for videre utvikling og drift av anlegget. Eksempelvis kan planer som bidrar til at grenseverdier i retningslinjene for støy og luftkvalitet i T-1442 og T-1520 eller forurensningsforskriften overskrides langs riksveg, medføre at Statens vegvesen som anleggseier blir pålagt å gjennomføre tiltak. I disse tilfellene kan det være nødvendig for Statens vegvesen å fremme innsigelse.

Statens vegvesens forvalteransvar skal være utgangspunkt der Statens vegvesen uttaler seg til disse miljøtemaene langs riks- og fylkesveg og der Statens vegvesen fremmer innsigelse knyttet til disse temaene. Fagkompetansen Statens vegvesen har på miljøområdet tilsier at vi likevel bør bidra med generelle faglige råd og anbefalinger i planarbeidet og i uttalelser til planarbeid langs riks- og fylkesveger. Der Statens vegvesen ser at andre nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet ikke er ivaretatt, bør vi også påpeke dette ovenfor forslagstiller/kommunen og eventuelt fylkesmannen

Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet er klargjort i rundskriv T- 2/16 fra Klima- og miljødepartementet, og omfatter blant annet nasjonale retningslinjer for støy og luftkvalitet i T-1442 og T-1520 og forurensningsforskriften. Det er imidlertid Fylkesmannen som er statlig forurensningsmyndighet og som har det helhetlige sektoransvaret for miljø. Dette innebærer at det er Fylkesmannen som har det regionale ansvaret for å påse at nasjonale føringer for lokal luftkvalitet, støy, vannkvalitet og forurensing i grunnen blir ivaretatt i planleggingen, og som ut fra sektoransvar har myndighet til å fremme innsigelse knyttet til miljø.

Hvordan Statens vegvesenet bør følge opp forvalteransvaret for riks- og fylkesveg som deltaker i arealplanleggingen er nærmere beskrevet i kapittel 4.

### **Statens vegvesens rolle som faglig sektormyndighet**

Som faglig sektormyndighet for vegtransport har Statens vegvesen et overordnet ansvar for å følge opp nasjonal politikk for hele det offentlig vegtransportsystemet. Med det offentlig vegtransport-

systemet menes både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger og gater, inkludert løsninger for gående og syklende.

I følge instruks fra Samferdselsdepartementet<sup>1</sup> skal Statens vegvesen arbeide for et sikkert, miljøvennlig, effektivt og universelt utformet transportsystem. Det også definert at Statens vegvesen har et delansvar for fagkompetanse på helhetlig bypolitikk og kollektivtransport. Statens vegvesen har et særlig ansvar for at nasjonal politikk på disse områdene følges opp i arealplanleggingen. Fylkeskommunen og kommunen har et selvstendig ansvar for å ivareta nasjonal politikk i det fylkeskommunale og kommunale vegsystemet, men Statens vegvesen skal gjennom innspill, støtte og faglige råd bidra til best mulige løsninger. Som for interessene Statens vegvesen skal ivareta som forvalter av riks- og fylkesveg, kan det også for sektoransvaret være nødvendig å gjøre avveininger mot andre samfunnsinteresser.

Veilederen er avgrenset til hvordan Statens vegvesen skal følge opp miljø, trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming der vi deltar i planleggingen. Dette er imidlertid tema som Statens vegvesen, sammen med andre nasjonale interesser, også skal ivareta i egen planlegging. Dette er ikke omtalt i denne veilederen.

En oversikt over alle statlige myndigheter med innsigelseskompetanse og hvilke fagområder myndighetene har ansvar for finnes som et vedlegg til [Rundskriv H- 2/ 14 med Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven fra kommunal- og moderniseringsdepartementet](#).

#### **Ansvar knyttet til trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming:**

Som sektormyndighet for vegtransport har Statens vegvesen det generelle ansvaret for trafikksikkerhet og framkommelighet i vegtransportsystemet, og for å bidra til at dette ivaretas i planleggingen. Dette gir oss myndighet til å fremme innsigelse til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende hvor hensynene ikke er tilstrekkelig ivaretatt.

Universell utforming er en del av det ansvaret Statens vegvesen har for å sikre framkommeligheten for alle brukere av vegtransportsystemet. Fylkesmannen og fylkeskommunen har begge et generelt ansvar for at hensynet til universell utforming ivaretas i kommunale planer. Statens vegvesens ansvar for universell utforming er begrenset til det offentlige vegtransportsystemet, og Statens vegvesen vil kunne fremme innsigelse til planer for veger, gater og løsninger for gående og syklende hvor hensynet til universell utforming ikke er ivaretatt.

#### **Ansvar knyttet til klimagassreduksjon og samordnet bolig- areal- og transportplanlegging:**

Fylkesmannen har det generelle sektoransvaret for å følge opp nasjonale mål for reduksjon av klimagassutslipp og for statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP).

Statens vegvesen, BaneNor og fylkeskommunen har imidlertid et delansvar for å påse at nasjonale mål for reduksjon av klimagassutslipp og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ivaretas i planlegging. Statens vegvesens og BaneNor sitt ansvar og innsigelsesmyndighet er gitt ut fra rollene som vegtransportmyndighet og jernbanemyndighet. Fylkeskommunens ansvar er gitt ut fra rollen som regional planmyndighet og som eier av fylkesvegnettet.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) konkretiserer blant annet hvordan de nasjonale klimamålene skal følges opp i arealplanleggingen. Planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal legges til grunn for Statens vegvesen uttalelser både når det gjelder temaet klimagassreduksjon og de andre deltema Statens vegvesen har delansvar for når det gjelder samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Statens vegvesens delansvar for klimagassreduksjon og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ved deltakelse i planleggingen er nærmere redegjort for i kapittel 5.

<sup>1</sup> Instruks for Statens vegvesen fra Samferdselsdepartementet 15.03.2011.



## 2 Statens vegvesens bruk av innsigelse

### Hvilke planer kan det fremmes innsigelse til?

Innsigelse kan fremmes til:

- Kommuneplanens arealdel eller kommunedelplaner for arealbruk etter plan- og bygningslovens §§ 11-14 og 11-16, og endringer av kommuneplaner jf pbl § 11-17.
- Reguleringsplan etter plan- og bygningslovens kapittel 12, og endring av reguleringsplaner jf pbl § 12-14.

Innsigelsen kan gjelde selve planinnholdet i form av formål og lokalisering, utforming av plankart og planbestemmelser og for eksempel manglende bestemmelser eller hensynssoner. Innsigelsen kan også gjelde formelle forhold ved planen, som for eksempel mangelfull beskrivelse og konsekvensutredning.

Situasjoner hvor det kan være aktuelt å fremme innsigelse ut fra formelle forhold er nærmere beskrevet i kapittel 3.

### Forankring i nasjonale og regionale mål og styringsdokumenter

Av plan og bygningsloven § 5-4 følger at statlige og regionale myndigheter kan fremme innsigelse i spørsmål som er av nasjonale eller vesentlig regional betydning, eller i spørsmål som av andre grunner er av vesentlig betydning for myndighetens saksområde. I dette ligger at innsigelse kun skal brukes i viktige spørsmål. I lovtekstens ordlyd om at det kan fremmes innsigelse i spørsmål som av andre grunner er av vesentlig betydning siktes det særlig til mindre saker som kan ha viktig prinsipiell betydning og visse økonomiske grunner, som hensynet til myndighetens budsjett.

Innsigelser skal være begrunnet i nasjonale eller regionale mål og forankret i statlige styringsdokumenter, regionale planer eller overordnet kommunal plan.

Eksempler på statlige styringsdokumenter som kan gi grunnlag for innsigelse er lover, forskrifter, normaler, stortingsmeldinger, rundskriv, statlige planretningslinjer og bestemmelser. Nasjonal transportplan og regjeringsvedtak som er gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger er eksempel på statlige styringsdokument som er særlig relevante for Statens vegvesen og som kan gi grunnlag for innsigelse. Statens vegvesens handlingsprogram og fylkeskommunens styrende økonomiplaner kan også være grunnlag for innsigelse.

Regionale planer som særlig er relevante for Statens vegvesen er regionale areal- og transportplaner og eventuelle regionale planbestemmelser. Overordnede kommunale planer som kan være grunnlag for innsigelse kan være kommuneplanens arealdel eller kommunedelplaner når det gjelder reguleringsplan, eller områderegulering når det gjelder detaljregulering.

### Begrensninger i adgang til å fremme innsigelse

Plan- og bygningslovens § 5-5 begrenser muligheten til å fremme innsigelse til et forhold som det tidligere har blitt fremmet innsigelse til. Dette gjelder forhold som er avklart i løpet av de ti foregående årene. Det samme gjelder om det kunne ha vært fremmet innsigelse til samme forhold i en plan som er vedtatt i løpet av de ti foregående årene.

Det kan normalt ikke fremmes innsigelse til et forhold i en reguleringsplan som allerede har blitt

avklart på kommuneplannivå. Dersom den tidligere vedtatte planen hadde et detaljeringsnivå eller utredningsgrunnlag som ikke ga grunnlag for å ta stilling til om det burde reises innsigelse, vil nærmere detaljering og opplysninger være å regne som nye forhold i saken. Dersom formål og bestemmelser fra tidligere planer er endret, eller om den nye planen inneholder viktige detaljer som ikke var beskrevet i tidligere plan kan dette gi grunnlag for innsigelse om dette får konsekvenser for Statens vegvesen sitt ansvarsområde.

Dersom detaljeringsnivået i en kommuneplan eller områderegulering ikke gir grunnlag for å ta stilling til om det bør fremmes innsigelse, bør Statens vegvesen redegjøre for dette i forbindelse med høringen av planen. Statens vegvesen bør oppfordre og bidra til at forhold som er viktige for Statens vegvesen så langt som mulig avklares i overordnet plan. Der dette ikke er mulig bør vi gjøre oppmerksom på den retten vi ellers vil kunne ha til å fremme innsigelse til viktige detaljer i påfølgende områderegulering eller detaljregulering.

Med bakgrunn i forutsetningen om at statlige myndigheter skal delta i planarbeid fra en tidlig fase, kan også retten til å fremme innsigelse falle bort om Statens vegvesen ikke har deltatt tidligere i planprosessen. Dette er forutsatt at planmyndighet har varslet planen på rett måte.

## Utforming av innsigelse

Når det fremmes innsigelse er det krav om at det alltid skal foreligge en konkret vurdering og begrunnelse for hvorfor planen er i strid med nasjonale eller regionale føringer, pbl §5-4. En god begrunnelse gjør det lett å forstå hvorfor innsigelsen fremmes, og kan bidra til at det blir lettere å finne en løsning.

En innsigelse fra Statens vegvesen bør:

- Klargjøre om innsigelsen fremmes ut fra Statens vegvesens rolle som forvalter av riks- og fylkesveg og/eller rollen som sektormyndighet.
- Konkretisere hvilke deler av planen innsigelsen er knyttet til, og om det fremmes innsigelse ut fra innholdet i planen eller ut fra formelle forhold ved planen.
- Henvise til nasjonale og regionale mål og føringer hvor innsigelsen er forankret eller eventuelle overordnede styringsdokumenter for Statens vegvesens forvaltningsområde.
- Konkret vurdere og begrunne hvorfor planen er i strid med overordnede mål og føringer.
- Konkretisere hvilke endringer som skal til for at innsigelsen kan trekkes. Eksempelvis konkrete forslag til endringer i plankart og bestemmelser eller innarbeiding av rekkefølgebestemmelser eller hensynssoner.

## Vurdering av om det bør fremmes innsigelse

Planlegging dreier seg i stor grad om å avveie ulike interesser mot hverandre. Mange innsigelsesaker vil dreie seg om konflikter mellom kommunens ønsker og behov og nasjonale eller viktige regionale interesser, men det kan også oppstå konflikter mellom ulike nasjonale og regionale mål. I hovedregel må det gjøres konkrete avveininger mellom ulike hensyn i hver enkelt sak.

Relevante spørsmål i den samlede vurderingen kan være:

- Hvor store konsekvenser tiltaket vil få for de interessene Statens vegvesen skal ivareta.
- Hvilke andre samfunnsmessige hensyn planen fremmer.
- Om saken er av prinsipiell karakter.
- Om det finnes alternative løsninger eller lokaliseringer, eller muligheter for avbøtende tiltak.

Prinsippene over er basert på kriteriene som er utformet for å avveie miljøinteresser og andre samfunnsinteresser i rundskriv T- 2/16 fra Klima- og miljødepartementet. Disse har en generell form som gjør at de også er relevante for å vurdere om det skal fremmes innsigelse ut fra de interessene Statens vegvesen har ansvar for å ivareta.

Det finnes en egen oversikt over Kommunal- og moderniseringsdepartementets avgjørelser i innsigelsessaker på regjeringens hjemmesider [www.planlegging.no/](http://www.planlegging.no/).

### **Regionvegkontorenes myndighet til å fremme innsigelse**

Regionvegkontorene er gitt myndigheten til å fremme innsigelse på vegne av Statens vegvesen både ut fra Statens vegvesens rolle som forvalter av riks- og fylkesveg og ut fra rollen som sektormyndighet. Regionvegkontoret skal avklare interne fullmaktsforhold, slik at det er klarlagt hvilke enheter og personer som har myndighet til å varsle og fremme innsigelser. Fullmakt til å fremme innsigelse kan gis til enheter på regionvegkontoret, men regionvegsjefen skal ha vurdert innsigelsen før det gjennomføres mekling etter plan- og bygningslovens § 5-6.

Innsigelser som er begrunnet i Statens vegvesens sektoransvar skal være forelagt Vegdirektoratet før mekling.

Innsigelser som gjelder forhold ved fylkesvegnettet og som er begrunnet i vegforvalteransvaret, må håndteres i henhold til fullmakter fra fylkeskommunen. Se Retningslinjer for Statens vegvesens behandling av innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven for nærmere omtale.

### **Innsigelse på vegne av Nye Veier AS**

Nye Veier AS har rett til å uttale seg til arealplaner som berører riksveger som selskapet har ansvar for. Nye Veier AS har ikke myndighet til å fremme innsigelse, men kan be om at Statens vegvesens regionvegkontor fremmer innsigelse til planforslag som berører Nye Veiers portefølje. Statens vegvesen avgjør om innsigelse skal fremmes og fremmer i tilfelle innsigelse på vanlig måte.

Se Interne Retningslinjer for Statens vegvesens behandling av innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven for nærmere omtale.

### **Planer utarbeidet av Statens vegvesen**

De samme føringene som er beskrevet i veilederen, skal ivaretas i planer som utarbeides i regi av Statens vegvesen. I egen planlegging skal Statens vegvesen også ivareta øvrige nasjonale og regionale interesser som ikke er beskrevet i denne veilederen. Det samme gjelder Nye Veier AS i deres planlegging.

Innsigelser til planer som Statens vegvesen selv utarbeider bør unngås.

Når kommunen fastsetter planprogram kan det i enkelte tilfeller være slik at kommunen pålegger Statens vegvesen å lage planforslag for alternativer som Statens vegvesen mener ikke er i tråd med nasjonale og regionale interesser. I slike tilfeller kan det som et unntak være aktuelt å fremme innsigelse til egne planer og de konkrete alternativene som er i strid med de interessene Statens vegvesen skal ivareta. Som i andre type plansaker bør Statens vegvesen i tilfelle så tidlig som mulig i planarbeidet klargjøre at planforslaget og de aktuelle alternativene kan komme i konflikt med nasjonale og regionale interesser, og begrunne hvorfor. Tilsvarende praksis gjelder for Nye Veier AS, som da ber om at Statens vegvesen fremmer innsigelse på deres vegne.

I planer for statlige tiltak der det er uenighet om hvilke alternativer som skal utredes, er det også rom for at Statens vegvesen eller andre statlige myndigheter kan be om at ansvarlig fagdepartement løfter planprogrammet og uenigheten om utredningsalternativer til Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf konsekvensutredningsforskriften.

Se Interne Retningslinjer for Statens vegvesens behandling av innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven for nærmere omtale.



### 3 Formelle forhold- er planforslaget tilstrekkelig utredet?

Formelle forhold ved en plan eller planprosess kan være grunnlag for innsigelse. Dette kan være knyttet til forvaltningslovens eller plan- og bygningslovens krav til saksbehandling, planprosess, planutforming eller krav til utredning.

Statens vegvesen har ikke et generelt ansvar for å vurdere lovligheten i et planforslag, men dersom vi mener at det gjøres feil som har konsekvenser for planforslaget og våre interesser, bør vi gi innspill om dette så tidlig som mulig.

For at Statens vegvesen skal kunne ta stilling til om og hvordan interessene vi skal ivareta blir berørt, må det være mulig å forstå virkningene av planforslaget. Om planer som berører Statens vegvesens ansvarsområdene har et mangelfullt beslutningsgrunnlag kan det være grunn til å vurdere innsigelse. Innsigelse bør unngås ved å gi konkrete innspill om hvilke tema Statens vegvesen mener bør utredes og hvordan disse temaene bør utredes, tidlig i planprosessen.

Generelle utredningskrav til kommuneplaner og reguleringsplaner er gitt i plan- og bygningslovens kapittel 4. For planer med krav til konsekvensutredning framgår utredningskrav av konsekvensutredningsforskriften og eventuelt planprogram. Innenfor Statens vegvesen sine ansvarsområder er det i tillegg fastsatt konkrete utredningskrav i blant annet retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven og statlige planretningslinjer for samordnet bolig,- areal- og transportplanlegging.

Tabellen på neste side gir en oversikt over lover, forskrifter og retningslinjer som stiller krav om utredninger. Spørsmålene skal gi hjelp til å vurdere om det kan være nødvendig å be om utfyllende utredninger eller vurdere innsigelse.

## Sjekkliste for utredningskrav

Er planforslaget tilstrekkelig utredet?	
<b>Er det mulig å ta stilling til virkningene planløsningene har for vegtransport og vegnett?</b>	
<p><b>Utredningskrav:</b> Plan- og bygningsloven kapittel 4</p>	<p>Framgår det av utredningene om planløsningene har konsekvenser for:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikksikkerhet for ulike trafikantergrupper?</li> <li>- Adkomstløsninger?</li> <li>- Forventet trafikkmengde og kapasitet på vegnettet</li> <li>- Trafikkmønstre og reise middelfordeling?</li> <li>- Parkeringsdekning og -behov?</li> <li>- Framkommelighet for ulike trafikantergrupper?</li> <li>- I varetakelse av ovennevnte hensyn i anleggsperioden?</li> </ul>
<b>Gir planbeskrivelse og utredninger grunnlag for å forstå konsekvenser for utvikling, drift og vedlikehold på vegnettet?</b>	
<p><b>Utredningskrav:</b> Generelle utredningskrav i plan- og bygningsloven kapittel 4 og konsekvensutredningsforskriften.</p> <p>Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven, T-1057.</p> <p>Instruks om utredning av statlige tiltak, 26.02.2016</p>	<p>Eksempler: Er støytredninger gjennomført i tråd med retningslinje T-1442? Er luftkvalitet vurdert eller beregnet i tråd med retningslinje T-1520? Er risikoen for skred, flom og andre naturfarer kartlagt? Er betydningen av klimaendringer vurdert?</p> <p>Redegjør utredninger og ROS-analysen i tilstrekkelig grad for hvordan arealbruken vil påvirke planområdet og naboområder?</p> <p>Er sannsynlighet for uønskede hendelser og nødvendige forebyggende og konsekvensreducerende tiltak vurdert?</p> <p>Er relevante utredningskrav opplistet i retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveg oppfylt?</p> <p>Er det gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av de ulike valgalternativene?</p>
<b>Utredningstema knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, universell utforming, trafikksikkerhet og framkommelighet</b>	
<p><b>Utredningskrav:</b> Generelle utredningskrav i plan- og bygningsloven kapittel 4 og Konsekvensutredningsforskriften.</p> <p>SPR-BATP 5.1 Planlegging av utbyggingsmønstre og transport-system skal omfatte alternative vurderinger som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn, herunder samfunnsøkonomiske virkninger.</p> <p>SPR-BATP 5.2 Ved behov for økt transportkapasitet skal mulighetene for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykling og gåing utredes.</p> <p>SPR-BATP 5.4 Regionale analyser av befolkningsvekst og befolknings sammensetning og lokale og regionale analyser av bolig-markedet bør inngå i grunnlaget for planleggingen.</p>	<p>Viser analyser sammenhengen mellom utbyggingsmønstre og transportbehov?</p> <p>Viser kartlegging og utredninger riktige vekstretninger/ strategier for å oppnå målsettinger satt i SPR- BATP?</p> <p>Er flere planalternativer inkl. 0 alternativet utredet?</p> <p>Ses transportanalyser i sammenheng med utredninger som gjør rede for:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- arealbehov/løsninger?</li> <li>- by- og tettstedsutvikling og vekst?</li> <li>- bolig- og arbeidsmarkedsregioner?</li> </ul> <p>Er det gjort beregninger for reise middelfordeling? Er det redegjort for muligheter til fortetting? Er parkeringsbehovet vurdert? Viser analyser om et økt transportbehov kan løses med et effektivt kollektivtilbud og tilrettelegging for sykling og gåing? Er planleggingen realistisk?</p> <p>Er det gjort rede for hensynet til universell utforming?</p> <p>Viser trafikkanalyser virkningene av planløsningene? Øker planløsningene trafikken? Vil planløsningene endre trafikkmønstret? Hvordan vil planløsningene påvirke trafikksikkerheten for de ulike trafikantergruppene? Er tiltak for å sikre framkommelighet vurdert?</p>

## 4 Forvalteransvaret og deltakelse i arealplanleggingen

I teksten under utdypes det hvordan Statens vegvesen gjennom deltakelse i planleggingen skal bidra til at planforslag som utarbeides:

- Er i samsvar med overordnede planer og planlagte riks- og fylkesvegprosjekter.
- Gir gode vilkår for å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet.
- Ikke påfører vegeier urimelige eller uforutsette kostnader.

### **Er planforslaget i samsvar med overordnede planer og planlagte vegprosjekter?**

Som forvalter av riks- og fylkesvegnettet må Statens vegvesen sørge for at nye planforslag ikke hindrer realisering av allerede planlagte prosjekter, eller strider med vedtak i overordnede planer.

Overordnede planer og planlagte vegprosjekter som Statens vegvesen skal ivareta er eksempelvis Nasjonal transportplan, Statens vegvesens handlingsprogram og fylkeskommunens styrend økonomiplaner, regjeringsvedtak som er gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger, og kommune(del)planer og reguleringsplaner for vegtiltak.

Planforslag som forutsetter nye tiltak på riks- og fylkesvegnettet, og som ikke er i tråd med overordnede planer og planlagte vegprosjekt, kan gi grunnlag for innsigelse dersom tiltaket ikke er avklart med Statens vegvesen.

Ansvar for å sikre at nye planer og utbyggingsområder ikke hindrer realisering av planlagte vegprosjekter, innebærer særlig å ivareta arealbehovet for planlagte veger og vegtiltak. Statens vegvesen må påse at det ikke planlegges for utbygging i planlagte vegtraseer, eller at planforslagene på andre måter gjør det vanskelig å realisere framtidige vegprosjekter.

### **Sikrer planforslaget gode vilkår for å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet?**

Som vegforvalter skal Statens vegvesen også påse at planforslag som berører vegnettet ikke gjør det vesentlig vanskeligere eller dyrere å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet.

Statens vegvesens ansvar her dreier seg særlig om å sikre tilstrekkelig areal langs allerede eksisterende vegnett. Det må sikres tilstrekkelig areal for hensiktsmessig vedlikehold og drift, og areal for framtidig oppgradering og utvidelse av vegarealet, kryssutbedringer, etablering av gang- og sykkelveger, støyskjerming med mer.

Byggegrenser langs eksisterende riks – og fylkesveger skal ivareta nettopp hensynet til vedlikehold, drift og utvikling av vegnettet. I tillegg skal byggegrensene ivareta hensynet til sikt, trafikkikkerhet og miljø langs vegen. Med tanke på miljø langs veien, skal byggegrensene sikre at det ikke etableres bebyggelse langs vegen som vil bli utsatt for uheldig mye støy og luftforurensing. Dette er både ut fra hensynet til beboere og brukere og ut fra hensynet til at slik bruk ikke skal komme i konflikt med og vanskeliggjøre framtidig utvikling av vegnettet.

I veglovens § 29 fastsettes en generell byggegrense på 50 meter langs riks- og fylkesveg, og 15 meter fra gang- og sykkelveg. Byggegrensene følger parallelt med vegen eller gang- og sykkelvegen og måles fra vegens eller gang- og sykkelvegens midtlinje. Statens vegvesen og fylkeskommunen kan fastsette andre byggegrenser. Det er også mulig å fastsette andre byggegrenser i kommune(del) plan og reguleringsplan. Byggegrensene i vedtatte planer vil da gjelde foran de generelle byggegrensene i vegloven.

Der det foreslås byggegrenser nærmere vegen enn de generelle byggegrensen, må Statens vegvesen gjøre en avveining mellom veg- og trafikkinteressene, miljøhensyn og øvrige samfunnsinteresser. I byområder må eksempelvis nasjonale mål om fortetting veies opp mot hensynene til støv og luftkvalitet, sikt og trafikksikkerhet, og hensynet til drift og framtidig oppdatering og utvidelse av vegnettet.

Dersom kommunen og Statens vegvesen ikke kommer til enighet om byggegrenser, kan dette være grunnlag for innsigelse. Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker, i NA rundskriv 98/20, gir nærmere føringer for hvordan Statens vegvesen skal vurdere spørsmål om byggegrenser.

Som en del av forvalteransvaret og ansvaret for å sikre gode vilkår for å drifte, utvikle og vedlikeholde vegnettet skal Statens vegvesen også påse at planforslag som berører riks- og fylkesvegnettet ikke har negative konsekvenser for trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming. Trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming er nærmere omtalt i kapittel 5.2.

Planforslag som endrer risikoen for flom, skred og andre naturfarer langs vegen kan også gi grunnlag for innsigelse eller gjøre det nødvendig å stille krav om forebyggende tiltak eller at tiltaket flyttes lengre fra vegbanen. Dette er forhold som kan ha betydelig konsekvenser både for trafikksikkerhet og vegnettets framkommelighet og sårbarhet, samt vanskeliggjøre og fordyre drift av vegnettet. Klimaendringer gjør det viktig å ha fokus på dette temaet i planarbeid langs med vegnettet.

### **Kan planforslaget medføre urimelige eller uforutsette kostnader for vegforvalter?**

Planforslag som forutsetter nye tiltak på riks- og fylkesvegnettet som ikke er i tråd med nasjonale styringsmål, gjeldende planer og vedtatte handlingsprogram og økonomiplaner, kan gi grunnlag for innsigelse dersom tiltakene ikke er avklart med Statens vegvesen eller fylkeskommunen. Dette kan for eksempel være forslag til tunnel/lokk, kulverter eller nye gang- og sykkelbruer. Dette samme gjelder om Statens vegvesen pålegges kostnader som ikke faller innenfor riksvegansvaret, ellers kostnader som på andre måter er urimelige.

Planforslag som forutsetter ulike typer avbøtende tiltak på eller langs riks- og fylkeveg kan også gi grunnlag for innsigelse, dersom dette ikke avklart med Statens vegvesen.

Eksterne planer som bidrar til at grenseverdier i retningslinjene for støv og luftkvalitet i T-1442 og T-1520 eller forurensningsforskriften overskride langs riksveg, kan eksempelvis medføre at Statens vegvesen som anleggseier blir pålagt å gjennomføre tiltak. Dette kan derfor være grunnlag for innsigelse. Det kan i slike tilfeller være aktuelt å stille krav om rekkefølgebestemmelser som sikrer at nødvendige avbøtende tiltak blir løst som en del av utbyggingsprosjektet.

Også planforslag som ikke krever avbøtende tiltak umiddelbart kan være grunnlag for innsigelse, dersom situasjonen kan forventes å endre seg og kreve avbøtende tiltak senere. Dette kan eksempelvis være aktuelt for planforslag hvor det foreslås støvfølsom bebyggelse langs riksveg eller fylkesveg. Ved etablering av ny støvfølsom bebyggelse i et allerede støvutsatt område vil det normalt være en forutsetning at tiltakshaver gjennomfører støvtiltak som sikrer at støynivåene tilfredsstill



anbefalte nivåer i retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442. Dersom det i planleggingen av området imidlertid ikke tas høyde for framtidig støysituasjon, vil ansvar og kostnader kunne falle på Statens vegvesen eller fylkeskommunen som anleggseiere dersom grenseverdiene fram i tid vil bli overskredet og det blir behov for støytiltak. Dersom dette kan påføre Statens vegvesen vesentlige kostnader kan dette gi grunnlag for innsigelse. Etablering av ny støyfølsom bebyggelse langs riksveg og fylkesveg kan også på andre måter komplisere og vanskeliggjøre videre utvikling av vegnettet, og kan også ut fra dette hensynet være grunnlag for innsigelse.

Som en forutsetning for at det tillates ny støyfølsom bebyggelse lang riks- og fylkesveg bør Statens vegvesen stille rekkefølgekrav om at støytiltak ferdigstilles før det gis brukstillatelse. Samtidig må det forutsettes at planforslaget tar høyde for både dagens situasjon og hvordan situasjonen vil utvikle seg. Dersom rekkefølgekrav ikke tas inn i planen, kan det gi grunnlag for innsigelse. I retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442, er det lagt til grunn at støykartlegging bør ta høyde for en utvikling 10–20 år fram i tid. Med bakgrunn i forskrift om anlegg av offentlig veg<sup>2</sup> legger Statens vegvesen 20 år til grunn for dimensjonering av veger, og legger også 20 år til grunn for støyberegninger. Det bør derfor være rimelig å forutsette at private og kommunale støytiltak langs veg også tar høyde for utviklingen i en tilsvarende lang periode på rundt 20 år.

<sup>2</sup> Forskrift om anlegg av offentlig veg. Samferdselsdepartementet. 29.03.2007

## Sjekkliste for forvalteransvaret

Første kolonne i sjekklisten gir oversikt over nasjonale og regionale føringer og styringsdokumenter som kan gi grunnlag for innsigelse. Spørsmålene i andre kolonne skal gi hjelp til å konkret vurdere planer og om det er behov for å gi innspill eller fremme innsigelse, men det er ikke automatisk grunnlag for innsigelse om spørsmålene ikke innfris.

Er planforslaget i samsvar overordnede planer og planlagte vegprosjekter?	
<b>Rammer:</b> Nasjonal transportplan	Gir planforslaget føringer for eller strider det med føringer i Nasjonal transportplan, regjeringsvedtak eller fylkeskommunens regionale planer og økonomiplaner?
Regjeringsvedtak gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger	Hindrer planforslaget realisering av fremtidige vegprosjekter forankret i nasjonale og regionale planer for riks- og fylkesveg?
Regionale areal- og transportplaner	Kan planforslaget komme i konflikt med pågående planer eller vanskeliggjøre gjennomføring av vedtatte kommune(del)planer eller reguleringsplaner?
Kommune(del)plan og reguleringsplan	Er planforslaget i berøring med riks- og fylkesvegnettet uten at Statens vegvesen eller fylkeskommunen har akseptert dette?
Vegvesenets handlingsprogram	
Fylkeskommunale økonomiplaner	Forutsetter planforslaget tiltak på riks- og fylkesvegnettet uten at Statens vegvesen eller fylkeskommunen har akseptert dette?
Sikrer planforslaget gode vilkår for å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet?	
<b>Rammer:</b> Byggegrense fastsatt gjennom veglovas § 29 eller kommune(del)plan og reguleringsplan	Kan planløsningene gi vesentlig dårligere vilkår for vedlikehold og vinterdrift? Kan planløsningene hindre videreutvikling og utbedring av vegen? Er overvann ivaretatt på en tilfredsstillende måte? Er det tilfredsstillende redegjort for hvordan overvann skal behandles?
Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker, i NA rundskriv 98/20	Kan planløsningene ha negative konsekvenser for stabilitet i veggrunnen? Kan planforslaget ha negative virkninger for sikt og trafiksikkerhet? Vil planløsningene øke risikoen for flom, skred og andre naturfarer langs vegnettet?
Vegnormalene (se kapittel 5)	Kan planforslag ha negative konsekvenser for trafiksikkerhet og framkommelighet i fylkes- og riksvegnettet?
Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner	Kan planforslaget ha negativ betydning for oppfølging av «Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner»?
Naturmangfoldloven	Vil planen ha negative konsekvenser for tiltak Statens vegvesen har gjennomført for å ivareta hensynet til biologisk mangfold, eksempelvis over- eller underganger for vilt?
Kan planforslaget medføre urimelige eller uforutsette kostnader for vegforvalter?	
<b>Rammer:</b> Nasjonal transportplan og andre nasjonale styringsrammer fra regjering og Storting. Vegvesenets handlingsprogram Fylkeskommunale økonomiplaner	Forutsetter planforslaget ny tiltak på riks- og fylkesvegnettet som ikke er i tråd med foreliggende planer og budsjetter? Pålegges Statens vegvesen kostnader som ikke er del av riksvegansvaret, eller kostnader som på andre måter er urimelige?
Forurensningsforskriften og retningslinjene for støy og luftkvalitet i T-1442 og T-1520	Vil overskridelse av grenseverdier i retningslinjene for støy og luftkvalitet i T-1442 og T-1520 eller forurensningsforskriften utløse krav til avbøtende tiltak eller gi vesentlige ulemper eller kostnader for Statens vegvesen som vegforvalter? Kan planen føre til forurensning av vannressurser langs til riks- og fylkesveg? F.eks forurensning av drikkevann eller vassdrag. Kan dette medføre vesentlige kostnader for Statens vegvesen som vegforvalter?

## 5 Sektoransvaret og deltakelse i arealplanleggingen

### 5.1 Reduksjon av klimagassutslipp og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

#### Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen har delansvar for å påse at nasjonale mål for reduksjon av klimagassutslipp og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ivaretas i planlegging ut fra rollen som vegtransportmyndighet.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) konkretiserer blant annet hvordan klimamålene som er fastsatt gjennom internasjonale avtaler, klimaforliket og aktuelle stortingsmeldinger skal følges opp i arealplanleggingen.

Der Statens vegvesen deltar i arealplanleggingen skal statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging legges til grunn både for å følge opp det ansvaret vi har knyttet til klimagassutslipp og for andre tema vi har ansvar for knyttet til samordnet bolig- areal og transportplanlegging. Planer i strid med retningslinjene kan gi grunnlag for innsigelse.

Sentrale mål som er definert i retningslinjene er:

- At planleggingen skal fremme utvikling av kompakte og bærekraftige byer og tettsteder og redusere transportbehovet.
- At planleggingen skal legge til rette for og styrke klima- og miljøvennlige transportformer.
- At planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv arealbruk.

Rollen som sektormyndighet for vegtransportsystemet gir Statens vegvesen et delansvar for å ivareta de ulike målene. Målet om å redusere transportbehov og klimagassutslipp handler ofte om lokalisering. Målet om å tilrettelegge for klima- og miljøvennlige transportformer handler også om lokalisering, men ofte også om å velge løsninger for kollektivtransport, gående og syklende før bilen. Målet om samfunnsmessig effektiv ressursutnyttelse handler ofte om å vurdere kost-nytte i alternativene. Rollen vår knyttet til byvekstavtaler, helhetlig bypolitikk og kollektivtransport gir oss samtidig et mer generelt delansvar knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Kompleksiteten på området gjør det vanskelig å trekke helt klare ansvarsgrenser og kan gjøre det nødvendig å samarbeide og diskutere relevante problemstillinger i fellesskap med andre myndigheter før det gis uttalelser. Det vil si fylkeskommunen, fylkesmannen, BaneNor og eventuelt andre myndigheter som kan ha et delansvar. Innsigelser begrunnet i SPR-BATP bør som en hovedregel diskuteres med fylkesmannen.

De delene av retningslinjene som er særlig sentrale ut fra Statens vegvesens sektoransvar er konkretisert på de følgende sidene.

## **Kompakte og bærekraftige byer og tettsteder og redusert transportbehov**

I de statlige planretningslinjene er det gitt konkrete føringer for å fremme kompakte og bærekraftige byer og tettsteder og å redusere transportbehovet.

Retningslinjene sier at det skal legges særlig vekt på høy arealutnyttelse og fortetting i byer- og tettsteder rundt kollektivknutepunkter. I byer og tettsteder bør det legges opp til fortetting og transformasjon av allerede utbygde områder, før nye utbyggingsområder tas i bruk.

Planforslag som innebærer at nye utbyggingsområder tas i bruk før potensialet i mer sentrale områder er utnyttet, kan gi grunnlag for Statens vegvesen til å fremme innsigelse. Dette gjelder spesielt dersom lokaliseringen av utbyggingsområdet gir bilbasert transport.

Det gis også egne retningslinjer om at handel, tjenestetilbud og besøks- og arbeidsintensive virksomheter skal lokaliseres i tilknytning til kollektivknutepunkt og senterstruktur. Planer som legger opp til lokalisering i strid med disse retningslinjene kan også gi grunnlag for innsigelse.

Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre og regionale planer for handel og senterstruktur, gir også føringer for lokalisering og dimensjonering av større handelsetableringer, og kan være selvstendig grunnlag for innsigelse. Planer som strider med disse vil normalt også være i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging.

## **Klima- og miljøvennlige transportformer; kollektivtransport, sykling og gåing**

Statlige planretningslinjer gir generelle føringer om at kollektivtransport, sykling og gåing skal prioriteres og tilrettelegges for i planlegging.

Det kan være grunnlag for innsigelse dersom planforslag for byområder ikke har prioritert framkommelighet for kollektivtransport, syklende og gående eller ikke inneholder kollektivtraseer og trafiksikre løsninger for gående og syklende. Nullvekstmålet i klimaforliket innebærer at persontrafikkveksten i de største byene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Manglende løsninger for gående og syklende, kan imidlertid også gi grunnlag for innsigelse på mindre steder.

## **Samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse**

Retningslinjene stiller konkrete utredningskrav som skal ivareta hensynet til samfunnsøkonomi. Utover dette vil planlegging etter prinsippene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging generelt bidra til mer samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse. Fortetting i allerede utbygde områder og satsing på kollektivtransport, sykling og gåing sparer areal, gjør det mulig å utnytte eksisterende infrastruktur mer effektivt og reduserer behovet for å bygge nye vegger. Planløsninger som medfører unødvendig kostbare infrastrukturløsninger kan være begrunnelse for innsigelse. Det samme gjelder planforslag hvor utredningskravene som skal ivareta samfunnsøkonomiske spørsmål ikke er ivaretatt.

## **Praktisering av planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i mindre tettbygde strøk**

Statens vegvesen skal legge retningslinjene til grunn for planmedvirkning i hele landet, både i større byområder og i mindre byer og tettsteder. Retningslinjene må imidlertid forstås ut fra regionale og lokale forhold, slik som eksempelvis bystruktur, stedets funksjon og størrelse og grunnlag for kollektivtransport.

Selv om arealpresset og potensialet for reduksjon av klimagassutslipp er større i store byer enn i mindre byer og tettsteder, vil også konsentrert utbygging i mindre tettbygde strøk redusere kost-

nader til nødvendig infrastruktur og gi grunnlag for mer sykling og gåing til hverdagslige gjøremål. Fortetting i små og mellomstorbyer vil også kunne gi bedre grunnlag for kollektivreiser i og mellom byene. Retningslinjene åpner imidlertid for en viss grad av differensiering mellom større og mindre steder. Det gis føringer om at det i områder med stort utbyggingspress bør legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. I områder med lite utbyggingspress åpnes det for et mer differensiert bosettingsmønster, dersom lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting.

I Stortingsmeldingen Meld.St. 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt er det sagt at planlegging for et mer differensiert boligmønster likevel bør foregå på en forutsigbar måte og i tråd med overordnet plan. Det bør derfor være rimelig å forutsette at utlegging av nye boligområder også på mindre steder foregår planmessig og står i rimelig forhold til kommunens antatte boligbehov, selv om lokalpolitiske vurderinger må vektlegges.

I planforslag hvor det tilrettelegges for spredt boligbygging vil det også være viktig å ivareta trafikk-sikkerhet og å sikre trygge skoleveger, jf. mål i Nasjonal transportplan om at barn og unge skal kunne bevege seg trygt i nærmiljøet og kunne gå og sykle til skolen på trygge skoleveger.

### **Konkretisering av planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i overordnede planer**

Planretningslinjene er generelle og det er lagt til grunn at de skal konkretiseres i regionale areal- og transportplaner og i overordnede kommuneplaner. De overordnede regionale og kommunale planene vil derfor kunne gi mer konkrete holdepunkt i vurderingen av nye planforslag, eksempelvis når det gjelder spørsmål om lokalisering og grad av utnyttning. Dersom Statens vegvesen vurderer at overordnede planer som utarbeides ikke gir tilstrekkelige føringer for videre planlegging av utbyggingsmønster, senterstruktur og transportsystem, bør Statens vegvesen påpeke dette i planmedvirkningen.

Den nasjonale politikken for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging er også noe utdypet i Nasjonal transportplan og i Meld.St. 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt.

### **Byvekstavtaler**

Statens vegvesen bør også ta et særlig ansvar for å medvirke til at de Statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging legges til grunn for planleggingen i byene som er aktuelle for bymiljø- og byvekstavtaler, samt omlandskommunene til disse. Byvekstavtaler mellom staten og byområdene skal bidra til å nå nasjonale og regionale mål for transport og arealbruk, og kan være grunnlag for innsigelse.

### **Vanlige målkonflikter i by og tettstedsområder**

Nasjonale mål som står i konflikt med hverandre, gir ofte vanskelige avveininger. En vanlig målkonflikt knyttet til transportsystemet, er på den ene siden det nasjonale målet om god framkommelighet for personer og gods, og på den andre siden det nasjonale målet om å redusere klimagassutslipp gjennom for eksempel fortetting i byer, tettsteder og rundt kollektivknutepunkt. Her gir SPR- BATP og nasjonale klimamål holdepunkt for å vektlegge tiltak for å redusere klimagassutslipp i og rundt de største byene.

En annen typisk målkonflikt knyttet til nasjonale mål i SPR- BATP, er å balansere ønsket om å redusere klimagassutslipp og å fortette i byer, tettsteder og kollektivknutepunkt, mot krav til at støyforhold og luftforurensning skal være innenfor akseptable nivåer. Det kan være aktuelt å vurdere boligutbygging i områder som er utsatt for støy og luftforurensning. Dette vil være i konflikt med nasjonale mål om en

arealplanlegging som forebygger og reduserer lokale problemer knyttet til støy- og luftforurensning. SPR- B ATP gir støtte for at fortetting, reduksjon av klimagassutslipp, og det å tilrettelegge for kollektiv, sykling og gåing skal tillegges ekstra vekt i byer og tettsteder. Det gis også føringer om at det i områder med stort utbyggingspress bør legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig sier SPR- B ATP at miljøkvalitet skal tillegges vekt i tråd med statlige normer og retningslinjer. Dette taler for at de statlige retningslinjene for støy og luftforurensning skal søkes ivarettatt, men at det i de største byene hvor utfordringene knyttet til byutvikling, fortetting og reduksjon av klimagassutslipp er størst, må gjøres avveininger opp mot målene om fortetting og høy arealutnyttelse. Fylkesmannen bør ha en sentral rolle i disse vurderingen, men Statens vegvesen bør bidra med faglige råd.

Fortetting i byer, tettsteder og kollektivknutepunkt og nasjonale mål knyttet til jordvern og andre verneinteresser er også typiske målkonflikter. Det er fylkesmannen som har det generelle ansvaret for jordvernsspørsmål. Dette er imidlertid et tema som henger sammen med vurderinger av utbyggingsmønster og transport, og det kan være aktuelt for Statens vegvesen å måtte gjøre vurderinger knyttet til spørsmålet. De statlige planretningslinjene gir føringer om at det er nødvendig å ta vare på god matjord, men at jordvernet må balanseres mot storsamfunnets øvrige behov.

I en avveining mellom fortetting og vern må det som for de andre temaene gjøres en helhetlig vurdering ut fra stedets størrelse, utbyggingspress, forholdet til kollektivtransport og områdets verdi. Som for de andre temaene er det rimelig at hensynet til fortetting vektlegges sterkere jo større utbyggingspresset er og jo nærmere man er kollektivknutepunkt, by- og tettstedssentre. SPR-B ATP gir føringer om at potensialet for fortetting og transformasjon bør være kartlagt før det foreslås omdisponering av verdifull dyrkbar jord, eller viktige arealer for naturmangfold, grønnstruktur eller friluftinteresser.

Som tidligere nevnt bør Statens vegvesen bidra til at overordnede planer på en god måte konkretiserer hvordan nevnte målkonflikter skal håndteres i den enkelte kommuneplan eller reguleringsplan.

## Sjekkliste for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Første kolonne i sjekklisterne gir oversikt over nasjonale og regionale føringer og styrings-dokumenter som kan gi grunnlag for innsigelse. Spørsmålene i andre og tredje kolonne skal gi hjelp til å konkret vurdere planer og om det er behov for å gi innspill eller fremme innsigelse, men det er ikke automatisk grunnlag for innsigelse om spørsmålene ikke innfris. Alle spørsmål vil ikke være relevante i alle plansaker, en del tema er eksempelvis kun relevant i planer av en viss størrelse.

Kompakte og bærekraftige byer og tettsteder og redusert transportbehov		
Nasjonale og regionale føringer	Kommuneplan	Reguleringsplan
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging Klimaforliket Nasjonal transportplan Regjeringsvedtak på bakgrunn av konseptvalgutredninger	Er planforslaget i tråd med nasjonale og regionale føringer knyttet til klimagassreduksjon, og samordnet boligareal- og transportplanlegging?  Er planforslaget i tråd med regjeringsvedtak gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger?	Er nye utbyggingsområder i reguleringsplanen i tråd med kommuneplanens arealdel og vedtatt utbyggingsstrategi i kommuneplanen.  Er planforslaget i tråd med kommuneplanen?
Regionale – areal- og transportplaner	Er utbyggingsområder i samsvar med regionale planer for bolig, areal og transportplanlegging?	Er nye utbyggingsområder i reguleringsplanen i tråd med kommuneplanens arealdel og vedtatt utbyggingsstrategi i kommuneplanen?
SPR-BATP 4.2: Utbyggings-mønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses.  SPR-BATP 4.3: I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.  I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.  Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres til sentrumsnære områder  Utvikling av nye, større boligområder må sees i sammenheng med behovet for infrastruktur.	Der det planlegges nye utbyggingsområder står disse i sammenheng med eksisterende og planlagt transportsystem?  Gir planforslaget økte transportbehov?  Er det tilrettelagt for kollektiv, sykling og gåing?  Er fortetting og effektiv arealutnyttelse i byer, tettsteder og rundt kollektivknutepunkter vurdert?  Er potensialet for fortetting dokumentert og utnyttet, før nye arealer blir regulert til utbyggingsområder?  Står omfanget av nye boligområder i sammenheng med antatt boligbehov og kommunens planreserve?  Legger planforslaget opp til at byer og tettsteder vokser innenfra?	Er nye utbyggingsområder i reguleringsplanen i tråd med kommuneplanens arealdel og vedtatt utbyggingsstrategi i kommuneplanen?  Åpner reguleringsplanen for endringer av arealformål eller bestemmelser som medfører betydelig økning av transportomfang, enn det som er forutsatt i overordnet plan?
SPR-BATP 4.5: Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter.  SPR-BATP 6.5: Retningslinjer gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter.  Rikspolitiske bestemmelser om kjøpesentre og regionale areal og transportplaner.	Er nye områder for varehandel og servicefunksjoner i samsvar med regional plan for kjøpesentre og «Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre»?  Er store offentlige og private tjenestetilbud lokalisert nært sentrum eller i nærheten av kollektivknutepunkt?  Står lokalisering og dimensjonering i forhold til befolkningsgrunnlag og stedets funksjon?  Vil etableringen bidra til økt bilbruk?	Er nye utbyggingsområder i reguleringsplanen i tråd med kommuneplanens arealdel og vedtatt utbyggingsstrategi i kommuneplanen?  Er arbeidsplassintensive virksomheter lokalisert sentralt og nært kollektivknutepunkt?  Vil planlagte handelsetableringer føre til byspredning?  Gir planlagte handels-etableringer dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer eller ønsker å bruke bil?

<p>SPR-BATP 4.3: I områder med lite utbyggingspress, og hvor lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting, kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster.</p> <p>Nasjonal transportplan: barn og unge skal kunne bevege seg trygt i nærmiljøet og kunne gå og sykle til skolen på trygge skoleveger.</p>	<p>Står nye boligareal som legges ut i rimelig sammenheng med kommunens boligbehov?</p> <p>Ligger det en helhetlig tankegang bak utbyggingsmønsteret?</p>	<p>Er nye utbyggingsområder i tråd med kommuneplanens arealdel?</p> <p>Her hensynet til trafiksikkerhet ivare tatt og sikres trygge skoleveger?</p>
Bymiljø-/byvekstavtaler	Er planforslaget i tråd med inngått Bymiljø-/byvekstavtale?	Er planforslaget i tråd med inngått Bymiljø-/byvekstavtale?

Klima- og miljøvennlige transportformer – kollektiv, sykling og gåing		
Nasjonale og regionale føringer	Kommuneplan	Reguleringsplan
<p>SPR-BATP 4.4: Infrastruktur og framkommelighet for kollektiv-trafikk skal prioriteres i planleggingen.</p> <p>I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk vektlegges.</p> <p>Planleggingen skal bidra til å styrke sykling og gåing som transportform.</p> <p>Knutepunkter for kollektiv-trafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler.</p>	<p>Er egnede og tilstrekkelige arealer avsatt til traseer og anlegg for kollektivtransport og g/s-veg?</p> <p>Inneholder planforslaget løsninger for myke trafikanter?</p> <p>Er veginfrastruktur for gående og syklende sikret i bestemmelsene til nye utbyggingsområder? (som rekkefølge-krav eller krav til senere reguleringsplan)</p> <p>Er løsninger for gående, syklende og kollektivtransport prioritert i byer og tettsteder?</p> <p>Er egnede og tilstrekkelige arealer avsatt til traseer og anlegg for kollektivtransport og g/s-veg?</p> <p>Er det satt krav om sykkelparkering i planbestemmelsene?</p> <p>Er maksnorm for bilparkering i sentrumsområder innført?</p> <p>Er det gode løsninger for overgang mellom ulike transportmidler?</p>	<p>Viser planforslaget hvordan kollektivtransport, sykling og gåing bli ivare tatt? Er dette tilstrekkelig ivare tatt i reguleringsbestemmelsene?</p> <p>Er det behov for rekkefølgebestemmelser for å sikre gjennomføring av g/s-veg?</p> <p>Er det satt krav til sykkelparkering i reguleringsbestemmelsene?</p> <p>Er universell utforming ivare tatt i reguleringsbestemmelsene?</p>
I større by-/tettstedsområder der økt sykling og gåing kan bidra til effektive løsninger for transport-systemet, bør det utarbeides planer for sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.	Er sammenhengende vegnett for gående og syklende vurdert? (der det er naturlig og mulig)	Er reguleringsplanen i tråd med overordnet plan for gående og syklende?
Det bør legges til rette for innfartsparkering langs hovedlinjene for kollektivtrafikken. Tilrettelegging for innfartsparkering må ses i sammenheng med behovet for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter	Er det satt av arealer til innfartsparkering der det er hensiktsmessig?	



Samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse		
Nasjonale føringer	Kommuneplan	Reguleringsplan
SPR- BATA 4.2: Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.	Legger planforslaget opp til samfunnsøkonomisk lønnsomme løsninger og samordning av utbyggingsmønster og transportsystem?	Legger planforslaget opp til samfunnsøkonomisk lønnsomme løsninger og samordning av utbyggingsmønster og transportsystem?
SPR-BATA 5.1: Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal omfatte alternative vurderinger som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn, herunder samfunnsøkonomiske virkninger.	For større tiltak i transportnettet er det gjennomført alternativvurderinger og gjort samfunnsøkonomiske beregninger?  Er flere planalternativer inkl. 0 alternativet, utredet?	For større tiltak i transportnettet er det gjennomført alternativvurderinger og gjort samfunnsøkonomiske beregninger?  Er flere planalternativer inkl. 0 alternativet, utredet?
SPR-BATA 5.2: Ved behov for økt transportkapasitet skal mulighetene for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykling og gåing utredes.	Viser analyser om et økt transportbehov kan løses med et effektivt kollektivtilbud og tilrettelegging for sykling og gåing?	Viser analyser om et økt transportbehov kan løses med et effektivt kollektivtilbud og tilrettelegging for sykling og gåing?

## 5.2 Trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming

### Grunnlag for innsigelse

Statens vegvesen har et generelt ansvar for at hele det offentlige vegtransportsystemet skal være trygt og effektivt. Ansvar for trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming skal ivaretas for alle trafikantgrupper. Ansvarer omfatter både persontransport og næringstransport, og inkluderer biltransport, fotgjengere og syklist, kollektivtransport og personer med nedsatt funksjonsevne. Uttalelser og innsigelser knyttet til trafikksikkerhet, framkommelighet og universell utforming bør være forankret i nasjonale mål for trafikksikkerhet og framkommelighet, samt vegnormalene som skal ivareta disse hensynene.

### Nasjonale mål for trafikksikkerhet og framkommelighet

Nullvisjonen om "ingen drepte og hardt skadde i trafikken" fastsatt i Nasjonal transportplan skal ligge til grunn for Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid. I Nasjonal transportplan vektlegges spesielt å styrke trafikksikkerheten for barn og unge. Det er vektlagt at barn og unge skal kunne bevege seg trygt i nærmiljøet og kunne gå og sykle til skolen på trygge skoleveger. Dersom Statens vegvesen mener at sikkerheten ikke er tilfredsstillende ivarettatt i en arealplan kan dette være grunnlag for å fremme innsigelse.

Ett av hovedmålene for transportpolitikken i Nasjonal transportplan er å bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet. Det er et nasjonalt mål å sikre tilstrekkelig kapasitet, redusere reisetid og kostnader og bedre påliteligheten i hele transportsystemet. Det er gitt særlige føringer i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging at infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres.

Planforslag som kan gi grunnlag for innsigelse ut fra hensynet til framkommelighet kan eksempelvis være forslag til nye avkjørsler eller et tiltak som fører til ytterligere trafikkbelastning på en viktig hovedveg med høy trafikkbelastning. Innsigelsen kan være begrunnet ut fra hensynet til den generelle framkommeligheten i transportnettet, men kan også være begrunnet ut fra at hensynet til en særskilt trafikantgruppe ikke er godt nok ivarettatt. Manglende prioritering av kollektivtransport eller manglende løsninger for gående og syklende kan eksempelvis være grunnlag for innsigelse.

For planforslag som påvirker trafikkmønsteret på vegnettet, må Statens vegvesen vurdere om endringene krever at det må gjøres særskilte tiltak på veginfrastrukturen før planområdet bygges ut eller at ny bebyggelse tas i bruk. Staten vegvesen kan i slike tilfeller be om at det tas inn rekkefølgekrav i planbestemmelsene, som sikrer nødvendige tiltak på veginfrastrukturen, før deler av planen gjennomføres. Det kan også være aktuelt å fremme krav som sikrer framkommelighet og trafikksikkerhet også i anleggsperioden for et tiltak.

Nasjonal transportplan fastsetter egne miljø- og framkommelighetsmål for godstransport. Det er et mål at godstransport både på veg, sjø og bane skal bli mer effektivt og miljøvennlig, at fortrinnene til de ulike transportformene skal utnyttes og at transportformene skal knyttes bedre sammen. Lastebilen er viktigste transportmiddel for korte transporter. For de lange distansene er det et mål at mer gods skal fraktes på sjø og bane.

I statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging er det gitt føringer om at god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen og at virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett. I planer for godshåndtering som krever atkomst fra hovedvegnettet bør Statens vegvesen påse at tilfredsstillende atkomster er sikret.

## Forankring i vegnormalene

Føringer for trafiksikkerhet og framkommelighet er gitt i vegloven og vegtrafikkloven, tilhørende forskrift om anlegg av offentlig veg, skiltforskriften, og vegsikkerhetsforskriften. Vegnormalene er forankret i ovennevnte forskrifter og gir utfyllende bestemmelser for veg- og gateutforming. Standardene skal sikre en tilfredsstillende og helhetlig kvalitet på vegnettet, og gjelder all offentlig veg. Vegnormalene skal legges til grunn av Statens vegvesens både ved egen planlegging og der Statens vegvesen deltar i og gir innspill til andres planlegging.

I innspill til kommunale arealplaner for veg- og gate, må Statens vegvesen ta stilling til flere forhold. Det kan være utforming av og avstand mellom avkjørsler, siktsoner, kryssløsninger og koplinger til hovedvegnett. Det må vurderes vegkapasitet, hvilke trafikantgrupper som skal betjenes, hva som skal være dimensjonerende kjøretøy. I tillegg må løsninger for kollektivtransport og gående og syklende vurderes.

Der Statens vegvesen gir planuttalelser, stiller rekkefølgekrav eller fremmer innsigelse ut fra hensynene til framkommelighet eller trafiksikkerhet, bør det vises til kravene i vegnormalene der dette er relevant.

## Fravik fra vegnormalene

Dersom et planforslag for veg- og gateløsninger ikke oppfyller kravene i vegnormalene, bør Statens vegvesen påpeke dette. Knapphet på areal kan for eksempel være en årsak til at breddekrav i vegnormalene ikke innfris. Statens vegvesen bør konkretisere hvilke hensyn som ligger bak kravene i vegnormalene og vurdere hvilke ulemper de foreslåtte fravikene gir.

Aktuell vegmyndighet kan gjennom fraviksbehandling, vurdere veg- og gateløsninger som ikke er i tråd med vegnormalene. For kommunale veger er kommunen fraviksmyndighet, for fylkesveger er fylkeskommunen fraviksmyndighet, og for riksveger er Statens vegvesen fraviksmyndighet. Statens vegvesen forbereder også fravikssøknadene og gir anbefaling om vedtak for fylkesveger. Som forutsetning for å godkjenne fravik kan fraviksmyndigheten kreve avbøtende tiltak.

Dersom kommunen velger å gjennomføre planprosessen før fraviksbehandlingen er avklart, kan dette gi grunnlag for å fremme innsigelse. Innsigelsen trekkes hvis fraviket blir godkjent av fraviksmyndigheten, forutsatt at Statens vegvesen kan akseptere løsningen ut i fra hensyn til sikkerhet- og framkommelighet og andre hensyn som ligger til grunn for kravene i vegnormalene.

## Sjekkliste for trafiksikkerhet og framkommelighet med utgangspunkt i vegnormalene

Første og andre kolonne i sjekklisten gir oversikt over krav som gis i vegnormalene. Spørsmålene i tredje kolonne skal gi hjelp til å konkret vurdere planer og om det er behov for å gi innspill eller fremme innsigelse med bakgrunn i vegnormalene, men det er ikke automatisk grunnlag for innsigelse om spørsmålene ikke innfris. Alle spørsmål vil ikke være relevante i alle plansaker, en del tema er eksempelvis kun relevant i planer av en viss størrelse.

VEGNORMALER – TRAFIKKSIKKERHET OG FRAMKOMMELIGHET			
TEMA	Kravdokument	Kommuneplan	Reguleringsplan
Dimensjoneringsklasse	N100 kap. C og D	Er vegens trafikkmengde og fartsgrense i samsvar med valgt dimensjoneringsklasse? (inkl. kollektiv, sykkel- og gangtrafikk)	
Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte	N100 kap. B og C og E.	Vil tiltak i planen utløse krav om høyere dimensjoneringsklasse for veg eller breddekrav for gate? Er det satt av tilstrekkelig og hensiktsmessig (kurvatur) areal for aktuell dimensjoneringsklasse og gateprofil? Hva er dimensjonerende kjøretøy for vegene eller gatene i planområdet? Er det sikret tilstrekkelig framkommelighet for dimensjonerende kjøretøy, særlig med tanke på kjøremåte gjennom kryss?	
Gateelementer og breddekrav	N100 kap. B og E	Er gatens sammensetning av elementer (kjørefelt, sykkelfelt, kollektivfelt m.m) i tråd med løsninger og breddekrav i håndbok N100 Er gaten dimensjonert ut fra planlagt transportmiddelfordeling? Er potensialet for sykkel- og gangtrafikk vurdert?	
Forbikjøring	N100 kap. D5.	Er det satt av egnet areal med tilstrekkelig lengde og sikt?	Er krav til forbikjøringsstrekninger ivaretatt?
Kryssløsning	N100 kap. D1	Er kryss (antall, plassering og avstand mellom kryssene) i tråd med krav i normalene?	Er valg av kryssløsning (T-kryss, X-kryss, rundkjøring, planskilt kryss) i tråd med krav for aktuell dimensjoneringsklasse eller generelle krav til kryssutforming?
Avkjørsler	Pbl. §11-10 nr 4 Forskrift om avkjørsler fra offentlig veg. Rammeplan for avkjørsel N100 kap. D1	Er eventuell Rammeplan for avkjørsler integrert i, eller lagt til grunn for utformingen av kommune-planens arealdel (kart og bestemmelser) ?	Hvordan er avkjørsel løst? Er avstand mellom avkjørsler i henhold til krav i N100? Er utforming av avkjørsler i henhold til krav i N100?
Sideanlegg	N100 kap. D8. N101. NA-rundskriv 2011/4 - Retningslinjer for planlegging og erverv av sideterreng	Er det behov for stopp-lommer, rasteplasser eller andre sideanlegg i planområdet?	Er krav til bruk av og utforming av røkkverk og vegens sideterreng iht. krav i håndbøkene.
Løsninger for gående og syklende	N100 kap E1	Er det satt av tilstrekkelig og egnet areal til samferdselsanlegg for gående og syklende?	Hvordan er hensynet til gående og syklende ivaretatt (fortau, sykkelfelt, g/s-veg, sykkelveg med fortau, gangfelt)? Er utforming av g/s-anlegg (bredde, kurvatur, stigning, sikt) og gangfelt i tråd med krav?
Kollektivanlegg	N100 kap B, C og D.	Er det satt av tilstrekkelig og egnet areal til samferdselsanlegg for kollektivtrafikk?	Er krav til kollektivanlegg for den aktuelle dimensjoneringsklassen eller gateløsningen ivaretatt? Er utforming av holdeplasser i henhold til krav?
Fri høyde	N100 kap. E N101 N400 N500	Er det tilstrekkelig fri høyde under kryssende bruer og andre konstruksjoner? Har kulverter for gående, syklende og jord- og skogbruksmaskiner tilstrekkelig fri høyde? Er krav til frie høyder i vegens sideterreng og eventuelt midtdeler ivaretatt? Er krav til fri høyde over jernbane og andre skinnegående transportmidler ivaretatt?	

## Universell utforming

Universell utforming innebærer å utforme samfunnet slik at så mange som mulig kan delta aktivt uavhengig av funksjonsevne. Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at universell utforming ivaretas i hele vegtransportsystemet. Prinsippene skal legges til grunn av Statens vegvesens både ved egen planlegging, og der Statens vegvesen deltar som sektormyndighet i andres planlegging

Et universelt utformet transportnett er et av de overordnede målene i Nasjonal transportplan, og et delmål er at hele reisekjedene skal bli universelt utformet. Sentrale føringer på området er også gitt gjennom diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, plan- og bygningsloven og byggeteknisk forskrift.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven stiller krav til universell utforming av bygninger, anlegg og uteområder etter reglene som er fastsatt i plan- og bygningsloven og teknisk forskrift. Dette betyr i praksis at hensynet til universell utforming skal vurderes og ivaretas så langt dette lar seg gjøre i planlegging av alle nye veier og gater, inkludert gang- og sykkeløstninger, knutepunkter og holdeplasser. Universell utforming skal være innarbeidet i hovedløsningene. Dersom kostnader, sikkerhetshensyn eller vernehensyn gjør det uforholdsmessig krevende å få til fullt universelt utformede løsninger, skal dette redegjøres for.

I forbindelse med utbedringer av eksisterende anlegg bør det også vurderes om det kan gjøres tiltak for å eventuelt bedre tilgjengeligheten for alle. Spørsmålet bør imidlertid ses i sammenheng med størrelsen på utbedringen og hva som er hensikten med utbedringen.

Ved deltakelse i planarbeide skal Statens vegvesen vurdere om planforslag og planbestemmelser for veier og gater ivaretar kravene til universell utforming på en tilfredsstillende måte. Det kan være grunnlag for innsigelse dersom universell utforming ikke er ivaretatt, og det ikke foreligger en tilfredsstillende begrunnelse.

Statens vegvesens vegnormaler for utforming av veg og gate følger prinsippet for universell utforming. Så lenge kravene i normalene legges til grunn for nye veier og gater skal kravene til universell utforming være fulgt opp.

For mer veiledning om universell utforming se også Håndbok V129, Universell utforming av veier og gater. Heftet Universell utforming og reguleringsbestemmelser fra Norsk kommunalteknisk forening gir også praktiske råd for oppfølging av universell utforming på reguleringsplannivå. Tilsvarende gis også konkret veiledning for universell utforming i planleggingen på Direktoratet for byggekvalitet sitt kompetanseprogram for universell utforming og planlegging.

## Sjekkliste for universell utforming

Første kolonne i sjekklisten gir oversikt over nasjonale og regionale føringer og styringsdokumenter som kan gi grunnlag for innsigelse. Spørsmålene i andre kolonne skal gi hjelp til å konkret vurdere planer og om det er behov for å gi innspill eller fremme innsigelse, men det er ikke automatisk grunnlag for innsigelse om spørsmålene ikke innfris. Alle spørsmål vil ikke være relevante i alle plansaker, en del tema er eksempelvis kun relevant i planer av en viss størrelse.

Universell utforming		
Nasjonale føringer	Kommuneplan	Reguleringsplan
<p>Tilgjengelighetsloven § 13, 3.ledd. Offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten har plikt til å sikre universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjon så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten.</p> <p>Ved vurderingen av om utformingen eller tilretteleggingen medfører en uforholdsmessig byrde skal det særlig legges vekt på hvorvidt de nødvendige kostnadene ved tilretteleggingen, virksomhetens ressurser, sikkerhetsmessige hensyn og vernehensyn.</p> <p>Pbl § 1-1, 5.ledd. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.</p> <p>Nasjonal transportplan. Transport-systemet skal i så stor grad som mulig skal kunne benyttes av alle, i alle aldre og med ulike forutsetninger. Hele reisekjedene skal bli universelt utformet.</p> <p>SPR-BATP 4.8: Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet.</p> <p>Byggeteknisk forskrift (TEK 10).</p> <p>Håndbok N100, Veg- og gateutforming</p>	<p>Er universell utforming omtalt i planbeskrivelsen?</p> <p>Er status for universell utforming beskrevet for de ulike delene av planen?</p> <p>Sikrer planforslag og planbestemmelser hensynet til universell utforming og at dette følges opp i reguleringsplanen?</p> <p>Er framkommelighet og trafiksikkerhet ivaretatt for alle trafikantgrupper?</p> <p>Er det tatt hensyn til topografiske forhold slik at man muliggjør gode løsninger for gående og syklende?</p>	<p>Er universell utforming omtalt i planbeskrivelsen?</p> <p>Er status for universell utforming beskrevet for de ulike delene av planen?</p> <p>Redegjøres det for hvordan prinsippene for universell utforming ivaretas internt i planen og i forhold til omkringliggende områder?</p> <p>Ivaretar planforslaget og reguleringsbestemmelser kravene til universell utforming?</p> <p>Bør det fastsettes reguleringsbestemmelser for flere tema; slik som krav om bredde, stigning, lederlinjer eller rekkefølge?</p> <p>Er det satt av tilstrekkelig areal til at utforming av veg og gateelementer kan ivareta kravene til universell utforming?</p> <p>Er det valgt kryssløsninger som er lette å forstå og ferdes i for alle?</p> <p>Er det sammenhengende nett og forbindelser for gående og syklende? Er disse direkte, logiske og lette å finne fram i?</p> <p>Om aktuelt, er det tydelig begrunnet hvorfor full universell utforming ikke oppnås?</p>

## 6. Referanser

1. Plan- og bygningsloven med lovkommentarer, 27.06.2008.
2. Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, 19.12.2014.
3. Byggeteknisk forskrift (tek 10). Kommunal og moderniseringsdepartementet. 26.03.2010.
4. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven 21.06.2013
5. Vegloven, 21.06.1963.
6. Vegtrafikkloven, 18.06.1965.
7. Forskrift om anlegg av offentlig veg, 29.3.2007.
8. Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, 21.06.2013
9. Rundskriv H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven, 17.2.14.
10. Rundskriv T-2/09, Ikraftsetting av ny plandel i plan- og bygningsloven, 23.06.2009.
11. Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, 10.6.16.
12. Retningslinjer for Statens vegvesens behandling av innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven, 28.1.2014
13. Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven, 01.07.1994
14. Instruks for statens vegvesen, fastsatt av Samferdselsdepartementet 15.3.2011.
15. NA-rundskriv 1998/20 Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensar.1998.
16. Håndbok 701 Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker. Statens vegvesen. 2008.
17. Vegvesenboka. Statens vegvesen 2013.
18. N 100 Veg- og gateutforming. Statens vegvesen 2014.
19. N 101 Rekkverk og vegens sideområder. Statens vegvesen 2013.
20. N 400 Bruprosjektering. Statens vegvesen 2015.
21. N 500 Vegtunneler. Statens vegvesen 2016.
22. Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Statens vegvesen 2002.
23. Håndbok V129, Universell utforming av veger og gater. Statens vegvesen 2011.
24. Universell utforming og reguleringsbestemmelser. Norsk kommunalteknisk forening. 2008.
25. Kompetanseprogram for universell utforming og planlegging. Direktorat for byggkvalitet.



[www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker](http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker)

ISBN 978-82-7207-725-8

**Trygt fram sammen**