

# Nasjonale interesser Statens vegvesen skal ivareta i arealplanleggingen og bruk av innsigelse

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:978-82-7207-783-8

## Forord

Veilederen retter seg i hovedsak mot planforvaltere i Statens vegvesen. Den skal være et hjelpemiddel der Statens vegvesen deltar og er høringsinstans for planforslag 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 arbeider med planforslag 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 riksvegnettet 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 17.12.2019 og Statens vegvesens interne retningslinjer for behandling av innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven.

Veilederen er utarbeidet i samarbeid mellom Transport og samfunn avdeling for Samfunnsutvikling og klima og Økonomi og virksomhetsstyring i Vegdirektoratet.

Håndboka erstatter Veileder om bruk av innsigelse i Statens vegvesen fra 2018.

Per Morten Lund  
Divisjonsdirektør  
Transport og samfunn

# Innhold

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>1 Nasjonale interesser Statens vegvesen skal ivareta i arealplanleggingen og bruk av innsigelse</b>	<b>7</b>
1.1 Kommunens ansvar for å ivareta nasjonale og regionale interesser	7
1.2 Staten vegvesens rolle som deltaker, høringsinstans og innsigelsesmyndighet	7
1.3 Innsigelse til arealplanforslag	8
1.4 Statsforvalters samordningsrolle	8
1.5 Statens vegvesens ansvarsområde og innsigelsesmyndighet	8
1.6 Statlige myndigheter har delvis overlappende myndighet til å fremme innsigelse	9
<b>2 Statens vegvesens bruk av innsigelse</b>	<b>10</b>
2.1 Hvilke planforslag kan det fremmes innsigelse til?	10
2.2 Forankring i nasjonale og regionale mål og styringsdokumenter	10
2.3 Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven, T-1057	10
2.4 Begrensninger i adgang til å fremme innsigelse	11
2.5 Vurdering av om det bør fremmes innsigelse	11
2.6 Utforming av innsigelse	11
2.7 Planer utarbeidet av Statens vegvesen	12
2.8 Innsigelse på vegne av Nye Veier AS	12
<b>3 Er planforslaget tilstrekkelig utredet?</b>	<b>13</b>
3.1 Sjekkliste for utredningskrav	14
<b>4 Forvalteransvaret for riksvegnettet</b>	<b>15</b>
4.1 Statens vegvesens forvalteransvar for riksvegnettet	15
4.2 Er planforslaget i samsvar med overordnede planer og planlagte vegprosjekter?	15
4.3 Sikrer planforslaget gode vilkår for å utvikle, drifte og vedlikeholde riksvegnettet?	15
4.4 Forringer planforslaget nasjonale turistveger?	17
4.5 Forringer planforslaget vegkulturminner?	17
4.6 Sekundærvegnettet og beredskapsveger	17
4.7 Sjekkliste for forvalteransvaret	18

<b>5</b>	<b>Sektoransvaret</b>	<b>19</b>
5.1	Statens vegvesen har sektoransvar for det offentlige vegtransportsystemet	19
5.2	Er planforslaget i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR BATP)?	19
5.2.1	Kompakte og bærekraftige byer og tettsteder	20
5.2.2	Planlegging i mindre byer og tettsteder	20
5.2.3	Vanlige målkonflikter i by- og tettstedsområder	21
5.2.4	Klima- og miljøvennlige transportformer; kollektivtransport, sykling og gåing	22
5.2.5	Samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse	22
5.2.6	Byvekstvtaler, belønningsavtaler og bypakker	22
5.2.7	Sjekkliste for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	22
5.3	Ivaretar planforslaget trafiksikkerhet, framkommelighet og universell utforming?	25
5.3.1	Grunnlaget for innsigelse	25
5.3.2	Nasjonale mål for trafiksikkerhet og framkommelighet	25
5.3.3	Trafiksikkerhet og framkommelighet er innarbeidet i vegnormalene	26
5.3.4	Er planforslaget i samsvar med vegnormalene?	26
5.3.5	Sjekkliste for vegnormaler, trafiksikkerhet og framkommelighet	26
5.4	Er planforslaget i samsvar med kravene til universell utforming?	28
5.4.1	Sjekkliste for universell utforming	28
<b>6</b>	<b>Merknader til statlig arealplan fra andre sektorer</b>	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>Konsesjoner for vassdragsreguleringer, kraftproduksjonsanlegg og overføringsanlegg</b>	<b>31</b>
<b>8</b>	<b>Vesentlig innvending til regional plan eller regional planbestemmelse</b>	<b>32</b>
<b>9</b>	<b>Referanser</b>	<b>33</b>

INNLEDNING ::

V744 NASJONALE INTERESSER STATENS VEGVESEN SKAL IVARET I AREALPLANLEGGINGEN OG BRUK AV INNSIGELSE

# 1 Nasjonale interesser Statens vegvesen skal ivareta i arealplanleggingen og bruk av innsigelse

## 1.1 Kommunens ansvar for å ivareta nasjonale og regionale interesser

Kommunen har ansvaret for kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven, og kan treffe bindende planvedtak om 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.

## 1.2 Staten vegvesens 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 saksområde, og bidra med informasjon som kan ha betydning for planleggingen. Statsforvalter skal påse at kommunene oppfyller plikten til planlegging, og fylkeskommunene skal veilede og bistå kommunene i deres planleggingsoppgaver.

Statens vegvesen skal gjennom tidlig deltakelse i planprosessene gi faglige råd få å komme fram til gode løsninger. Aktiv deltakelse kan 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.

Statens vegvesen skal delta i regionalt planforum i saker som berører Statens vegvesens saksområde, og som formell høringsinstans ved planoppstart og ved offentlig ettersyn av planforslag.

Selv om kommunene og andre som utarbeider og fremmer planforslag, har et selvstendig ansvar for å ivareta nasjonale og vesentlige regionale interesser, er Statens vegvesen pålagt å ivareta sine interesser når andre planlegger. Allerede ved planoppstart skal Statens vegvesen så langt som mulig, klargjøre nasjonale og regionale interesser innenfor etatens ansvarsområde. Spesielt skal forhold som kan gi grunnlag for innsigelse omtales. Det er viktig at Statens vegvesens 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 bygningsloven § 3-2 om ansvar og bistand i planleggingen og § 5-2 om høring og offentlig ettersyn.

### 1.3 Innsigelse til arealplanforslag

Statens vegvesen skal gjennom sin deltakelse i arealplanleggingen bidra til at omfanget av planforslag som det fremmes innsigelse til, reduseres mest mulig. Dersom tidlig deltakelse ikke har ført fram, har Statens vegvesen myndighet til å fremme innsigelse til planforslag som ikke i tilstrekkelig grad ivaretar de interessene vi har ansvaret for. Dette gjøres i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslag. Innsigelsesordningen er en sikkerhetsventil som skal sikre at avveilingen mellom nasjonale og vesentlige regionale interesser og lokale interesser løfts fra kommunen til regjeringen ved Kommunal- og distriksdepartementet i de sakene der disse interessene ikke blir ivaretatt i tilstrekkelig grad av kommunen.

Innsigelse innebærer at kommunen ikke kan gjøre rettslig bindende planvedtak, og at myndigheten til å treffe endelig planvedtak overføres til Kommunal og distriksdepartementet. 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 kommunenes lokalpolitiske avveiiinger. 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 bygningsloven §§ 5-4 og 11-16, 12-13.

Tilsvarende innsigelsesordningen for kommunale arealplaner kan Statens vegvesen ha vesentlig innvending til regionale planer eller vedtatt regional planbestemmelse. Regler for dette følger av plan- og bygningsloven § 8-4 og er omtalt i denne veilederens kapittel 8.

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

### 1.4 Statsforvalters samordningsrolle

Statsforvalter har ansvaret for å samordne innsigelser fra statlige etater til kommunale arealplanforslag etter plan- og bygningsloven. Samordningen innebærer at statsforvalter skal motta de statlige etatenes høringsuttalelser med innsigelser og foreta en samlet vurdering av dem. Det er statsforvalter som oversender innsigelsene fra statlige etater til kommunene. Ordningen skal bidra til en mer effektiv og målrettet behandling av plansaker, og bedre samarbeid mellom kommunene og statlige myndigheter. Rutiner for ordningen fastsettes av det enkelte statsforvalterembete.

Statsforvalter har også fått myndighet til å avskjære innsigelser som er motstridende eller mangelfullt begrunnet. Dersom en innsigelse blir avskåret, kan statlige myndigheter om be sitt fagdepartement om å ta opp med Kommunal- og distriksdepartementet om eventuell omgjøring av planvedtak. I Statens vegvesen gjøres dette av Vegdirektoratet.

### 1.5 Statens vegvesens ansvarsområde og innsigelsesmyndighet

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



Ansvar som forvalter er knyttet til alt som har med drift, vedlikehold og utvikling av riksvegene å gjøre. Som faglig sektormyndighet for vegtransport, har Statens vegvesen ansvar for at nasjonal politikk følges opp i hele vegtransportsystemet; både for statlige, fylkeskommunale og kommunalt eide veier og gater, og for løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikk, godstransport og personbiltransport. Dette gjelder ikke for private veier. Klima- og miljøvennlig utbyggingsmønster, trafiksikkerhet og helhetlig bypolitikk er viktige temaer i Statens vegvesen sitt ansvar som sektormyndighet for vegtransport.

I denne veilederen redegjøres det for de nasjonale og vesentlige regionale interessene Statens vegvesen skal ivareta som vegadministrasjon som forvalter av riksvegnettet og som faglig sektormyndighet for vegtransportsystemet. Selv om veilederen er strukturert på denne måten, vil rollene som forvalter og som sektormyndighet ofte overlappes hverandre.

Divisjon transport og samfunn er gitt myndigheten til å fremme innsigelse på vegne av Statens vegvesen både til eksterne planforslag og til planforslag utarbeidet av Statens vegvesen og Nye Veier AS. Hvem som kan fremme innsigelse, framgår av interne delegasjonsfullmakter. Fullmaktene omhandler også hvem som gir meklingsmandat og hvem som deltar i meklingsmøtene.

## 1.6 Statlige myndigheter har delvis overlappende myndighet til å fremme innsigelse

Statens vegvesen skal vurdere innsigelse til planforslag på de saksområdene hvor vi har myndighet til det. Det er spesielt når det gjelder oppfølging av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR BATP) at det er overlappende myndighet med statsforvalter og fylkeskommunene. Selv om det er overlappende myndighetsområder, skal vi ikke overlate til andre myndigheter å fremme innsigelse. Men Statens vegvesen bør samhandle med andre statlige myndigheter slik at statens innspill blir konstruktive og tydelig.

Både statsforvalter og Statens vegvesen har myndighet til å fremme innsigelse ut fra statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Statens vegvesen skal blant annet påse at målet om persontransportveksten i byområdene tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette krever utbyggingsmønster og transportsystem som fremmer kompakte byer og tettsteder. Lokalisering av funksjoner blir dermed viktig. Statsforvalter skal også påse at kommunene tar tilstrekkelig hensyn til klimagassutslipp i sine arealplaner.

Etter Kommunal- og distriktsdepartementets [Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven, H2/14](#), er det statsforvalteren som har det helhetlige sektoransvaret for miljø, og som kan fremme innsigelse for å ivareta hensynene til miljø herunder støy- og luftforurensing i arealplaner. Det er statsforvalteren som skal påse at ny bebyggelse langs riksvegene oppfyller kravene i forhold til støy- og luftforurensing.

Når det gjelder planforslag som kan påføre Statens vegvesen ekstra kostnader, vises det til kapittel 4 som omhandler vårt forvalteransvar for riksvegnettet. Ved behandling av saker etter vegloven skal Statens vegvesen også ivareta miljøforhold for bebyggelse langs vegen, for eksempel i byggegrensesaker. For saker som behandles etter plan- og bygningsloven, ivaretas miljøforhold av andre myndigheter enn Statens vegvesen.

Det finnes en egen oversikt over Kommunal- og distriktsdepartementets avgjørelser i innsigelsesaker på [planlegging.no](http://planlegging.no).

## 2 Statens vegvesens bruk av innsigelse

### 2.1 Hvilke planforslag kan det fremmes innsigelse til?

Innsigelse kan fremmes til arealplanforslag etter plan- og bygningsloven:

- Kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan for arealbruk og planendring
- Reguleringsplaner; områderegulering og detaljregulering og planendring
- Interkommunale arealplaner; alle kommunale plantyper

Innsigelse kan gjelde utforming av plankart og bestemmelser, lokalisering av funksjoner, planavgrensning, mangelfulle utredninger eller formelle forhold med gjennomføringen av planarbeidet.

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

### 2.2 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 lovttekstens ordlyd; plan- og bygningsloven (pbl) § 5-4, 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, regjeringsvedtak som er gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger, tildelingsbrev fra regjeringen og statsbudsjettet er eksempel på statlige styringsdokument som er særlig relevante for Statens vegvesen og som kan gi grunnlag for innsigelse.

Regionale planer som er relevante for Statens vegvesen, er regionale areal- og transportplaner eller regionale planer for vegstrekninger. Manglende oppfølging av regionale planer og planbestemmelser i kommunenes arealplanlegging kan være grunnlag for innsigelse fra Statens vegvesen hvis det er relevant for vårt saksområde.

### 2.3 Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven, T-1057

Etter T-1057 skal Statens vegvesen alltid kreve at billigste realistiske og gjennomførbare alternativ skal være utredet når det fremmes arealplaner for riksvegnettet. Hvis ikke dette gjøres, kan det være grunnlag for innsigelse. Dette er spesielt relevant i de tilfellene Statens vegvesen blir pålagt å ta ut de rimeligste alternativene fra utredningen og kun utrede planalternativ som har høyere kostnader.

## 2.4 Begrensninger i adgang til å fremme innsigelse

Plan- og bygningsloven § 5-5 begrenser muligheten til å fremme innsigelse til 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 forhold i en reguleringsplan som allerede har blitt avklart på kommuneplannivået. Dersom den tidligere vedtatte planen hadde et detaljeringsnivå eller utredningsgrunnlag som ikke ga grunnlag for å ta stilling til om det burde fremmes innsigelse, vil nærmere detaljering og opplysninger være å regne som nye forhold i saken. Dersom arealformål og bestemmelser fra tidligere planer er endret, eller om det nye planforslaget inneholder viktige detaljer som ikke var beskrevet i tidligere plan, kan det gi grunnlag for innsigelse hvis dette får konsekvenser for Statens vegvesens ansvarsområde. Nye føringer kan også være nye nasjonale politiske føringer.

Dersom detaljeringsnivået i kommuneplanens arealdel eller områderegulering ikke gir grunnlag for å ta stilling til om det bør fremmes innsigelse, bør Statens vegvesen redegjøre for dette i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslaget. Statens vegvesen bør oppfordre til og bidra til at forhold som er viktige for Statens vegvesen så langt som mulig avklares i overordnet plan. Hvis det mangler avklaring i overordnet plan, bør vi gjøre oppmerksom på at vi forbeholder oss rett til å fremme innsigelse når det fremmes områderegulering eller detaljregulering.

Med bakgrunn i forutsetningen om at statlige myndigheter skal delta i planarbeid fra en tidlig fase, pbl § 3-2, kan også retten til å fremme innsigelse falle bort dersom Statens vegvesen ikke har deltatt tidligere i planprosessen. Dette forutsatt at planmyndighet har varslet planarbeidet på rett måte.

## 2.5 Vurdering av om det bør fremmes innsigelse

Planlegging dreier seg ofte om å avveie ulike interesser mot hverandre. Mange innsigelsessaker 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. Det må gjøres konkrete avveininger mellom ulike hensyn i hver enkelt sak.

Relevante spørsmål i den samlede vurderingen kan være:

- Hvor store konsekvenser planforslaget vil få for de interessene Statens vegvesen skal ivareta.
- Hvilke andre samfunnsmessige hensyn planforslaget 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.

## 2.6 Utforming av innsigelse

Når det fremmes innsigelse, er det krav om at det alltid skal foreligge en konkret vurdering og begrunnelse for hvorfor planforslaget 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 løsninger.

En innsigelse fra Statens vegvesen bør:

- Klargjøre om innsigelsen fremmes ut fra Statens vegvesens rolle som forvalter av riksveg og eller rollen som sektormyndighet.
- Konkretisere hvilke deler av planforslaget innsigelsen er knyttet til, og om det fremmes innsigelse ut fra innholdet i planforslaget eller ut fra formelle forhold ved planforslaget.
- Henvise til hvor innsigelsen er forankret; nasjonale og regionale mål og føringer eller eventuelle overordnede styringsdokumenter for Statens vegvesens ansvarsområde.
- Konkret vurdere og begrunne hvorfor planforslaget 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 som innarbeiding av rekkefølgebestemmelser eller hensynssoner.

## 2.7 Planer utarbeidet av Statens vegvesen

De samme føringene som er beskrevet i denne veilederen, skal ivaretas i planforslag som utarbeides av Statens vegvesen. I egen planlegging skal Statens vegvesen også ivareta øvrige nasjonale og regionale interesser som ikke er beskrevet i denne veilederen. Innsigelse til planer som Statens vegvesen selv utarbeider, skal unngås.

Når kommunen fastsetter planprogram, kan det i enkelte tilfeller være slik at kommunen pålegger Statens vegvesen å utarbeide planforslag for alternativ som Statens vegvesen mener ikke er i tråd med nasjonale og regionale interesser. I slike tilfeller kan det være aktuelt å fremme innsigelse til egne planforslag for de konkrete alternativene som er i strid med de interessene Statens vegvesen skal ivareta. Som i andre type plansaker, bør Statens vegvesen 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.

Statens vegvesen er underlagt statens prosjektmodell for store investeringer. For store prosjekter har Samferdselsdepartementet utarbeidet en kostnadsstyringsmatrise som innebærer at departementet fastsetter økonomisk ramme for ferdig bygd veg både i planfasen og i byggefasen for et vegprosjekt. For prosjekter under terskelverdiene fastsatt av departementet, fastsettes de økonomiske rammene for vegprosjektene etter delegerte fullmakter i Statens vegvesen. Statens vegvesen skal selv fremme innsigelse til de alternativene som overskrider de fastsatte økonomiske rammene.

I planforslag for statlige tiltak der det er uenighet om hvilke alternativer som skal utredes, kan Statens vegvesen be om at Samferdselsdepartementet løfter planprogrammet og uenigheten om utredningsalternativer til Kommunal og distriktsdepartementet, jfr forskrift for konsekvensutredninger. Se Interne retningslinjer for Statens vegvesens behandling av innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven for nærmere omtale.

## 2.8 Innsigelse på vegne av Nye Veier AS

Nye Veier AS har rett til å uttale seg til planforslag som berører riksveger som selskapet har ansvar for. Nye Veier AS har ikke myndighet til å fremme innsigelse, men kan be Statens vegvesen fremme innsigelse til planforslag som berører Nye Veier AS' riksvegstrekkninger eller planer. Statens vegvesen avgjør om innsigelse skal fremmes, og fremmer i tilfelle innsigelse på vanlig måte. På samme måte som Statens vegvesen kan fremme innsigelse til alternativ i egne planforslag, kan Nye Veier AS be Statens vegvesen fremme innsigelse til alternativ i egne planforslag.

Nye Veier AS utarbeider planforslag for vegstrekkninger som er prioritert av regjeringen. Det er kun i de tilfellene der det er formelle forhold med planforslagene som berører Statens vegvesens myndighet at det kan være aktuelt å fremme innsigelse til planforslag fra Nye Veier AS. Eksempel på formelle forhold kan være at byggegrensene ikke kan måles ut fra planforslaget eller at det ikke er gitt fravik fra vegnormalene før planforslag legges ut til offentlig ettersyn.

### 3 Er planforslaget tilstrekkelig utredet?

Formelle forhold ved et planforslag eller planprosess kan være grunnlag for innsigelse. Dette kan være knyttet til forvaltningsloven eller plan- og bygningslovens krav til saksbehandling, planprosess, planutforming eller krav til utredninger.

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 planforslag som berører Statens vegvesens ansvarsområder har et mangelfullt beslutningsgrunnlag, kan det være grunn til å vurdere innsigelse. Men de områdene som vi mener er mangelfullt utredet, må være relevante for de interessene Statens vegvesen skal ivareta. Innsigelse kan unngås ved å gi konkrete innspill om hvilke tema Statens vegvesen mener bør utredes og hvordan de 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 utredningskravene av forskrift om konsekvensutredning og eventuelt planprogram. Innenfor Statens vegvesens ansvarsområder er det i tillegg fastsatt konkrete utredningskrav blant annet i Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven; T-1057, Forskrift om anlegg av offentlig veg (2007), og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Etter forskrift om anlegg av offentlig veg skal arealbruk og vegfunksjoner vurderes i et 20 års perspektiv etter vegåpning. Forventet trafikkutvikling skal kartlegges for alle trafikantgrupper. Tilsvarende bør gjelde for støyberegninger i private og kommunale planforslag nært riksvegnettet. Planforslag hvor det ikke er tatt høyde for framtidig trafikkutvikling ved dimensjonering av støytiltak, kan det fremmes innsigelse til. Det samme gjelder for kravene til luftkvalitet etter T- 1520.

For alternativ i planforslag utarbeidet av Statens vegvesen som Vegvesenet fremmer innsigelse til, skal det følge med en samfunnsøkonomisk vurdering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser for alternativene i planforslaget.

### 3.1 Sjekkliste for utredningskrav

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.

Er planforslaget tilstrekkelig utredet?	
<b>Er det mulig å ta stilling til virkningene planløsningene har for vegtransport og vegnett?</b>	
<b>Utredningskrav:</b> Plan- og bygningsloven kapittel 4	Framgår det av utredningene om planløsningene har konsekvenser for: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikksikkerhet for ulike trafikantgrupper?</li> <li>• Atkomstløsninger?</li> <li>• Forventet trafikkmengde og kapasitet på vegnettet?</li> <li>• Trafikkmønster og reisemiddelfordeling?</li> <li>• Parkeringsdekning og -behov?</li> <li>• Framkommelighet for ulike trafikantgrupper?</li> <li>• Ivaretagelse av ovennevnte hensyn i anleggsperioden?</li> </ul>
<b>Gir planbeskrivelse og utredninger grunnlag for å forstå konsekvenser for utvikling, drift og vedlikehold av vegnettet?</b>	
<b>Utredningskrav:</b> Generelle utredningskrav i plan- og bygningsloven kapittel 4 og konsekvensutredningsforskriften.  Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven, T-1057.  Instruks om utredning av statlige tiltak, 19.02.2016  Retningslinjer for behandling av støv i arealplanlegging T-1442 Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520	Eksempler: Er støvutredninger 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? Redegjør utredninger og ROS-analysen i tilstrekkelig grad for hvordan arealbruken vil påvirke planområdet og naboområder? Er sannsynlighet for uønskede hendelser og nødvendige forebyggende og konsekvensreducerende tiltak vurdert? Er relevante utredningskrav opplistet i retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveg oppfylt? Er det gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av de ulike vegalternativene? Er utredningskravene for støv og luft i forhold til vegnettet gjort i henhold til retningslinjene ut fra forventet trafikkutvikling?
<b>Utredningstema knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP), universell utforming, trafikksikkerhet og framkommelighet</b>	
<b>Utredningskrav:</b> Generelle utredningskrav i plan- og bygningsloven kapittel 4 og konsekvensutredningsforskriften.  SPR-BATP 5.1 Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal omfatte alternative vurderinger som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn, herunder samfunnsøkonomiske virkninger.  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.  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.	Viser analyser sammenhengen mellom utbyggingsmønstre og transportbehov? Viser kartlegging og utredninger riktige vekstretninger/ strategier for å oppnå målsettinger satt i SPR- BATP?  Er flere planalternativer inkl. 0 alternativet utredet?  Ses transportanalyser i sammenheng med utredninger som gjør rede for: <ul style="list-style-type: none"> <li>• arealbehov/løsninger?</li> <li>• by- og tettstedsutvikling og vekst?</li> <li>• bolig- og arbeidsmarkedsregioner?</li> </ul> Er det gjort beregninger for reisemiddelfordeling? Er det redegjort for muligheter til fortetting? Er parkeringsbehovet vurdert? Viser analyser om økt transportbehov kan løses med et effektivt kollektivtilbud og tilrettelegging for sykling og gåing? Er planleggingen realistisk?  Er det gjort rede for hensynet til universell utforming?  Viser trafikkanalyser virkningene av planløsningene? Fører planløsningene til økt trafikk? Vil planløsningene endre trafikkmønsteret? Hvordan vil planløsningene påvirke trafikksikkerheten for de ulike trafikantgruppene? Er tiltak for å sikre framkommelighet vurdert?

## 4 Forvalteransvaret for riksvegnettet

### 4.1 Statens vegvesens forvalteransvar for riksvegnettet

Statens vegvesen skal sørge for å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, framtidsrettet og trygt transportsystem. Disse hensynene skal Statens vegvesen ivareta i arealplanleggingen både i andres arealplaner og i egne arealplaner for riksvegene. Forslag til arealplaner som ikke ivaretar disse hensynene, kan det fremmes innsigelse til.

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

Som forvalter av riksvegnettet, må Statens vegvesen sørge for at nye planforslag ikke hindrer realisering av allerede planlagte prosjekter, eller strider mot vedtak i overordnede planer. Overordnede planer er eksempelvis Nasjonal transportplan, statsbudsjettet og regjeringsvedtak som er gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger. Statens vegvesen må påse at det ikke planlegges for utbygging i planlagte vegtraseer, eller at planforslag på andre måter gjør det vanskelig å realisere framtidige vegprosjekter. Planforslag som forutsetter nye tiltak på riksvegnettet, og som ikke er i samsvar med overordnede planer og planlagte vegprosjekt, kan gi grunnlag for innsigelse.

Statens vegvesen er underlagt statens prosjektmodell for store investeringer. For store prosjekter har Samferdselsdepartementet utarbeidet en kostnadsstyringsmatrise som innebærer at departementet fastsetter økonomisk ramme for ferdig bygd veg både i planfasen og i byggefasen for et vegprosjekt. For prosjekter under terskelverdiene fastsatt av departementet, fastsettes de økonomiske rammene for vegprosjektene etter delegerte fullmakter i Statens vegvesen. Statens vegvesen kan ikke fremme planforslag eller starte bygging av vegprosjekter som overskrider de fastsatte økonomiske rammene. Hvis det fremmes planforslag som fører til at den økonomiske rammen for et riksvegprosjekt overskrides, skal det fremmes innsigelse til planforslaget. Når det gjelder innsigelse til planer utarbeidet av Statens vegvesen, vises til kap. 2.7.

### 4.3 Sikrer planforslaget gode vilkår for å utvikle, drifte og vedlikeholde riksvegnettet?

Som vegforvalter skal Statens vegvesen også påse at planforslag som berører riksvegnettet, ikke gjør det vesentlig vanskeligere eller dyrere å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet. For Statens vegvesens er det viktig å sikre tilstrekkelig areal langs allerede eksisterende vegnett for vedlikehold og drift, og areal for framtidig oppgradering og utvidelse av vegarealet, kryssutbedringer, etablering av gang- og sykkelveger, støyskjerming med mer.

I veglovens § 29 er det fastsett en generell byggegrense på 50 meter langs riksveg, og 15 meter fra gang- og sykkelveg. Byggegrensene følger parallelt med vegen og måles fra vegens eller gang- og sykkelvegens midtlinje. For 4-feltsveger måles byggegrensen fra nærmeste kjørebanes midtlinje. Departementet kan for særstilte riksvegstrekkninger fastsette andre byggegrenser opp til 100 meter. I tillegg er det regler om byggegrenser i kryssområder. Det er mulig å fastsette andre byggegrenser i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplaner. Byggegrensene i vedtatte arealplaner, vil da gjelde foran de generelle byggegrensene i vegloven. Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker, NA rundskriv 98/20, gir nærmere føringer for hvordan Statens vegvesen skal vurdere spørsmål om byggegrenser.



Etter vegloven §29: «Byggegrensene skal ta vare på dei krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet på eigedom som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn.»

Miljøhensyn kan være ulemper med trafikkstøy og luftforurensing fra vegtrafikken. Når Statens vegvesen behandler søknader om dispensasjon fra byggegrenser langs riksveg etter vegloven, skal vegvesenet også vurdere forholdene for støy- og luftforurensing for den nye bebyggelsen. Andre samfunnsomsyn kan være ønske om høy utnyttelse av areal i pressområder og byutvikling rundt knutepunkter som har god kollektivdekning. Der det i forslag til arealplaner foreslås byggegrenser nærmere riksvegen enn den generelle byggegrensen i vegloven, må Statens vegvesen gjøre en avveining mellom veg- og trafikkinteressene og andre samfunnsomsyn. Dersom kommunen og Statens vegvesen ikke kommer til enighet om byggegrenser, kan det være grunnlag for innsigelse.

Etter forurensingsforskriften må Statens vegvesen kartlegge støysituasjonen for bebyggelsen langs riksvegene hvert femte år. Vegeier må gå inn med støytiltak på bygninger som får for høye verdier for innendørsstøy fra vegen. For nye bygg er kravene i teknisk forskrift til innendørsstøy betydelig lavere enn kravene i forurensingsforskriften. Hvis bygninger langs riksvegen er bygd etter 1997 etter kravene i teknisk forskrift, må trafikken mer enn fordobles for at støygrensene for innendørsstøy i forurensingsforskriften skal blir overskredet. Statens vegvesen kan ikke fremme innsigelse til planforslag med begrunnelse om at økt trafikk vil føre til at kravene til støytiltak etter forurensingsforskriften vil slå inn.

Planforslag som forutsetter avbøtende tiltak som tunneler, lokk over riksvegen, kulverter/ underganger eller nye gang- og sykkelbruer, kan gi grunnlag for innsigelse dersom dette ikke er avklart med Statens vegvesen. Selv om tiltakene forutsettes finansiert av andre enn Statens vegvesen, må det være avklart at tiltakene er forenelig med vegens funksjon, drift og vedlikehold, og planer for videre utbygging av riksvegen. Det samme gjelder om Statens vegvesen pålegges kostnader som ikke faller innenfor riksvegansvaret, eller kostnader som på andre måter er urimelige. Rekkefølgekrav om opparbeiding av areal utenfor riksvegen, som ikke har sammenheng med vegbyggingen, eller krav om kompensasjonsareal for areal som ikke er vernet etter naturmangfoldloven, er eksempel på urimelige krav.

Reguleringsplaner for bygde vegprosjekter må også ivaretas i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel. Hvis kommuneplanens arealdel overstyrer reguleringsplaner for bygde riksveger, må det påses at byggegrenser og arealformålene til riksvegene opprettholdes. Det kan for eksempel gjelde forslag om å redusere byggegrensene eller disponere areal som har vært avsatt til annen veggrunn, viltoverganger eller tiltak i vassdrag. Planforslag som innebærer endringer i vedtatte reguleringsplaner for riksvegene, som er vesentlige for riksvegens funksjon, kan det være grunnlag for å fremme innsigelse til.

Planforslag som øker risikoen for flom, skred og andre naturfarer langs riksvegene, kan gi grunnlag for innsigelse. Det kan være aktuelt å stille krav om forebyggende tiltak eller at tiltaket flyttes lenger fra vegbanen. Naturfare kan ha betydelig konsekvenser både for trafikksikkerhet, vegnettets framkommelighet og sårbarhet, samt vanskeliggjøre og fordyre drift av vegnettet. Klimaendringene kan forverre dette.



## 4.4 Forringer planforslaget nasjonale turistveger?

Statens vegvesen har definert de nasjonale turistvegstrekingene, investert i tilretteleggingstiltak og har det faglige ansvaret for drift, utvikling og vedlikehold av tiltakene ved de nasjonale turistvegene. Flere av de nasjonale turistvegene er ikke riksveger og det er inngått driftsavtaler med vegeierne. Statens vegvesen kan fremme innsigelse til planforslag som forringer de nasjonale turistvegene. Det kan være planforslag som forringer tilretteleggingstiltakene ved de nasjonale turistvegene eller endrer arealbruken rundt de nasjonale turistvegene på en måte som ikke er forenelig med turistvegstatusen. Eksempel på slike tiltak kan være planforslag som legger til rette for utbygging av næringsområder helt opp til tilretteleggingstiltakene slik at de arkitektoniske kvalitetene og funksjonen til tilretteleggingstiltakene blir sterkt forringet.

Tilretteleggingstiltakene for de nasjonale turistveger er finansiert av staten. Statens vegvesen skal påse at nytten av de statlige investeringene ikke forringes.

## 4.5 Forringer planforslaget vegkulturminner?

Vegkulturminnene er fredet på to forskjellige måter. Det ene er forskriftsfredning av bygninger og anlegg som staten eier etter § 22 a i kulturminneloven, og det andre er fredning etter Verneplan for vegkulturminner. Norsk vegmuseum er Statens vegvesens fagorgan for vegkulturminner og kan gi faglige råd i plansaker.

Fylkeskommunene og riksantikvaren kan fremme innsigelse til planforslag som griper inn i eller forringer freda vegkulturminner. Statens vegvesen kan be fylkeskommunen vurdere innsigelse i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslag.

## 4.6 Sekundærvegnettet og beredskapsveger

Når riksvegen må stenges på grunn av hendelser eller spesielt vedlikehold, er vi avhengig av et sekundærvegnett eller beredskapsveger. For riksvegstrekinger med stor trafikk, kan det føre til svært høy belastning og dårlig trafiksikkerhet på sekundærvegnettet og redusert framkommelighet når trafikken fra riksvegen dirigeres dit. I en del områder kan det være nødvendig å sette krav og begrensinger på tiltak på og langs sekundærvegnettet. Statens vegvesen kan fremme innsigelse til planforslag som vil føre til for dårlig framkommelighet og dårlig trafiksikkerhet på sekundærvegnettet og beredskapsveger.

## 4.7 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 vurdere planer og om det er behov for å gi innspill eller fremme innsigelse. 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 Regjeringsvedtak gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger Regionale areal- og transportplaner Kommune(del)plan og reguleringsplan Statens vegvesens gjennomføringsplan for NTP	Gir planforslaget føringer for eller strider det med føringer i Nasjonal transportplan, regjeringsvedtak? Hindrer planforslaget realisering av fremtidige vegprosjekter forankret i nasjonale og regionale planer for riksveg? Kan planforslaget komme i konflikt med pågående planer eller vanskeliggjøre eller fordyre gjennomføring av vedtatte kommune (del) planer eller reguleringsplaner? Er planforslaget i berøring med riksvegnettet uten at Statens vegvesen har akseptert dette?
Sikrer planforslaget gode vilkår for å utvikle, drifte og vedlikeholde vegnettet?	
<b>Rammer:</b> Byggegrense fastsatt gjennom vegloven § 29 eller kommune(del) plan og reguleringsplan Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker, i NA rundskriv 98/20	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? Kan planløsningene ha negative konsekvenser for stabilitet i veggrunnen? Kan planforslaget ha negative virkninger for sikt og trafikksikkerhet? Vil planløsningene øke risikoen for flom, skred og andre naturfarer langs vegnettet? Opprettholder planforslaget byggegrenser for riksvegnettet i tidligere kommune(del)planer eller reguleringsplaner? (også for utbygde riksveganlegg)
Vegnormalene (se kapittel 5)	Kan planforslag ha negative konsekvenser for trafikksikkerhet og framkommelighet i riksvegnettet?
Nasjonale verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner	Kan planforslaget ha negativ betydning for oppfølging av «Nasjonale verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner»?
Naturmangfoldloven	Vil planforslaget ha negative konsekvenser for tiltak Statens vegvesen har gjennomført for å ivareta hensynet til biologisk mangfold, eksempelvis over- eller underganger for vilt?
Nasjonale turistveger	Forringer planforslaget tiltak Statens vegvesen har gjennomført som en del av den nasjonale turistvegsatsingen?
Beredskapsveger	Ivaretar planforslaget behovet for et trafikksikkert beredskapsvegnett med god framkommelighet
Kan planforslaget medføre urimelige eller uforutsette kostnader for vegforvalter?	
<b>Rammer:</b> Nasjonal transportplan og andre nasjonale styringsrammer fra regjering og Storting. Statens vegvesens gjennomføringsplan for NTP	Forutsetter planforslaget nye tiltak på riksvegnettet 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? Kan planforslaget føre til forurensning av vannressurser langs riksveg, f.eks forurensning av drikkevann eller vassdrag? Kan dette medføre vesentlige kostnader for Statens vegvesen som vegforvalter?

## 5 Sektoransvaret

### 5.1 Statens vegvesen har sektoransvar for det offentlige vegtransportsystemet

Statens vegvesens sektoransvar for det offentlige vegtransportsystemet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikkisikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag. Sektoransvaret skal ivaretas både gjennom opplæring og veiledning, og bruk av innsigelse til planforslag når det er nødvendig.

### 5.2 Er planforslaget i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR BATP)?

Regjeringen har vedtatt statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Planforslag som er i samsvar med de statlige planretningslinjene, er også i samsvar med statlige føringer om klimavennlig utbyggingsmønster og arealbruk. Statens vegvesen har sammen med andre statlige myndigheter ansvar for å påse at planforslag er i samsvar med de statlige planretningslinjene. Statens vegvesen skal ha særlig oppmerksomhet på planløsninger som minimaliserer behovet for transport og legger til rette for kollektivtrafikk, gåing og sykling. Videre at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkisikkerhet og effektiv arealbruk.

Statlige planretningslinjer skal konkretiseres i regionale areal- og transportplaner og i kommuneplanens arealdel. Den nasjonale politikken for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging er også noe utdypet i Nasjonal transportplan.

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 og ta forbehold om mulige innsigelser i oppfølgende planer.

Kompleksiteten med å følge opp de statlige planretningslinjene gjør det vanskelig å trekke helt klare ansvarsgrenser mellom statlige myndigheter og å avklare/fastlegge innslagspunktet for når det skal fremmes innsigelse til planforslag. Dette kan gjøre det nødvendig å samarbeide og diskutere problemstillinger med andre myndigheter som fylkeskommunen, statsforvalteren, Bane Nor og eventuelt andre myndigheter som kan ha et delansvar. Det skal fremmes innsigelse til planforslag som på vesentlige punkter, ikke følger opp de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

### 5.2.1 Kompakte og bærekraftige byer og tettsteder

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

Sentrale mål som er definert i de statlige planretningslinjene, 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.

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 gode løsninger for kollektivtransport, gående og syklende.

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. 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 utbyggingsområdene fører til bilbasert transport.

Etter de statlige planretningslinjene skal det legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering, eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter.

### 5.2.2 Planlegging i mindre byer og tettsteder

Statens vegvesen skal legge statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 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 presset på areal og potensialet for reduksjon av klimagassutslipp er større i store byer enn i mindre byer og tettsteder, vil også konsentrert utbygging på mindre steder gi grunnlag for mer sykling og gåing til hverdagslige gjøremål og redusere kostnader til nødvendig infrastruktur. Fortetting i små og mellomstore byer vil også kunne gi bedre grunnlag for kollektivreiser i og mellom byene.

I områder med lite utbyggingspress, åpnes det for mer differensiert utbyggingsmønster, dersom lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting. Vi må 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. Planforslagene må være i samsvar med kommuneplanens arealdel.

I planforslag hvor det legges til rette for spredt boligbygging, vil det også være viktig å ivareta trafiksikkerhet 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.

### 5.2.3 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, i tettsteder og rundt kollektivknutepunkt. Her gir statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og nasjonale klimamål holdepunkt for å vektlegge tiltak for å redusere klimagassutslipp i og rundt de største byene.

En annen målkonflikt knyttet til nasjonale mål i de statlige planretningslinjene, er å balansere ønsket om å redusere klimagassutslipp og å fortette i byer, tettsteder og rundt 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.

De statlige planretningslinjene gir støtte for at fortetting, reduksjon av klimagassutslipp og å legge til rette 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 åpnes for arealutnyttelse utover det som er vanlig. Samtidig sier de statlige planretningslinjene 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 ivarett, 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. Kommunen må balansere disse hensynene i sin arealplanlegging, og statsforvalteren er tillagt myndighet til å kunne fremme innsigelse til planforslag som ikke ivaretar hensynene til støy- og luftforurensning i tilstrekkelig grad. Fortetting i byer, tettsteder og kollektivknutepunkt og nasjonale mål knyttet til jordvern og andre verneinteresser er også typiske målkonflikter. Det er statsforvalter som har det generelle ansvaret for jordvernspørsmål. 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 samfunnets øvrige behov.

Hensynet til fortetting skal vektlegges sterkere i områder med stort utbyggingspress med god kollektivdekning nært by- og tettstedssentra enn i øvrige områder. De statlige planretningslinjene 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 friluftssinteresser.

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

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

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging gir generelle føringer om at kollektivtransport, sykling og gåing skal prioriteres og tilrettelegges for i planlegging. Det kan være grunnlag for innsigelse dersom planforslag i byområder ikke har prioritert framkommelighet for kollektivtransport, syklende og gående eller ikke inneholder kollektivtraséer og trafikksikre løsninger for gående og syklende. Nullvekstmålet i klimaforliket innebærer at veksten i persontrafikken i de største byene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Manglende løsninger for gående og syklende, kan også gi grunnlag for innsigelse.

Statens vegvesen har også rollen som kollektivdirektorat som innebærer et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport. Jernbanedirektoratet har tilsvarende ansvar på jernbanesektoren. Statens vegvesen har et særlig ansvar for å ivareta gode og framtidsrettede løsninger for kollektivtrafikken i arealplanleggingen.

#### **5.2.5 Samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse**

Samfunnsøkonomiske analyser omfatter både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging stiller krav om god samfunnsøkonomi både for arealbruken og transportsystemet. Planlegging etter retningslinjene skal bidra til bedre 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 veier. Målet om samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse handler om å velge løsninger som gir gunstigst samfunnsøkonomi både for gjennomføring av planforslaget og for samfunnet. Planforslag som vil føre til dårlig samfunnsøkonomi, kan det fremmes innsigelse til.

#### **5.2.6 Byvekstavtaler, belønningsavtaler og bypakker**

Byvekstavtaler og belønningsavtaler er avtaler mellom de største byområdene, fylkeskommunene og staten for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Bypakker er bompengepakker og offentlig finansiering av vegprosjekter som kan gjelde en prosjektportefølje i et byområde. Statens vegvesen skal ta ansvar for å medvirke til at statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging legges til grunn for planleggingen i byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler og bypakker.

Avtalene mellom staten og byområdene skal bidra til å nå nasjonale og regionale mål for transport og arealbruk; nullvekstmål for biltrafikken og at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Statlig delfinansiering er vesentlig i de fleste avtalene, og Statens vegvesen må påse at arealplanleggingen bidrar til å nå målene i avtalene. Regionale areal- og transportplaner og kommuneplanens arealdel er viktige grunnlag for slike avtaler og bypakker. Planforslag som ikke følger opp eller vanskeliggjør gjennomføring av byvekstavtaler, belønningsavtaler og bypakker, kan det fremmes innsigelse eller vesentlig innvending til. For vesentlig innvending se kap. 8.

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

Første kolonne i sjekklister gir oversikt over nasjonale og regionale føringer og styringsdokumenter som kan gi grunnlag for innsigelse. Spørsmålene i andre og tredje kolonne skal gi hjelp til å vurdere planforslag og om det er behov for å gi innspill eller fremme innsigelse. 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 planforslag av en viss størrelse.

<b>Kompakte og bærekraftige byer og tettsteder og redusert transportbehov</b>		
<b>Nasjonale og regionale føringer</b>	<b>Kommuneplan</b>	<b>Reguleringsplan</b>
<p>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging</p> <p>Klimaforliket</p> <p>Nasjonal transportplan</p> <p>Regjeringsvedtak på bakgrunn av konseptvalgutredninger</p>	<p>Er planforslaget i tråd med nasjonale og regionale føringer knyttet til klimagassreduksjon, og samordnet boligareal- og transportplanlegging?</p> <p>Er planforslaget i tråd med regjeringsvedtak gjort på bakgrunn av konseptvalgutredninger?</p>	<p>Er nye utbyggingsområder i reguleringsplanen i tråd med kommuneplanens arealdel og vedtatt utbyggingsstrategi i kommuneplanen?</p>
<p>Regionale areal- og transportplaner</p>	<p>Er utbyggingsområder i samsvar med regionale planer for bolig, areal og transportplanlegging?</p>	<p>Er nye utbyggingsområder i reguleringsplanen i tråd med kommuneplanens arealdel og vedtatt utbyggingsstrategi i kommuneplanen?</p>
<p>SPR-BATP 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.</p>	<p>Der det planlegges nye utbyggingsområder står disse i sammenheng med eksisterende og planlagt transportsystem?</p>	<p>Er nye utbyggingsområder i reguleringsplanen i tråd med kommuneplanens arealdel og vedtatt utbyggingsstrategi i kommuneplanen?</p>
<p>SPR-BATP 4.3: I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.</p>	<p>Gir planforslaget økte transportbehov?</p> <p>Er det tilrettelagt for kollektiv, sykling og gåing?</p>	<p>Åpner reguleringsplanen for endringer av arealformål eller bestemmelser som medfører betydelig økning av transportomfang, enn det som er forutsatt i overordnet plan?</p>
<p>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.</p>	<p>Er fortetting og effektiv arealutnyttelse i byer, tettsteder og rundt kollektivknutepunkter vurdert?</p> <p>Er potensialet for fortetting dokumentert og utnyttet, før nye areal blir regulert til utbyggingsområder?</p>	<p>Åpner reguleringsplanen for endringer av arealformål eller bestemmelser som medfører betydelig økning av transportomfang, enn det som er forutsatt i overordnet plan?</p>
<p>Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres til sentrumsnære områder</p>	<p>Står omfanget av nye boligområder i sammenheng med antatt boligbehov og kommunens planreserve?</p> <p>Legger planforslaget opp til at byer og tettsteder vokser innenfra?</p>	<p>Åpner reguleringsplanen for endringer av arealformål eller bestemmelser som medfører betydelig økning av transportomfang, enn det som er forutsatt i overordnet plan?</p>
<p>Utvikling av nye, større boligområder må sees i sammenheng med behovet for infrastruktur.</p>	<p>Står omfanget av nye boligområder i sammenheng med antatt boligbehov og kommunens planreserve?</p> <p>Legger planforslaget opp til at byer og tettsteder vokser innenfra?</p>	<p>Åpner reguleringsplanen for endringer av arealformål eller bestemmelser som medfører betydelig økning av transportomfang, enn det som er forutsatt i overordnet plan?</p>
<p>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.</p>	<p>Er områder for varehandel og servicefunksjoner i samsvar med regionale areal- og transportplaner?</p> <p>Er store offentlige og private tjenestetilbud lokalisert nært sentrum eller i nærheten av kollektivknutepunkt?</p>	<p>Er nye utbyggingsområder i reguleringsplanen i tråd med kommuneplanens arealdel og vedtatt utbyggingsstrategi i kommuneplanen?</p> <p>Er arbeidsplassintensive virksomheter lokalisert sentralt og nært kollektivknutepunkt?</p>
<p>SPR-BATP 6.5: Retningslinjene gjelder også for lokalisering av kommunale, fylkeskommunale og statlige etater og foretak.</p>	<p>Står lokalisering og dimensjonering i forhold til befolkningsgrunnlag og stedets funksjon?</p> <p>Vil etableringen bidra til økt bilbruk?</p>	<p>Vil planlagte handelsetableringer føre til byspredning?</p> <p>Gir planlagte handelsetableringer dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer eller ønsker å bruke bil?</p>
<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>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>Er hensynet til trafiksikkerhet ivarettatt og sikres trygge skoleveger?</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>Er hensynet til trafiksikkerhet ivarettatt og sikres trygge skoleveger?</p>
<p>Bymiljøavtaler og bypakker</p>	<p>Er planforslaget i tråd med inngåtte bymiljøavtaler og målsettinger i bypakker?</p>	<p>Er planforslaget i tråd med inngåtte bymiljøavtaler og målsettinger i bypakker?</p>

Klima- og miljøvennlige transportformer; kollektiv, sykling og gåing		
Nasjonale og regionale føringer	Kommuneplan	Reguleringsplan
<p>SPR-BATP 4.4: Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikk 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 kollektivtrafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler.</p>	<p>Er egnede og tilstrekkelige areal avsatt til traséer og anlegg for kollektivtransport og gang- og sykkelveg?</p> <p>Inneholder planforslaget løsninger for myke trafikanter?</p> <p>Er veginfrastruktur for gående og syklende sikret i bestemmelsene til nye utbyggingsområder? (som rekkefølgekrav eller krav til senere reguleringsplan)</p> <p>Er løsninger for gående, syklende og kollektivtransport prioritert i byer og tettsteder?</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 blir ivare tatt? Er dette tilstrekkelig ivare tatt i reguleringsbestemmelsene?</p> <p>Er det behov for rekkefølgebestemmelser for å sikre gjennomføring/bygging av gang- og sykkelveg?</p> <p>Er det satt krav til sykkelparkering i reguleringsbestemmelsene?</p> <p>Er universell utforming ivare tatt i reguleringsbestemmelsene?</p>
<p>SPR-BATP 4.4: I større by- og tettstedsområder der økt sykling og gåing kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.</p>	<p>Er sammenhengende vegnett for gående og syklende vurdert? (der det er naturlig og mulig)</p>	<p>Er reguleringsplanen i tråd med overordnet plan for gående og syklende?</p>
<p>SPR-BATP 4.4: Det bør legges til rette for innfartsparkering langs hovedlinjene for kollektivtrafikken.</p> <p>Tilrettelegging for innfartsparkering må ses i sammenheng med behovet for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter</p>	<p>Er det satt av areal til innfartsparkering der det er hensiktsmessig?</p> <p>Legger planforslaget til rette for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter?</p>	

Samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse		
Nasjonale føringer	Kommuneplan	Reguleringsplan
<p>SPR- BATP 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.</p>	<p>Legger planforslaget opp til samfunnsøkonomisk lønnsomme løsninger og samordning av utbyggingsmønster og transportsystem?</p>	<p>Legger planforslaget opp til samfunnsøkonomisk lønnsomme løsninger og samordning av utbyggingsmønster og transportsystem?</p>
<p>SPR-BATP 5.1: Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal omfatte alternative vurderinger som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn, herunder samfunnsøkonomiske virkninger.</p>	<p>For større tiltak i transportnettet; er det gjennomført alternativvurderinger og gjort samfunnsøkonomiske beregninger?                      Er flere planalternativer inkl. 0-alternativet, utredet?</p>	<p>For større tiltak i transportnettet; er det gjennomført alternativvurderinger og gjort samfunnsøkonomiske beregninger?                      Er flere planalternativer inkl. 0-alternativet, utredet?</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>Viser analyser om økt transportbehov kan løses med et effektivt kollektivtilbud og tilrettelegging for sykling og gåing?</p>	<p>Viser analyser om økt transportbehov kan løses med et effektivt kollektivtilbud og tilrettelegging for sykling og gåing?</p>



## 5.3 Ivaretar planforslaget trafikk sikkerhet, framkommelighet og universell utforming?

### 5.3.1 Grunnlaget for innsigelse

Statens vegvesen har ansvar for at hele det offentlige vegtransportsystemet skal være trygt og effektivt. Ansvar for trafikk sikkerhet, framkommelighet og universell utforming skal ivaretas for alle trafikantgrupper. Ansvar omfatter både persontransport og næringstransport, og inkluderer biltransport, fotgjengere og syklister, kollektivtransport og transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

Uttalelser og innsigelser til planforslag om trafikk sikkerhet, framkommelighet og universell utforming bør være forankret i nasjonale mål for trafikk sikkerhet og framkommelighet, og i vegnormalene hvor disse hensynene skal være ivarettatt.

### 5.3.2 Nasjonale mål for trafikk sikkerhet og framkommelighet

Nullvisjonen om «ingen drepte og hardt skadde i trafikken» fastsatt i Nasjonal transportplan skal ligge til grunn for Statens vegvesens trafikk sikkerhetsarbeid. I Nasjonal transportplan vektlegges spesielt å styrke trafikk sikkerheten 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 trafikk sikkerheten ikke er tilfredsstillende ivarettatt i et planforslag, kan dette være grunnlag for å fremme innsigelse.

Alle veieiere har et selvstendig ansvar for å ivareta trafikk sikkerhet, framkommelighet og universell utforming på sitt vegnett. Nye Veier AS er i vegsikkerhetsforskriften pålagt å ha tilsvarende system som Statens vegvesen for sikkerhetsforvaltning av vegnettet. Fylkeskommunene har etter avviklingen av SAMS vegadministrasjon fått egen fylkesvegadministrasjon. Det skal derfor være høy terskel for at Statens vegvesen skal fremme innsigelse til planforslag fra Nye Veier AS eller til planforslag som berører fylkesvegnettet.

Ett av hovedmålene 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. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett. I planforslag for godshåndtering som krever atkomst fra hovedvegnettet, bør Statens vegvesen påse at tilfredsstillende atkomster er sikret. 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.

Planforslag som kan gi grunnlag for innsigelse ut fra hensynet til framkommelighet, kan eksempelvis være forslag til nye avkjørslar, kryss 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 at 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 trafikk mønsteret 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. Statens vegvesen kan i slike tilfeller be om at det tas inn rekkefølgekrav i planbestemmelsene, som sikrer nødvendige tiltak på veginfrastrukturen, før hele eller deler av planen gjennomføres. Det kan også være aktuelt å fremme krav som sikrer framkommelighet og trafikk sikkerhet i anleggsperioden for et tiltak.

### 5.3.3 Trafikksikkerhet og framkommelighet er innarbeidet i vegnormalene

Føringene for trafikksikkerhet 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. Vegnormalene som gjelder alt offentlig vegnett, skal sikre en tilfredsstillende og helhetlig kvalitet på vegnettet. 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 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 hovedvegnettet. Det må vurderes vegkapasitet, hvilke trafikantgrupper som skal betjenes, hva som skal være dimensjonerende kjøretøy. I tillegg må løsninger for kollektivtransport, gående og syklende vurderes.

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

### 5.3.4 Er planforslaget i samsvar med vegnormalene?

Aktuell vegmyndighet kan gjennom fraviksbehandling vurdere veg- og gateløsninger som ikke er i samsvar med vegnormalene. For kommunale veger er kommunen fraviksmyndighet, for fylkesveger er fylkeskommunen fraviksmyndighet, og for riksveger er Statens vegvesen fraviksmyndighet. I tillegg er Statens vegvesen fraviksmyndighet for enkelte tiltak på bru og tunnel på fylkesveger.

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.

Dersom kommunen velger å gjennomføre planprosessen før fraviksbehandlingen for riksveger og for bru og tunnel på fylkesveg er avklart, skal det fremmes innsigelse til planforslaget. Innsigelsen trekkes hvis fraviket blir godkjent.

### 5.3.5 Sjekkliste for vegnormaler, trafikksikkerhet og framkommelighet

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. 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. 3 og 4	Er vegens trafikkmengde og fartsgrense i samsvar med valgt dimensjoneringsklasse? (inkl. kollektiv, sykkel- og gangtrafikk)	
Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte	N100 kap. 2,3 og 5	Vil tiltak i planforslaget 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. 2 og 5	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. 4.5	Er det satt av egnet areal med tilstrekkelig lengde og sikt?	Er krav til forbikjøringsstrekninger ivaretatt?
Avkjørsler	Forskrift om avkjørsler fra offentlig veg N100 kap. 4.1.4	Er eventuell Rammeplan for avkjørsler integrert i, eller lagt til grunn for utformingen av kommuneplanens 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. 4.8 N101	Er det behov for stopplommer, rasteplasser eller andre sideanlegg i planområdet?	Er krav til bruk av og utforming av rekkverk og vegens sideterreng iht. krav i håndbøkene?
Løsninger for gående og syklende	N100 kap. 5.1	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. 2,3 og 4	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. 5 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?	

## 5.4 Er planforslaget i samsvar med kravene til 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. Sentrale føringer på området er gitt gjennom likestillings- og diskrimineringsloven, plan- og bygningsloven og byggeteknisk forskrift. Statens vegvesen har i dag rollen som kollektivdirektorat, noe som innebærer et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport, herunder universell utforming.

Likestilling og diskrimineringsloven 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 sykkeløsninger, knutepunkter og holdeplasser. Universell utforming skal være innarbeidet i hovedløsningene. Dersom kostnader, sikkerhetshensyn eller vernehensyn gjør det uforholdsmessig krevende å få til fullt universell utformede løsninger, skal dette redegjøres for i planbeskrivelsen.

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

Ved deltakelse i planarbeid skal Statens vegvesen vurdere om planforslag 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 vei 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 Direktorat for byggekvalitets kompetanseprogram for universell utforming og planlegging.

### 5.4.1 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 vurdere planer og om det er behov for å gi innspill eller fremme innsigelse. 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>Likestilling og diskrimineringsloven § 17 Offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten har plikt til universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjoner 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 effekten av å fjerne barrierer for personer med funksjonsnedsettelse, om virksomhetens funksjon er av offentlig art, kostnader med tilretteleggingen, virksomhetens ressurser, sikkerhets-hensyn og vernehensyn.</p> <p>Pbl § 1-1, 5.ledd. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltaket.</p> <p>Statens vegvesen har i dag rollen som kollektivdirektorat, noe som innebærer et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport, herunder universell utforming.</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>Byggteknisk forskrift (TEK 17)</p> <p>Håndbok N100, Veg- og gateutforming</p> <p>NS 11005 Universell utforming av uteområder</p>	<p>Er universell utforming omtalt i planbeskrivelsen?</p> <p>Er status for universell utforming beskrevet for de ulike delene av planforslaget?</p> <p>Sikrer planforslaget hensynet til universell utforming og at dette følges opp i reguleringsplanleggingen?</p> <p>Er framkommelighet og trafikksikkerhet ivarettatt for alle trafikantgrupper?</p> <p>Er det tatt hensyn til topografiske forhold slik at planforslaget muliggjør gode løsninger for gående og syklende?</p>	<p>Ivaretar planforslaget kravene til universell utforming?</p> <p>Er universell utforming omtalt i planbeskrivelsen?</p> <p>Er universell utforming beskrevet for de ulike delene av planforslaget?</p> <p>Redegjøres det for hvordan prinsippene for universell utforming ivaretas internt i planområdet og i forhold til omkringliggende områder?</p> <p>Bør det fastsettes reguleringsbestemmelser for flere tema som krav om bredde, stigning, ledelinjer 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 hele reisekjeden universelt utformet?</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> <p>Krav og anbefalinger.</p>

## 6 Merknader til statlig arealplan fra andre sektorer

Statlig arealplan kan være kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan; plan- og bygningslovens § 6-4. Statlig arealplan vedtas av Kommunal og distriksdepartementet, og det er ikke anledning til å fremme innsigelse til statlig arealplan eller klage på planvedtaket. Hvis Statens vegvesen har merknader på nivå med innsigelse til et statlig planforslag, kan Statens vegvesen be Samferdselsdepartementet formidle Statens vegvesens merknader til Kommunal- og distriksdepartementet i forbindelse med sluttbehandlingen av planforslaget.

## 7 Konesesjoner for vassdragsreguleringer, kraftproduksjonsanlegg og overføringsanlegg

Konesesjoner for vassdragsreguleringer, kraftproduksjonsanlegg og overføringsanlegg kan gis etter tre lover:

- Lov om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven)
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)
- Lov om regulering og kraftutbygging i vassdrag (vassdragsreguleringsloven)

Alle lovene har samme system for bruk av innsigelse og klage i forbindelse med høring av konesesjonssøknader. De organene som har rett til innsigelse og klage etter plan- og bygningsloven, har også rett til å fremme innsigelse og klage til konesesjonssøknader etter vannressursloven, energiloven og vassdragsreguleringsloven. Ved behandlingen av konesesjon kan departementet bestemme at konesesjon skal ha virkning som statlig arealplan. Da kan forhold som krever tillatelse etter vegloven som tiltak innenfor byggegrensen til vegen, være avklart. For Statens vegvesen er det viktig å påse at alle anleggene som konesesjonen gir rett til å etablere, er forenelig med de interessene vi skal ivareta, for eksempel tiltak innenfor byggegrensen til vegen, atkomstveger med trafiksikre avkjørsler, sjøkabler i framtidige brutraseer, framtidige vegtraseer.

Når konesesjonen ikke har status som statlig arealplan, vil det være nødvendig med vedtak etter vegloven for tiltak som utvida bruk og nye avkjørsler, tiltak innenfor byggegrensen til vegen, plassering av ledninger langs vegen; jfr vegloven §32 med forskrift.

Statens vegvesen kan fremme innsigelse til søknader om konesesjon etter vannressursloven, energiloven og vassdragsreguleringsloven hvis konesesjonene berører vårt ansvar som forvalter av riksvegnettet i vesentlig grad. Innsigelsen fremmes til NVE under høringsperioden for konesesjonssøknaden. Det er ikke samordning av statlige innsigelser etter disse lovene. For innsigelser etter vannressursloven og energiloven skal NVE invitere til drøftingsmøte med de som har fremmet innsigelse for å prøve å løse saken. Hvis saken ikke blir løst, blir saken oversendt Olje- og energidepartementet til endelig avgjørelse.

Konesesjonssøknader uten innsigelse etter vannressursloven og energiloven avgjøres av NVE. For innsigelser etter vassdragsreguleringsloven kan Olje- og energidepartementet bestemme at de som har fremmet innsigelse til konesesjonssøknaden, skal få anledning til å kommentere søkers vurdering av innsigelsen før departementet tar stilling til konesesjonssøknaden.

Konesesjoner kan være på et overordnet nivå som følges opp med mer detaljerte planer som behandles av NVE. Hvis det er forhold i de detaljerte planene som ikke er forenelig med de interessene Statens vegvesen skal ivareta og som vi mener ikke er i samsvar med konesesjonsvedtaket, har vi anledning til å påklage vedtakene av disse planene. Klagen vurderes av NVE før de oversendes Olje- og energidepartementet for endelig avgjørelse.

Hvis Nye Veier AS ønsker å fremme innsigelse til konesesjonssøknader etter vannressursloven, energiloven eller vassdragsreguleringsloven, må det gjøres av Statens vegvesen etter samme system som for innsigelser etter plan- og bygningsloven.

## 8 Vesentlig innvending til regional plan eller regional planbestemmelse

Regional plan kan for eksempel være plan for framtidige traséer for riksveger gjennom flere kommuner eller regionale areal- og transportplaner. Hvis Statens vegvesen ut fra nasjonale eller statlige hensyn har vesentlig innvending til regional plan eller regional planbestemmelse ut fra de interessene Statens vegvesen skal ivareta, kan Statens vegvesen fremme vesentlig innvending til forslaget i forbindelse med høring og offentlig ettersyn, plan- og bygningsloven § 8-4. Etter at regional plan eller planbestemmelse er vedtatt, har fylkeskommunen ansvaret for å avklare om vesentlig innvending står ved lag og eventuelt sende planen videre til departementet for avklaring.



## 9 Referanser

1. Plan- og bygningsloven med lovkommentarer, 01.07.2009
2. Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, 01.07.2017
3. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 2014
4. Likestilling og diskrimineringsloven, 2018
5. Byggeteknisk forskrift (TEK 17), 19.06.2017
6. Vegloven, 1964
7. Vegtrafikkloven, 1965
8. Forskrift om anlegg av offentlig veg, 29.3.2007
9. Rundskriv H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven, 17.2.14
10. Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, 10.6.16
11. Retningslinjer for Statens vegvesens behandling av innsigelsessaker, vesentlige innvendinger til regionale planer og uttalelser til statlige arealplaner etter plan- og bygningsloven, 04.09.2020
12. T-1057 Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven, 01.07.1994
13. Instruks for Statens vegvesen, fastsatt av Samferdselsdepartementet, 17.12.2019
14. NA-rundskriv 1998/20 Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrenser, 1998
15. Håndbok 701 Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker. Statens vegvesen, 2008
16. N 100 Veg- og gateutforming. Statens vegvesen, 2021
17. N 101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr. Statens vegvesen, 2021
18. N 400 Bruprosjektering. Statens vegvesen, 2015
19. N 500 Vegtunneler. Statens vegvesen, 2021
20. Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Statens vegvesen, 2002
21. Håndbok V129, Universell utforming av veger og gater. Statens vegvesen, 2011.
22. Universell utforming og reguleringsbestemmelser. Norsk kommunalteknisk forening, 2008.
23. NS 11005 Universell utforming av uteområder
23. Kompetanseprogram for universell utforming og planlegging. Direktorat for byggkvalitet.
24. Instruks om utredning av statlige tiltak, 19.02.2016
25. Matrise for kostnadsstyring, 2019
26. Statens prosjektmodell, rundskriv R 108/19
27. Nasjonal transportplan



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

ISBN 978-82-7207-783-8