

Hørings svar til Forslag til endringer byggteknisk forskrift § 7-2 m.m. om sikkerhet for overvann

Svar på høring om regler for håndtering av overvann – endringer i byggteknisk forskrift (TEK17) og byggesaksforskriften (SAK10)

Statens vegvesen viser til utsendte høringer på endringer i regelverk knyttet til oppfølging av NOU 2015:16 *Overvann i byer og tettsteder*. Direktoratet for byggkvalitet er ansvarlig for høring på endringer i byggteknisk forskrift (TEK17) og byggesaksforskriften (SAK10) på oppdrag for Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Statens vegvesen støtter arbeidet med å sette ytterligere fokus på håndtering av overvann og å sette tydeligere krav i regelverket på dette området. Her er treledd-strategien et viktig utgangspunkt med hovedvekt på infiltrasjon og lokal håndtering. Samtidig vil åpning av vassdrag, infiltrasjon og fordrøyning, kreve mer areal enn rørsystemer. Dette er krevende i trange byrom og særlig knyttet til veg og ønsker om å kunne bygge så nær veg som mulig. Det gir også mer omfattende drifts- og vedlikeholdsoppgaver for vegeier.

Til kap. 3 i høringsnotatet

Nå er endringer i ulikt regelverk knyttet til NOU 2015:16 koordinert under en samlet revisjon. Statens vegvesen vil stille spørsmål ved om det er noen spesiell årsak til at dette høringsnotatet presenterer en definisjon av overvann i tilknytning til TEK17 som skiller seg fra forslaget til ny definisjon i forurensningsforskriften § 21? Omtalen av overvann bør inkludere smeltevann. Sjøl om det er en del av nedbøren, så er det viktig for videre forståelse og tolkning, at det er presisert.

Statens vegvesen savner en omtale av tele og frost i kap. 3 og 4 og i tilknytning til § 7-2. Ved endret klima er det forventet hyppigere temperatursvingninger rundt frysepunktet. Det vil kunne medføre at en økt andel av nedbøren vil komme som regn i vinterhalvåret på steder som har tele. Frost i bakken gir dårlige forhold for infiltrasjon og denne nedbøren vil umiddelbart renne av som overvann. Der øvre jordlag har begynt å tine, vil det gi økt fare for jordskred og tiltetting i sammenheng med slik avrenning. Statens vegvesen mener at dette er forhold som bør vurderes ved revisjon av regelverket.

De foreslåtte endringene i TEK17 vil medføre at kommunal praksis vil bli mer lik det som Statens vegvesen praktiserer i dag. Det vil på sikt redusere faren for å møte på flaskehals i avløpssystemene.

Til kap. 4 og 5 i høringsnotatet

Om flom og overvann

Det virker hensiktsmessig at regelverket justeres slik at skadesituasjoner som skyldes flom og/eller overvann blir vurdert likt for å fjerne tolkningstvilen rundt dette. Der er særlig fordi det er en flytende overgang for hva som vil være den lokale årsaken til risiko og skade. Slik Statens vegvesen ser det, vil det medføre noen konsekvenser som ikke er tydelig omtalt i notatet.

Forslaget om at reglene om flom også skal gjelde ved fare for oversvømmelse fra overvann vil medføre nye krav til hvilke nedbørsmengder overvannstiltak skal bygges for å tåle. Kravene vil i så fall bli at byggverk i sikkerhetsklasse F3 (samfunnskritisk) bygges for å tåle 1000-års flom og 1000-års nedbør. Vi har ikke full oversikt over om det er deler av veganlegg som vil faller inn under sikkerhetsklasse F3, det kan for eksempel være tekniske bygg. Vi vil bemerke at gjeldende metoder for å beregne flom ikke dekker 1000-års tilfeller. Konsekvensene av et slikt krav er ikke overskuelig, og kravet bør drøftes mer inngående før det innføres. Det vil i stor grad komme til anvendelse for offentlige bygg.

Vi vil her kort redegjøre for forholdet mellom regelverket etter vegloven og plan- og bygningsloven slik vi oppfatter det. Offentlige veianlegg planlegges etter plan og bygningsloven, og anlegges etter vegloven. Det er fastsatt utfyllende bestemmelser i forskrifter som er hjemlet i veglova, og i vegnormalene som er utviklet etter forskrift til vegloven og godkjent av SD. Formålet med regelverket er å sikre hensiktsmessig planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlig og privat veg.

Offentlige veganlegg som er detaljert avklart i reguleringsplan, er unntatt fra bestemmelser om byggesaksbehandling i plan- og bygningsloven. Videre er alle offentlige veganlegg hvor Statens vegvesen, fylkeskommunen eller et statlig utbyggingsselskap for veg (Nye Veier AS) er tiltakshaver, unntatt fra reglene om ansvar, kontroll og tilsyn (kapitlene 22-25) i plan- og bygningsloven. Bakgrunnen for unntaket fra reglene om

ansvar og kontroll er at det finnes eget regelverk på dette området med forankring i vegloven som skal ivareta kvaliteten for offentlige veganlegg.

Vegdirektoratet er myndighetsorgan for alle offentlige veger, og har bla. ansvar for å utvikle vegnormaler og veiledere for planlegging og bygging av offentlige veger og gater. Myndighet til å fravike vegnormalene hjemlet i vegloven er gitt Statens vegvesen ved Vegdirektoratet for riksveg, fylkeskommunen for fylkesveg og kommunen for kommunal veg med noen unntak. Vegdirektoratet er i forskrift gitt kompetanse til å fravike vegnormalene for bruer og annen bærende konstruksjon på fylkesveg. Vegdirektoratet er i forskrift og vegnormal også gitt kompetanse som myndighetsorgan til å forestå kontroll og godkjenning av bruer og tunneler på riks- og fylkesveg.

Statens vegvesen har som rutine at alle fravik som har betydning for utforming av reguleringsplan skal være godkjent før utlegging til offentlig ettersyn. Dette er en viktig rutine for sikre samordning mellom godkjenning av teknisk løsning fra vegmyndighet og planløsning som foreslås for vedtak av planmyndigheten.

Et relatert krav i dagens vegnormaler (N200 kap. 4) er at krav om at veger skal dimensjoneres for å tåle 200-års flom. I tillegg kommer sikkerhetsmarginer som inkluderer klimapåslag. I N200 er det definert egne sikkerhetsklasser for veg i pkt. 403.22. Dette er besluttet i samråd med Norges vassdrags- og energidirektorat. Håndbok N200 omtaler også krav for anleggsfasen. En nærmere utredning av konsekvenser av å utvide kravene i vegnormalene til dimensjonering for 1000-års nedbør og 1000-års flom for samfunnskritiske veger, kan eventuelt være aktuelt å vurdere.

DiBK sier i notatet (pkt. 4.3.3) at de ikke ser mulighet for å ta inn direkte overvannsutvalgets beregnede nedbørmengder og havnivå, da TEK 17 ikke omfatter planlegging. Høringsnotatet fremhever at man i stedet må legge til grunn den «beste fagkunnskapen til enhver tid» når konkrete nedbørmengder beregnes. Notatets pkt. 5.1.1 påpeker for øvrig at det er en mangel ved TEK 17 at den ikke regulerer hvilken dimensjonerende nedbør som skal legges til grunn, og at det derfor er vanskelig å angi en objektiv norm. Statens vegvesen støtter disse synspunktene.

Om nedstrøms bebyggelse

Begrepet nedstrøms må defineres entydig, som f.eks. til nærmeste vassdrag, samt evt. krav til fordrøyning før utslipp i denne.

Sikkerhet for nedstrøms bebyggelse for avledning av overvann fra den enkelte eiendom, bør som direktoratet foreslår, bli ivaretatt gjennom regulering og plan. Det er ikke tjenlig at alle som bygger må ivareta og vurdere nedstrøms sikkerhet i hvert enkelt tiltak.

Det bør imidlertid vurderes å lage unntak/forslag til bestemmelser for sårbar infrastruktur nedstrøms. Om det f.eks. skal bygges større bygg rett oppstrøms et sykehus bør avledning/flomvei forbi sykehuset sikres for F3, 1000-års nedbør heller enn 200- års nedbør. Dette på grunn av ekstra avrenningen som følge av tiltaket kan f.eks. medføre økt vannføring forbi sykehus ved flom.

Vi gjør oppmerksom på at større tiltakshavere som Statens vegvesen har særskilte krav til blant annet nedstrøms bebyggelse ved etablering av infrastruktur som vei, dette spesifiseres gjennom egne håndbøker og veiledere og ligger dermed utenfor det som dekkes av krav til bygninger i TEK17 og SAK10.

Om TEK 17 § 7-2 og merknader til bestemmelsen

Statens vegvesen støtter de endringene som er foreslått, men viser til kommentarer som er gitt til høringsnotatet i teksten ovenfor.

Vi savner en kommentar om grensesnittet mot vannressursloven og NVE sin myndighet med hensyn til vurdering av flomfare. Er bestemmelsene og veiledningen slik at kommunene og NVE nå vil ha lik vurdering av farenivå for flom og overvann?

Om TEK17 § 15-8

I høringsnotatet pkt. 5.6.2 er det spurt spesifikt om innspill på detaljering av bestemmelsen. Det spørres om det er hensiktsmessig å eksplisitt si at regelen om å dimensjonere for 200-årsnedbør for vanlige byggetiltak ikke vil gjelde der det foreligger en reguleringsplan som gir andre regler. Det mener vi er en god presisering som skaper klarhet og støtter at det tas inn i bestemmelsen.

Statens vegvesen vil i tillegg kommentere at begrepet *bortledning* i forslaget til ny bestemmelse, ikke er et godt uttrykk i denne sammenheng. Her vi vi vise til høringen på endring av plan- og bygningsloven og oppfordre til at ordlyden i TEK17 tilpasses slik at bestemmelsene kan ses i sammenheng. I plan- og bygningsloven er det grensen for forventet handtering av overvann på en eiendom, satt til 200 års gjentakintervall. Intensjonen er at mest mulig vann skal håndteres med infiltrasjon og fordrøyning. Det vi til vanlig forstår med bortledning, skal ta det overskytende vannet.

Andre virkninger av forslagene

I nye bestemmelser settes aktsomhetsnivået for overvann likt dagens bestemmelser om sikkerhet mot flom. Kravene om nye måter å håndtere overvann på gjør at valg av løsninger med tilhørende ansvar, blir mer krevende. Det vil gjelde for tiltak avklart i plan og for tiltak etter byggesøknader. Dette vil bl.a. føre til:

- Mer detaljerte utredninger innen bl.a. blå/grønne løsninger, spesielt i byer og tettsteder hvor løsninger er mer kostnadsdrivende
- Lengre planprosesser for å finne de riktige blå/grønne løsningene som vil fungere med tanke på bygging, drift og vedlikehold
- Økt samarbeid mellom kommunen og etater for å få en felles oversikt over flomveger, flomkart og disponible arealer/grøntarealer til infiltrasjon, fordrøyning og avledning bl.a.
- Økte kostnader på selve overvannsløsningene for å kunne løse sikkerheten mot flom
- Økt kunnskapsnivå for å få gode samfunnsøkonomiske løsninger

Byggesaksforskriften (SAK10)

Ettersom de aller fleste av Statens vegvesen sine prosjekter blir vedtatt med unntak fra behandling etter byggesaksforskriften, ut fra en detaljert reguleringsplan og krav hjemlet i vegloven, i forskrifter til vegloven, eller utviklet med hjemmel i forskrift, har vi ingen kommentarer til denne delen av høringen.

Økonomi og virksomhetsstyring

Med hilsen

Bjørne Grimsrud

Direktør
