



Jernbaneverket

Høringsutgave 15. okt. 2014

# Veileder

NASJONALE JERNBANEINTERESSER  
I AREALPLANLEGGINGEN  
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN



## FORORD

Jernbaneverket ønsker å oppnå et best mulig samarbeid med kommunene og andre myndigheter som behandler plansaker etter plan- og bygningsloven. Dette dokumentet er en veileder for god og effektiv samhandling mellom Jernbaneverket, kommunene som planmyndighet og andre aktører i arealplanleggingen.

I veilederen er det lagt vekt på å klargjøre:

- Hvilke hensyn Jernbaneverket vektlegger ved saksbehandling av andres planer.
- Hva nasjonale og vesentlig regionale jernbaneinteresser er i arealplanleggingen. Jernbaneinteressene skal i størst mulig grad være forutsigbare for kommunene og andre aktører, og informasjonen skal komme tidlig fram i planprosessene.
- Hvordan Jernbaneverket og kommunen kan samarbeide om planløsninger på en effektiv måte når nasjonale jernbaneinteresser blir berørt.
- I hvilke situasjoner Jernbaneverket kan bli nødt til å bruke innsigelse og andre virkemidler for å sikre at nasjonale jernbaneinteresser ivaretas.

Jernbaneverket er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet, og arbeider etter en instruks fastsatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2009.

<http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/etatsinstrukser/instruks-jernbaneverket-12062009.pdf>

Jernbaneverket skal på vegne av staten drifte, vedlikeholde og bygge ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg og innretninger. Jernbaneverket har ansvaret for trafikkstyringen på det nasjonale jernbanenettet. Dette omfatter kapasitetsfordeling/ ruteplanlegging og operativ trafikkstyring, herunder togledelse og publikumsinformasjon på stasjoner.

Overordnet myndighet fastsetter omfanget på jernbanenettet og bevilger penger til drift, vedlikehold av og investeringer i jernbanenettet som er underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar. Veilederen har derfor også som formål å legge til rette for god planlegging og effektiv bruk av offentlige midler til utbygging av infrastrukturen.

Denne veilederen bygger på gjeldende nasjonale føringer for samhandling mellom kommunen og statlige myndigheter, og Kommunal og moderniseringsdepartementets rundskriv H-2/14 «Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven».

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/kmd/dok/rundskriv/2014/rundskriv-h-214---supplering-av-rundskri.html?id=751295>

Veilederen revideres ved behov. Gjeldende versjon vil være tilgjengelig på [www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

## Innhold

1. NASJONALE OG VESENTLIG REGIONALE JERNBANEINTERESSER.....	3
2. PLANFAGLIGE KRAV OG SIKKERHET .....	4
2.1    Jernbaneloven § 10 og byggegrenser .....	5
2.2    Sikkerhet og planoverganger .....	5
2.3    Samråd om planfaglige krav og sikkerhet .....	6
2.4    Manglende oppfølging og bruk av innsigelse.....	7
3. JERNBANENS AREALBEHOV .....	7
3.1    Arealplaner som kan berøre jernbanens arealbehov.....	8
3.2    Samråd om nasjonale jernbaneinteresser og arealbruk .....	9
3.3    Arealkonflikter som ikke er løst og bruk av innsigelse.....	9
4. NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK .....	10
5. EFFEKTIV SAMHANDLING OG KONFLIKTAVKLARING .....	11
5.1    Avklaring av jernbaneinteresser .....	11
5.2    Effektivt samråd ved avvik eller konflikter .....	12
5.3    Nødvendig oppfølging etter høring og offentlig ettersyn .....	12
5.4    Når Jernbaneverket er tiltakshaver og utarbeider arealplaner selv.....	12

# 1. NASJONALE OG VESENTLIG REGIONALE JERNBANEINTERESSER

Jernbaneverket er som statlig fagmyndighet for jernbane tildelt ansvaret for å definere nasjonale og vesentlig regionale jernbaneinteresser i arealplanleggingen etter § 5-4 i plan- og bygningsloven, jf. Kommunal- og moderniseringsdepartementet, rundskriv H-2/14. De nasjonale og vesentlig regionale jernbaneinteressene kan deles i tre hovedtyper:

- Planfaglige krav og sikkerhet
- Jernbanens arealbehov
- Nasjonal og regional arealpolitikk

I tabell 1 er det gitt en hovedoversikt over nasjonale og vesentlig regionale jernbaneinteresser.

NASJONALE OG VESENTLIG REGIONALE JERNBANEINTERESSER		
PLANFAGLIGE KRAV OG SIKKERHET	JERNBANENS AREALBEHOV	NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK
Grunnlag og innhold er omtalt i kap. 2	Grunnlag og innhold er omtalt i kap. 3	Grunnlag og innhold er omtalt i kap. 4
<ul style="list-style-type: none"><li>• Byggegrenser mot jernbane</li><li>• Minste avstand til veg, sti eller lignende langs elektrifisert jernbane</li><li>• Minste avstand til bruer eller lignende over elektrifisert jernbane</li><li>• Sikringszone for jernbane i tunneler eller kulverter</li><li>• Forbud mot etablering av nye planoverganger</li><li>• Risiko- og sårbarhetsanalyse med relevant omtale av sikkerhet for berørte jernbaneanlegg</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Strategier for utvikling av jernbanen (KVU)</li><li>• Planer for nye jernbanetiltak etter plan og bygningsloven</li><li>• Planer som vesentlig fordyrer jernbanetiltak</li><li>• Parkering for togreisende</li><li>• Stasjoner, terminaler og anlegg, samt eksisterende bane med tilhørende installasjoner</li><li>• Arealbruk som innebærer bærende konstruksjoner over jernbane (lokk)</li><li>• Endret bruk av eksisterende planoverganger</li><li>• Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging</li><li>• Regionale planer for samordnet areal- og transport</li><li>• Fredede eller bevaringsverdige bygninger og jernbaneanlegg</li></ul>

Tabell 1. Hovedoversikt nasjonale og vesentlig regionale jernbaneinteresser.

## 2. PLANFAGLIGE KRAV OG SIKKERHET

Planfaglige krav og sikkerhet omfatter nasjonale jernbaneinteresser knyttet til sikkerhet nedfelt i instruks, lover, forskrifter og jernbanens regelverk. Disse sikkerhetskravene forutsettes avklart gjennom skriftlige uttalelser fra Jernbaneverket.

PLANFAGLIGE KRAV OG SIKKERHET	GRUNNLAG	INNHold
<b>Byggegrense mot jernbane</b>	Jernbaneloven § 10 Vedtatt arealplan med bestemmelser om byggegrenser.	30 meter byggegrense fra nærmeste spors midtlinje, eller annen fastsatt grense i arealplaner etter plan- og bygningsloven.
<b>Minste avstand til veg, sti eller lignende langs elektrifisert jernbane*</b> <i>*Kravet gjelder også der det er planer om å elektrifisere jernbanen</i>	Jernbaneverkets tekniske regelverk. Underbygning, bok 520, kapittel 14 pkt. 3.2.2.  Forskrift om elektriske forsyningsanlegg, 2005-12-20, (spesifikke krav i kap. 8).	Minste avstand skal være 9 meter fra nærmeste spors midtlinje + H (høydeforskjell mellom tiltak og spor). For gang- og sykkelvei kan 5 meter + nødvendig areal til sikkerhetstiltak brukes som minimum.
<b>Minste avstand til bruer eller lignende over elektrifisert jernbane*</b> <i>*Kravet gjelder også der det er planer om å elektrifisere jernbanen</i>	Jernbaneverkets tekniske regelverk. Underbygning, bok 520, kap. 5 (normalprofiler, særlig pkt. 2.7).  Forskrift om elektriske forsyningsanlegg, 2005-12-20.  Jernbaneverkets tekniske regelverk, Bruer, bok 525, kap. 10 (om skjerming av rekkverk).	Standardhøyde mellom skinneoverkant og underkant bru er 7,2 m. Beregnes i det enkelte tilfelle i henhold til teknisk regelverk. Der det er autotrafo, forbi-gangsledning eller mateledning kreves ombygging.  Rekkverk på bruer skal sikres med beskyttelsesskjerm.
<b>Sikringssone for jernbane i tunneler eller kulverter</b>	Jernbaneverkets tekniske regelverk. Sikringssone er som hovedregel fastsatt i reguleringsplaner vedtatt etter 1985.	Inngrep i sikringssonen eller overflatearbeider som kan medføre skader på sikringssonen krever tillatelse fra Jernbaneverket. Energibrønner eller lignende tillates ikke etablert i sikringssonen.
<b>Forbud mot etablering av nye planoverganger</b>	Forskrift 2011-04-11 om nasjonale tekniske krav § 3-6.	Nye planoverganger er ikke tillatt.
<b>Risiko- og sårbarhetsanalyse med relevant omtale av sikkerhet for berørte jernbaneanlegg</b>	Plan- og bygningsloven §§ 4-3, 3-1	Når planen omfatter utbygging i tilknytning til jernbaneanlegg skal følgende sikkerhetsforhold vurderes: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beredskapsplasser ved lange tunneler</li> <li>– Jernbanestøy og vibrasjoner</li> <li>– Sikring mot ferdsløst i spor</li> <li>– Avsporing</li> <li>– El-sikkerhet</li> </ul>


Tabell 2. Hovedoversikt ulike typer planfaglige krav og sikkerhet med grunnlag og eksempler på innhold.

Planfaglige krav og sikkerhet vil kunne være et tema i kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner (område og detaljregulering) når jernbane med tilhørende anlegg blir berørt i planarbeidet.

## 2.1 Jernbaneloven § 10 og byggegrenser

I henhold til jernbaneloven § 10 er det *“forbudt uten etter avtale med kjøreveiens eier å oppføre bygning eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, dersom ikke annet følger av reguleringsplan.”*

Jernbaneverket kan etter søknad i enkeltsaker gi dispensasjon fra byggeforbudet i jernbaneloven § 10. For reguleringsplaner uten fastsatt byggegrense mot jernbanen, gjelder jernbaneloven § 10.



En gjennomgang av arealplansaker der Jernbaneverket har fremmet innsigelse når planen er lagt ut til høring og offentlig ettersyn, viser at det i mange saker er konflikt knyttet til byggegrenser mot jernbanen. De fleste sakene ble løst lokalt ved at kommunen imøtekom Jernbaneverkets krav om byggegrense.

Erfaringene fra plansakene viser at det er viktig at kommunen kommer i tidlig dialog om byggegrenser med Jernbaneverket når dette er en problemstilling i planarbeidet.

Bestemmelser om byggegrenser er begrunnet i jernbanetekniske hensyn, samt miljø- og sikkerhetshensyn. Stikkordsmessig nevnes:

- Kontroll med bygg- og anleggsvirksomhet nær sporet som bl.a. kan forårsake setningsskader eller fare for liv og helse på grunn av nærhet til høyspenningsanlegg (kontaktledning)
- Sikre sikt for togfører til signal, skilt, planovergang, spor i kurve m.m.
- Redusere risiko for ulovlig ferdsel i og ved spor
- Sikre adkomst til sporet for drift og vedlikehold
- Sikre handlefrihet ved ombygging eller utvidelse av infrastrukturen, herunder plass for flere spor, kontaktledninger, tekniske bygg, signaler, støyskjermer, planskilt kryssing m.m.
- Tilstrekkelig avstand reduserer miljøulemper som støy, vibrasjoner, strukturlyd m.m.
- Redusere konsekvenser av brann og ulykker langs sporet
- Sikre plass for og redusere risiko for skade ved snørydding

## 2.2 Sikkerhet og planoverganger

Ulykker knyttet til planoverganger har forårsaket mange dødsfall i jernbanetrafikken i Norge. I tillegg kan ulovlig ferdsel i og ved spor skyldes både manglende kryssingsmulighet og tilgang til sporet fra planovergang. I perioden 2001-2013 var det 48 drepte på jernbanen i Norge. 33% av dødsulykkene skjedde på planoverganger, og 56% av dødsulykkene skyldtes personer som befant seg i og ved spor. Sikring og nedleggelse av planoverganger, samt etablering av planskilte løsninger, er derfor et av de viktigste satsningsområdene for økt sikkerhet på jernbanen.

Det er i henhold til forskrift ikke tillatt å etablere nye planoverganger. Enhver planovergang er å anse som en midlertidig løsning. I tillegg skal endret bruk av planovergang opprettholde eller øke sikkerhetsnivået knyttet til jernbanetrafikken. Dette innebærer bl.a. at nye utbyggingsområder som medfører økt behov for kryssing av jernbane, må forutsette etablering av planskilt kryssing for tiltakshavers regning. Det er viktig at det etableres god(e) planskilt(e) kryssingsmulighet(er), både for myke trafikanter og for kjøretøy.

Høyesterett avsa i juni 2014 en dom som klargjør at Jernbaneverket har rett til å stenge og regulere bruken av eksisterende planoverganger. Dette kan sammenlignes med Statens vegvesens rett til å endre avkjørsler til offentlig veg.



Arealplaner som legger til rette for økt trafikk over eksisterende planoverganger, vil kunne føre til redusert sikkerhet og en situasjon Jernbaneverket ikke kan akseptere. Gjennomgang av plansaker med denne type konflikter viser at det i mange plansaker må bygges en planskilt kryssing for at planen skal kunne realiseres. Dersom det ikke foreligger offentlige bevilgninger til tiltaket og ny utbygging ikke kan bære kostnadene, vil planen ikke være realiserbar og området kan ikke anses modent for utbygging.

## 2.3 Samråd om planfaglige krav og sikkerhet

Jernbaneverket har etter plan- og bygningsloven § 3-2 rett og plikt til å informere om planfaglige krav og sikkerhet og delta i planprosessene når plansaken berører Jernbaneverkets saksfelt. Ved varsel om planoppstart vil Jernbaneverket så langt grunnlaget for varslet tillater, informere om plansaken vil berøre planfaglige krav og sikkerhet.

Jernbaneverket kan bistå kommunen med å avklare planfaglige krav og sikkerhet i arealplanprosessene om det er behov for dette. Legges kravene til grunn for planleggingen, er det ikke behov for ytterligere samråd med Jernbaneverket i planprosessen.

Dersom det i planprosessen kommer opp begrunnede behov for avvik fra planfaglige krav og sikkerhet, tas dette opp med Jernbaneverket. For å få et effektivt samråd og avklaring av mulige løsninger, trenger Jernbaneverket skriftlig informasjon om hva planen omfatter, hvilke avvik som etterspørres og hva som er begrunnelsen for behovet for avvik, i god tid før samråd.

Ved private detaljreguleringsplaner er det viktig at kommunen tar initiativ til og deltar i samrådet.

For saker der planforberedelse er overført til statlig eller regional myndighet, plan- og bygningsloven § 3-7, gjelder også kravet om samråd med Jernbaneverket.

Dersom Jernbaneverket aksepterer avvik fra planfaglige krav og sikkerhet, gir Jernbaneverket slik aksept skriftlig.

## 2.4 Manglende oppfølging og bruk av innsigelse.

Manglende oppfølging av planfaglige krav og sikkerhet vil være en planfaglig mangel fra kommunens side. Med manglende oppfølging menes at det i arealplan ikke er tatt hensyn til planfaglige krav og sikkerhet, eller at eventuelle avvik ikke er avklart skriftlig med Jernbaneverket.

Manglende oppfølging fra kommunen medfører at Jernbaneverket vil vurdere å fremme innsigelse når arealplan legges ut til høring og offentlig ettersyn, jfr. plan- og bygningsloven § 5-4. Dette vil være en innsigelse som følge av planfaglige mangler, og ikke de politiske prioriteringene i planforslaget.

## 3. JERNBANENS AREALBEHOV

Jernbaneverket har arealbehov for å drifte, vedlikeholde, fornye og gjennomføre ny utbygging av jernbaneanlegg, stasjoner, godsterminaler med mer. Arealbehovene vil både være forankret i strategisk nivå (godkjent konseptvalgutredning), og juridisk bindende planer som kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, og område- og detaljregulering.

JERNBANENS AREALBEHOV	GRUNNLAG	INNHold
<b>Strategier for utvikling av jernbanen</b>	Godkjent konseptvalgutredning (KVU) f.eks. beslutning om elektrifisering av jernbanestrekning, eller valgt trasé/korridor.	Vesentlige arealbruksendringer som berører aktuell trasé i godkjent KVU.
<b>Planer for nye jernbanetiltak</b>	Arealplaner etter plan- og bygningsloven, vedtatt eller under arbeid.	Planer for å utvikle jernbanestrekninger, stasjonsområder, terminaler og andre jernbaneanlegg.
<b>Stasjoner, terminaler og anlegg, samt eksisterende bane med tilhørende installasjoner</b>	Offentlig jernbaneareal som har en viktig funksjon for samfunnsoppdraget som er tillagt Jernbaneverket, jf. etatsinstruksen, kgl.res. 12. juni 2009.	Eiendom eller areal som er viktig for drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, stasjonsområder, terminaler, beredskapsplasser, adkomstveier m.v.
<b>Planer som vesentlig fordyrer jernbanetiltak</b>	Ot.prp.nr.32 (2007-2008) side 192 «planer som vesentlig fordyrer tiltak som inngår i nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS-1».	Arealplanløsninger som vesentlig fordyrer jernbaneutbygging.
<b>Parkering for togreisende</b>	Jernbaneverkets instruks, kgl. res. 12. juni 2009.	Bidra til å utvikle et tilfredsstillende parkeringstilbud ved stasjoner, og fastsette parkeringsavgifter for faste togbrukere.




<b>Arealbruk som innebærer bærende konstruksjoner over jernbane (lokk)</b>	Retningslinjer for lokk over jernbanegrund.	Det er strenge krav til etablering av lokk over jernbane som berører drift og utvikling av jernbanen.
<b>Endret bruk av eksisterende planoverganger</b>	Forskrift 2011-04-11 om nasjonale tekniske krav § 3-1 om risiko og § 3-6 om planoverganger. Sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT). Jernbaneverkets ulykkesstatistikk.	Arealbruk skal ikke øke risiko for ulykker ved eksisterende planovergang (se egen omtale i kapittel 2.3).
<b>Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg</b>	Jernbaneloven §10 Jernbaneverkets tekniske regelverk Plan- og bygningsloven § 28-1 Resultater fra risiko og sårbarhetsanalyse for den aktuelle arealplanen. TEK10 kap. 7 om naturfarer.	Arealbruk og terrenginngrep nær jernbanen som kan gi økt risiko for ras og utglidning, eller føre til avrenning som kan overbelaste jernbanens dreneringssystem.

Tabell 3. Hovedoversikt ulike typer nasjonale jernbaneinteresser og arealbruk med grunnlag og innhold.

### 3.1 Arealplaner som kan berøre jernbanens arealbehov

Arealkonflikter med nasjonale jernbaneinteresser kan være knyttet til alle plannivå, men viktige avklaringer skjer gjennom kommuneplanleggingen og kommuneplanens arealdel. Gjennom en rullerende kommuneplanlegging som gir hovedavklaringer i forhold til jernbanens arealbehov, kan kommunen sikre forutsigbarhet for videre reguleringsplanlegging.



Jernbaneverket eier og forvalter store arealer i mange byer og tettsteder. Samtidig forutsetter en bærekraftig by- og tettstedsutvikling at arealer brukes bedre, og spesielt der kollektivdekningen er god.

En gjennomgang av plansaker viser at mange arealkonflikter i byer og tettsteder er knyttet til målkonflikter mellom behovet for utviklingsareal til bolig og næring på den ene siden, og jernbanens behov for å drifte og utvikle bane og anlegg for en bærekraftig person- og godstransport på den andre siden. Gjennomgangen viser også at i de fleste sakene der det er fremmet innsigelse fra Jernbaneverket tas innsigelsen til følge av kommunen.

For å sikre gode planløsninger og effektive planprosesser i de situasjonene jernbanens arealer settes under diskusjon i en arealplanprosess, vil tidlig samarbeid i planprosessene mellom Jernbaneverket og kommunen være viktig

Arealkonflikter kan også oppstå gjennom Jernbaneløstets egen planlegging dersom kommunen som planmyndighet legger ut til høring og offentlig ettersyn planløsninger som er arealmessig, teknisk eller kostnadmessig i strid med nasjonale jernbaneinteresser, jf. kapittel 5.4.

Jernbanen har et betydelig og langsiktig arealbehov som ofte kan være vanskelig å formidle til berørte grunneiere, næringsdrivende og andre som kan bli berørt. Jernbaneløstet kan støtte kommunene med kunnskap om disse behovene i arealplanprosessene dersom det er behov for det.

## **3.2 Samråd om nasjonale jernbaneinteresser og arealbruk**

Jernbaneløstet har etter § 3-2 i plan- og bygningsloven rett og plikt til å informere og delta i planprosessene når plansaken berører eget saksfelt. Ved varsel om planoppstart vil Jernbaneløstet så langt grunnlaget for varslet tillater, informere om plansaken vil berøre nasjonale jernbaneinteresser knyttet til arealbruk, og hvilket grunnlag dette bygger på (jf. tabell 3).

Dersom kommunen innarbeider nasjonale jernbaneinteresser i planforslaget, er det ikke behov for ytterligere samråd med Jernbaneløstet i planprosessen. Jernbaneløstet kan også bistå kommunen med å avklare interessene.

Dersom det utvikles planløsninger som kan være i konflikt med jernbanens arealbehov, er samråd med Jernbaneløstet påkrevet. For å sikre et effektivt samråd bør planutkastet og eventuelle bestemmelser være konkretisert slik at Jernbaneløstet kan ta stilling til saken. Initiativet for samråd ligger hos kommunen som planmyndighet, og for å sikre effektiv saksbehandling ønsker Jernbaneløstet skriftlig informasjon i god tid før samrådet gjennomføres. Planløsningen bør i etterkant av samrådet forankres ved skriftlig aksept fra Jernbaneløstet.

Ved private detaljreguleringsplaner bør kommunen som planmyndighet delta i samråd i tillegg til forslagsstiller. Dette vil også bidra til at kommunen er gjort kjent med viktige jernbaneinteresser som skal innarbeides av forslagsstiller i planforslaget.

Samråd om planutkast bør gjennomføres før politisk 1. gangs behandling av planen, slik at politiske organer i kommunen er kjent med Jernbaneløstets syn.

## **3.3 Arealkonflikter som ikke er løst og bruk av innsigelse.**

I noen arealplaner vil konflikter knyttet til jernbanens arealbehov ikke bli løst gjennom planprosessen. Det kan også tenkes situasjoner der kommunen ikke har gjennomført samråd med Jernbaneløstet om disse spørsmålene når behovet om dette er varslet ved planoppstart. I disse spesielle situasjonene vil Jernbaneløstet vurdere om det skal fremmes innsigelse når arealplan legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 5-4.


## 4. NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK

Jernbaneverket har som statlig fagmyndighet for jernbane, sammen med andre statlige myndigheter og fylkeskommunen, ansvar for nasjonal og regional arealpolitikk som kan berøre jernbaneinteresser. De viktigste interessene dette gjelder går fram av tabell 4.

NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK	GRUNNLAG	INNHOLD
<b>Nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging</b>	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging og andre nasjonale føringer for dette.	Utvikling av byer og tettsteder, samt kollektivpunkter, vurderes i sammenheng med transportsystemet.
<b>Regionale planer for samordnet areal- og transport</b>	Vedtatte fylkesdelplaner eller regionale planer og regionale bestemmelser.	I by- og tettstedsregioner med jernbane vil jernbanen som hovedregel være ryggraden i kollektivtransportsystemet.
<b>Fredede eller bevaringsverdige bygninger og jernbaneanlegg</b>	Landsverneplan for jernbanen, samt liste over fredede og vernede jernbanebygninger.	Ivareta kulturhistoriske verdier knyttet til stasjoner og tilhørende områder.

Tabell 4. Hovedoversikt jernbaneinteresser som er forankret i nasjonal og regional arealpolitikk.

Jernbaneverket vil bidra med planfaglige råd i kommunalt planarbeid som berører disse temaene, gjerne i samarbeid med andre infrastrukturetater og fylkeskommunen.



Riksantikvaren og NSB la i 1993 fram en verneplan for jernbanebygninger. 439 bygninger ble karakterisert som nasjonalt verneverdige, og 106 av bygningene ble foreslått fredet. Mange av bygningene eies av NSB og forvaltes av ROM Eiendom, som bes kontaktet i plansaker som berører NSBs eiendommer. Mange kommuner har avsatt jernbanebygninger til bevaring i kommuneplanens arealdel, eller bygninger er vernet som kulturminne i reguleringsplan.

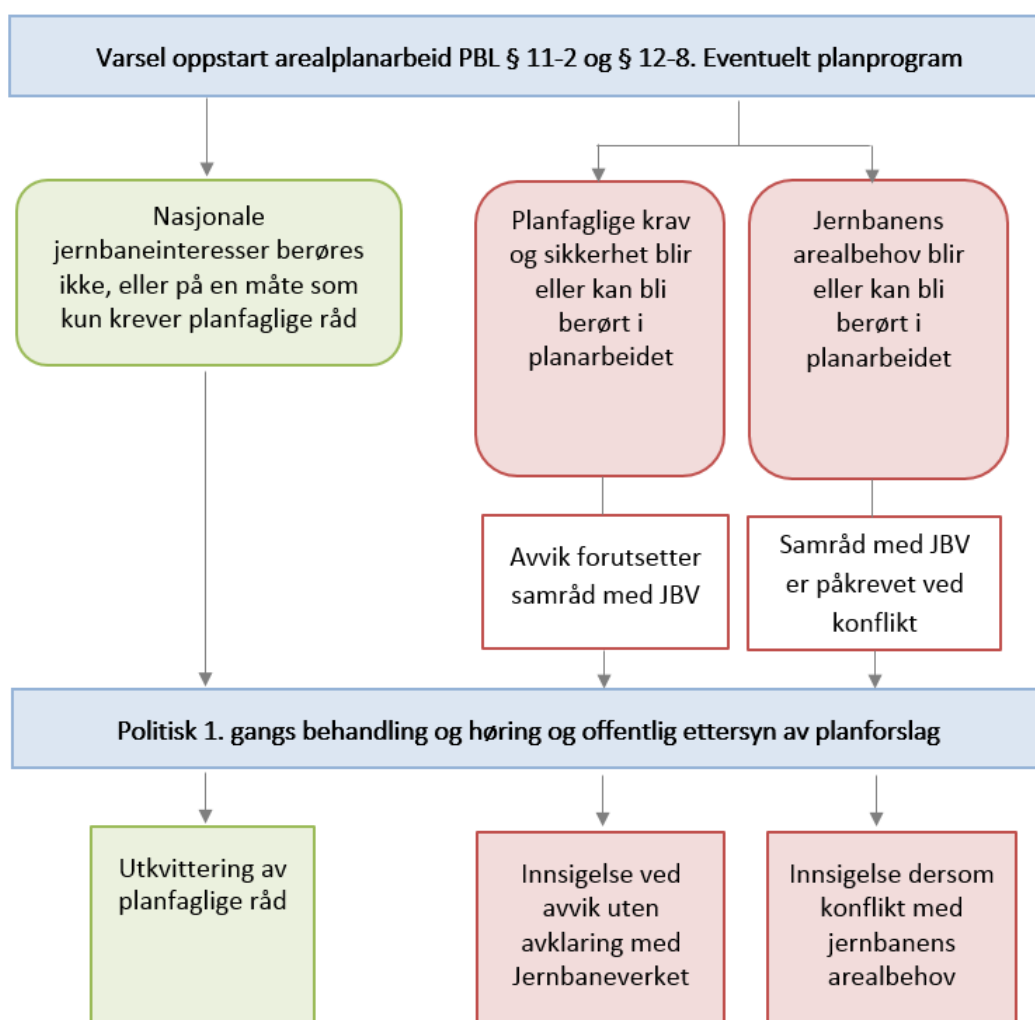
Et forslag til landsverneplan for jernbanestrekninger, samt utvalgte objekter og miljøer ble lagt fram i 2004. Planarbeidet som er utført dekker Jernbaneverkets linjenett og norske privatbaner. Områder rundt allerede fredete eller vernede stasjonsanlegg er viet særlig oppmerksomhet.

## 5. EFFEKTIV SAMHANDLING OG KONFLIKTAVKLARING

### 5.1 Avklaring av jernbaneinteresser

Jernbaneverket (JBV) vil bidra til en god og forutsigbar samhandling med kommunen og andre berørte myndigheter i arealplanprosessene. Ved varsel om oppstart av arealplanarbeid og høring av planprogram når dette utarbeides, vil Jernbaneverket så langt grunnlaget ved varsling tillater det, klargjøre om og hvilke typer nasjonale eller vesentlig regionale jernbaneinteresser som blir eller kan bli berørt. Det vil, så langt grunnlaget tillater det, bli anvist behov for nærmere samråd i planprosessen som beskrevet i foregående kapitler i veilederen.

I figur 1 er det gitt en samlet framstilling av hovedprinsippene for integrering og avklaring av jernbaneinteresser i arealplanprosessene. Figuren gjelder både kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner.



Figur 1. Hovedprinsipper for avklaring av jernbaneinteresser i arealplanprosessene.

## 5.2 Effektivt samråd ved avvik eller konflikter

For å sikre et effektivt samråd mellom Jernbaneverket og kommunen er det viktig at det foreligger et utkast til planløsning som Jernbaneverket kan ta stilling til. Ved behov for konfliktavklaring i forhold til nasjonale jernbaneinteresser må det foreligge et utkast til planløsning som sendes Jernbaneverket i forkant. Jernbaneverket vil da gjøre nødvendig interne avklaringer før samrådsmøtet med kommunen.

Samråd om avvik fra planfaglige krav og sikkerhet bør gjøres i møte med Jernbaneverket direkte. Ved private detaljreguleringsplaner bør kommunen delta i samrådet for å gjøre nødvendige avklaringer med kommunen. Dette vil også bidra til at kommunen er gjort kjent med viktige jernbaneinteresser som skal innarbeides av forslagsstiller i planforslaget.

## 5.3 Nødvendig oppfølging etter høring og offentlig ettersyn

Jernbaneverket forutsetter at kommunen følger opp eventuelle innsigelser etter høring og offentlig ettersyn og sikrer at planen er gyldig. Dersom kommunen vedtar arealplan med innsigelse fra Jernbaneverket, vil de delene av planen som omfattes av innsigelsen være ugyldig. Dersom kommunen endrer arealplan vesentlig etter høring og offentlig ettersyn uten ny høring, vil disse delene av planen også være ugyldig. Dette gjelder alle arealplanene etter plan- og bygningsloven.

Byggetiltak etter ugyldig del av plan vil være ulovlige og får konsekvenser for kommunen og tiltakshaver. Kommunen er ansvarlig for å oversende Jernbaneverket vedtatt kommuneplan etter plan- og bygningsloven § 11-15, samt underrette Jernbaneverket om vedtatt reguleringsplan, jf. plan- og bygningsloven § 12-12.

Dersom Jernbaneverket avdekker planvedtak der hele eller deler av planen er ugyldig, og dette berører nasjonale jernbaneinteresser, vil saken først tas opp med kommunen og deretter med fylkesmannen for å be om lovlighetskontroll etter kommuneloven § 59.

Jernbaneverket kan i kritiske plansaker også be Kommunal- og moderniseringsdepartementet kalle inn planen for endring med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-16 eller § 12-13.

## 5.4 Når Jernbaneverket er tiltakshaver og utarbeider arealplaner selv

Dersom det av ulike årsaker ikke oppnås enighet mellom kommunen og Jernbaneverket om planløsning, eller kommunen gjør endringer som Jernbaneverket ikke kan godta, kan det ved offentlig ettersyn bli nødvendig for Jernbaneverket å fremme innsigelse til planforslag.

Jernbaneverket kan som statlig infrastrukturetat etter plan- og bygningsloven § 3-7, 3. ledd, etter avklaring med planmyndigheten (dvs. kommunen), utarbeide og fremme forslag til arealplan for jernbanetiltak, og beslutte å legge planen ut til offentlig ettersyn. Planleggingen skal skje i samråd med planmyndigheten, og Jernbaneverket vil vektlegge at det etableres gode planprosesser i samarbeid med kommunene.

Ønsker kommunen ikke å sluttbehandle ett planforslag for jernbaneanlegg som har vært ute til høring og offentlig ettersyn, kan Jernbaneverket anmode departementet om statlig planvedtak etter plan- og bygningsloven § 6-4.