

Veileder

NASJONALE JERNBANEINTERESSER I
AREALPLANLEGGING
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN



Godkjent 19.01.2017 av konsernsjefen i Bane NOR

FORORD

Bane NOR ønsker å oppnå et best mulig samarbeid med kommunene og andre forvaltningsmyndigheter og organer som deltar i planleggingen etter plan- og bygningsloven. Dette dokumentet er en veileder for god og effektiv samhandling mellom Bane NOR, kommunene som planmyndighet og andre aktører i arealplanleggingen.

I veilederen er det lagt vekt på å klargjøre:

- 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 Bane NOR og kommunene kan samarbeide om planløsninger på en effektiv måte når nasjonale jernbaneinteresser blir berørt.
- I hvilke situasjoner Bane NOR kan bli nødt til å fremme innsigelse eller ta i bruk andre virkemidler for å sikre at nasjonale jernbaneinteresser blir ivaretatt.

Veilederen bygger på gjeldende nasjonale føringer for samhandling mellom kommunene og statlige myndigheter, jf. 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>

Første utkast til veileder ble sendt på høring til berørte statlige etater, fylkeskommuner og samtlige jernbanekommuner høsten 2014. Veilederen ble deretter ferdigstilt og publisert av Jernbaneverket i februar 2015. Denne utgaven inneholder mindre endringer og oppdateringer som følge av at Bane NOR fra og med 1. januar 2017 er tillagt ansvaret for å ivareta jernbanens interesser i planleggingen etter plan- og bygningsloven.

Som det fremgår av Prop. 143 L (2015-16) «*Endringar i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)*», kapittel 6, skal Bane NOR ha ansvaret for å gjennomføre *all* planlegging etter plan- og bygningsloven. Foretaket skal både inneha rollen som tiltakshaver for jernbaneinfrastruktur (utarbeide arealplaner for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur), samt rollen som forvaltningsmyndighet (behandle og gi uttalelser til arealplaner utarbeidet av andre) i planprosesser etter plan- og bygningsloven. Bane NOR vil ha innsigelsesmyndighet etter lovens §§ 5-4 til 5-6.

En rekke hjemler i plan- og bygningsloven benytter begrepene «statlig myndighet», «offentlig organer», «statlige organer» mv. Hjemlene blir fra og med 1. januar 2017 forvaltet av Bane NOR som ansvarlig for de aktuelle planoppgavene. Det vises til [brev av 19. desember 2016 fra Samferdselsdepartementet](#), der de aktuelle hjemlene er angitt. For ordens skyld understrekes at hjemler som kan benyttes av enhver tiltakshaver, herunder Bane NOR SF, ikke er med i oversikten.

Innhold

1. INNLEDNING	4
2. NASJONALE OG VESENTLIG REGIONALE JERNBANEINTERESSER	5
3. SIKKERHET OG PLANFAGLIGE KRAV	6
3.1 Jernbaneloven § 10 og byggegrenser	8
3.2 Sikkerhet og planoverganger	9
3.3 Samråd om sikkerhet og planfaglige krav	9
3.4 Manglende oppfølging og bruk av innsigelse.....	10
4. JERNBANENS AREALBEHOV	11
4.1 Arealplaner som kan berøre jernbanens arealbehov.....	12
4.2 Samråd om nasjonale jernbaneinteresser og arealbehov	12
4.3 Arealkonflikter som ikke er løst og bruk av innsigelse.....	12
5. NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK	13
6. EFFEKTIV SAMHANDLING OG KONFLIKTAVKLARING	15
6.1 Avklaring av jernbaneinteresser	15
6.2 Effektivt samråd	15
6.3 Nødvendig oppfølging etter høring og offentlig ettersyn	17
6.4 Når Bane NOR er tiltakshaver og utarbeider planer selv.....	17

Veilederen revideres ved behov. Gjeldende versjon vil være tilgjengelig på <http://www.banenor.no/no/Sikkerhet/Veileder-for-god-planlegging/>

Henvendelser om veilederen rettes til:

Bane NOR, Infrastrukturdivisjonen, Plan og teknikk, Seksjon forvaltning og samfunnskontakt
Tlf. sentralbord 05280, eller postmottak@banenor.no

1. INNLEDNING

Stortinget har sluttet seg til en jernbanereform som trådte i kraft 1. januar 2017. Fra denne dato ble majoriteten av Jernbaneverkets virksomhet omdannet til et nyopprettet statsforetak, Bane NOR SF. Bane NOR vil eies av staten alene, og være etablert og regulert i henhold til reglene i statsforetaksloven. Bane NOR overtar dessuten eierskapet av ROM Eiendom AS fra NSB AS. Eiendommer som tidligere tilhørte NSB/ROM blir således overført til Bane NOR.

Den delen av Jernbaneverkets virksomhet som har arbeidet med utvikling av framtidig jernbanetilbud, Nasjonal transportplan og overordnede strategier vil bli overført til et nytt statlig direktorat, Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet vil være direkte underlagt Samferdselsdepartementet.

Bane NOR har rollen som **tiltakshaver** for jernbaneinfrastruktur i offentlige planprosesser, det vil si at foretaket vil være forslagsstiller for arealplaner etter plan- og bygningsloven. Bane NOR vil også inneha rollen som **forvaltningsmyndighet** og avgi uttalelser til eksterne planer i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser, herunder vil foretaket inneha innsigelsesmyndigheten.

Foretakets virksomhet skal dels styres gjennom eierstyring av Samferdselsdepartementet, og dels gjennom avtaler med Jernbanedirektoratet.

Det vedtektsfestede formålet til Bane NOR er å sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturtenester (inkludert knutepunks- og terminalutvikling) som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende. Foretakets samfunnspålagte oppgaver er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom.

Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål. I arealplanleggingen etter plan- og bygningsloven er det Bane NORs hovedoppgave å ivareta sikkerhet og jernbaneinfrastrukturens arealbehov for å drifte, vedlikeholde, fornye, samt gjennomføre ny utbygging av jernbane, stasjoner og godsterminaler med tilhørende anlegg. I arealplanleggingen etter plan- og bygningsloven sikres disse behovene gjennom Bane NORs medvirkning og høringsuttalelser til forslag til arealplaner, og for øvrig gjennom Bane NORs egen planlegging som tiltakshaver. I denne veilederen er det særlig lagt vekt på å gi et godt grunnlag for samarbeidet mellom Bane NOR, kommunene, andre myndigheter og private i plansaker der Bane NOR ikke selv er tiltakshaver.

Bedre og mer effektiv arealbruk i byer og tettsteder med samordnet bolig-, areal og transportplanlegging er et nasjonalt satsingsområde. Bane NOR vil i planarbeid i byer og tettsteder være en aktiv medspiller for å sikre gode helhetlige løsninger for knutepunktene der jernbaneinfrastrukturens behov er integrert.

2. NASJONALE OG VESENTLIG REGIONALE JERNBANEINTERESSER

De nasjonale og vesentlig regionale jernbaneinteressene kan deles i tre hovedtyper:

- Sikkerhet og planfaglige krav
- 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		
SIKKERHET OG PLANFAGLIGE KRAV	JERNBANENS AREALBEHOV	NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK
Grunnlag og innhold er omtalt i kap. 3	Grunnlag og innhold er omtalt i kap. 4	Grunnlag og innhold er omtalt i kap. 5
<ul style="list-style-type: none"> • Byggegrenser mot jernbane • Minste avstand til veg, sti eller lignende langs jernbane • Minste avstand til bruer eller lignende over elektrifisert jernbane • Sikringszone for jernbane i tunneler eller kulverter • Forbud mot etablering av nye planoverganger • Endret eller økt bruk av eksisterende planoverganger • Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) med relevant omtale av sikkerhet for berørte jernbaneanlegg • Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg 	<ul style="list-style-type: none"> • Langsiktig planlegging og strategier for utvikling av jernbanen • Planer som vesentlig fordyrer jernbanetiltak • Arealplaner for nye jernbanetiltak etter plan og bygningsloven • Stasjoner, terminaler og anlegg, samt eksisterende bane med tilhørende installasjoner • Bil- og sykkelparkering for togreisende • Arealbruk som innebærer bærende konstruksjoner over jernbane (lokk) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nasjonale føringer for areal- og transportplanlegging • Regionale planer for samordnet bolig-, areal- og transport • Fredede, vernede eller administrativt vernede baner, bygninger og jernbaneanlegg • Nasjonale mål for reduksjon av støy

Tabell 1. Hovedoversikt nasjonale og vesentlig regionale jernbaneinteresser.

3. SIKKERHET OG PLANFAGLIGE KRAV

Sikkerhet og planfaglige krav omfatter nasjonale jernbaneinteresser knyttet til sikkerhet og tilhørende planfaglige krav nedfelt i lover, forskrifter og Bane NORs tekniske regelverk. Disse kravene forutsettes avklart gjennom skriftlige uttalelser fra Bane NOR.

SIKKERHET OG PLANFAGLIGE KRAV	GRUNNLAG	INNHOOLD
Byggegrense mot jernbane	Jernbaneloven § 10 Vedtatt arealplan med bestemmelser om byggegrenser.	30 meter byggegrense fra nærmeste spors midtlinje. Ved kollektivknutepunkter i byer og tettsteder der framtidig jernbaneinfrastruktur er avklart, kan det vurderes andre byggegrenser i reguleringsplan.
Minste avstand til veg, sti eller lignende jernbane	Bane NORs tekniske regelverk. Underbygning, bok 520, kapittel 14 pkt. 3.2.2. https://trv.jbv.no	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.
Minste avstand til bruer eller lignende over elektrifisert jernbane* <i>*Kravet gjelder også der det er planer om å elektrifisere jernbanen, jf. NTP 2014-23, kap. 4.3.3 og 9.11.3.</i>	Bane NORs tekniske regelverk. Underbygning, bok 520, kap. 5 (normalprofiler, særlig pkt. 2.7). Forskrift om elektriske forsyningsanlegg, 20.12.2005. Bane NORs tekniske regelverk, Bruer, bok 525, kap. 10 (om skjerming av rekkverk).	Frihøyden mellom skinneoverkant og underkant bru beregnes i det enkelte tilfelle i henhold til teknisk regelverk. Bane NOR skal godkjenne bruer som har lavere frihøyde enn 7,7 m. Eventuell forbigangsledning eller mateledning må legges i jordkabel. Rekkverk på bruer skal sikres med beskyttelsesskjerm.
Sikringssone for jernbane i tunneler eller kulverter	Jernbaneloven § 10 Bane NORs tekniske regelverk. Sikringssone for tunnel er som hovedregel fastsatt i reguleringsplaner vedtatt etter 1985.	Inngrep i eller inntil sikringssonen eller overflatearbeider som kan medføre skader på jernbaneanlegget krever tillatelse fra Bane NOR. Energibrønner eller lignende tillates ikke etablert i sikringssonen.
Forbud mot etablering av nye planoverganger	Jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-6.	Nye planoverganger er ikke tillatt.

<p>Endret eller økt bruk av eksisterende planoverganger</p>	<p>Jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-1 om risiko og § 3-6 om planoverganger. Sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT). Bane NORs ulykkes-statistikk.</p>	<p>Arealbruk skal ikke øke risiko for ulykker ved eksisterende planovergang (se egen omtale i kapittel 3.2). ROS-analyse kreves i de fleste saker</p>
<p>Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg</p>	<p>Jernbaneloven § 10 Bane NORs tekniske regelverk https://trv.jbv.no Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for den aktuelle arealplanen. TEK10 kapittel 7 om naturfarer. Plan- og bygningsloven § 1-6 og § 28-1</p>	<p>Arealbruk og terrenginngrep kan gi økt risiko for flom, ras og utglidning, eller føre til avrenning som kan overbelaste jernbanens dreneringssystem. Det må kartlegges om jernbanen kan bli påvirket av arealplanen. Dersom jernbanen kan bli berørt, må det innarbeides risikoreduserende tiltak i arealplanen (Se infoboks i kap 3.4) Tiltaksbegrepet etter pbl § 1-6 favner videre enn tiltaksbegrepet i § 20-1 Selv små terrenginngrep som ikke omfattes av søknadsplikt i pbl kapittel 20, vil kunne utløse krav om dispensasjon fra arealplan.</p>
<p>Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) med relevant omtale av sikkerhet for berørte jernbaneanlegg</p>	<p>Plan- og bygningsloven §§ 4-3, 3-1</p>	<p>Når planen omfatter utbygging i tilknytning til jernbaneanlegg skal følgende sikkerhetsforhold vurderes:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Beredskapsplasser ved lange tunneler – Jernbanestøy og vibrasjoner – Sikring mot ferdsel i spor, herunder etablering av sikkerhetsgjerde – Avsporing – El-sikkerhet – Risiko for driftsavbrudd

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

Sikkerhet og planfaglige krav er et tema i kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner (område- og detaljregulering) når jernbane med tilhørende anlegg blir berørt i planarbeidet.

3.1 Jernbaneloven § 10 og byggegrenser

Jernbaneloven § 10, første og andre ledd er endret med virkning fra og med 1.1.2017. Etter lovendringen lyder bestemmelsen slik:

«Det er forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. I tilfeller nevnt i annet punktum, skal tillatelse alltid gis hvis det ikke foreligger særlige grunner for avslag. Tillatelse er ikke nødvendig når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei. Vedtak etter første punktum kan påklages til departementet.»

Kjøreveiens eier kan fastsette vilkår for tillatelsen etter første ledd. Vilårene skal særlig ivareta hensynet til jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold og eventuell mulig senere utvidelse av kjøreveien.»

Bestemmelsen gjelder både under, over og langs jernbanen. Det presiseres i bestemmelsen at tillatelse fra kjøreveiens eier (Bane NOR) også er nødvendig der det foreligger reguleringsplan med en annen byggegrense mot jernbanen enn 30 m. I en reguleringsplanprosess har jernbanehensyn blitt veid mot andre viktige samfunnsmessige hensyn. Likevel kan kjøreveiens eier ha behov for å stille vilkår/krav til de tiltakene planen muliggjør for at jernbaneinteressene skal bli tilfredsstillende ivaretatt.

Om hvilke vilkår som kan settes for en tillatelse hvor det foreligger en reguleringsplan med annen byggegrense mot jernbanen enn 30 meter, er det i forarbeidene, Prop. 8 L (2016-17), gitt uttrykk for at *«de vilkår som kan stilles ikke på en unødigg og urimelig måte må vanskeliggjøre gjennomføring av reguleringsplaner. Vilårene må være begrunnet i jernbanehensyn, så som jernbanesikkerhet, behovet for vedlikehold og uforstyrret drift mv.»*

Etter loven er det kun hvor det foreligger særlige grunner at det er aktuelt for kjøreveiens eier ikke å gi tillatelse til tiltaket dersom det er fastsatt en annen byggegrense mot jernbanen i reguleringsplan. I forarbeidene, jf. Prop. 8 L (2016-17), sies følgende om i hvilke situasjoner det kan være aktuelt å avslå en tillatelse til tross for at det er vedtatt en reguleringsplan som muliggjør tiltaket: *«Det vil kun i helt ekstraordinære tilfeller være aktuelt å avslå en søknad om tillatelse hvor det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense.»*

Bestemmelser om byggegrenser er blant annet 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 tilstrekkelig sikt for lokfører til signaler, skilt, planoverganger, spor i kurve m.m.
- Sikre tilstrekkelig sikt i begge retninger for brukere av planoverganger
- Redusere risiko for ulovlig ferdsel i og ved spor
- Sikre adkomst til sporet for drift og vedlikehold
- Sikre handlefrihet ved vedlikehold, ombygging eller utvidelse av infrastrukturen, herunder plass for flere spor, kontaktledninger, tekniske bygg, signaler, støyskjermer, sikkerhetsgjerder, 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

Det understrekes for ordens skyld at det kan være aktuelt for Bane NOR å fremme innsigelse til forslag til reguleringsplaner med annen byggegrense mot jernbanen enn den loven fastsetter. Det vil også kunne være aktuelt å stille krav til de aktuelle tiltakene i form av reguleringsbestemmelser i den utstrekning plan- og bygningsloven gir hjemmel for dette.

3.2 Sikkerhet og planoverganger

Ulykker knyttet til planoverganger og ulovlig ferdsel i og ved spor har forårsaket mange dødsfall i jernbanetrafikken i Norge. Ulovlig ferdsel kan bl.a. skyldes manglende kryssingsmulighet eller 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 eller 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 jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-6 ikke tillatt å etablere nye planoverganger. En forutsetning for at Bane NOR kan akseptere en arealplan som innebærer økt eller endret bruk av planovergang, er at sikkerhetsnivået knyttet til jernbanetrafikken opprettholdes eller bedres. Bane NOR forutsetter at konsekvenser av endret bruk av planovergangen drøftes i ROS-analysen, herunder at det foreslås tiltak som er nødvendig for å forbedre sikkerheten. Nye utbyggingsområder som medfører økt behov for kryssing av jernbane, vil i mange tilfeller forutsette etablering av planskilt kryssing. Dersom det ikke foreligger offentlige bevilgninger til etablering av planskilt kryssing og ny utbygging ikke kan bære kostnadene, vil planen ikke være realiserbar og området kan ikke anses modent for utbygging.

Det er viktig at det etableres god(e) planskilt(e) kryssingsmulighet(er), både for myke trafikanter og for kjøretøy. For myke trafikanter er det viktig å etablere hensiktsmessige løsninger som ikke gir lange omveier.

3.3 Samråd om sikkerhet og planfaglige krav

Bane NOR har etter plan- og bygningsloven § 3-2 rett og plikt til å informere om sikkerhet og planfaglige krav, og delta i planprosesser når plansaken berører Bane NORs saksfelt. I henhold til plan- og bygningsloven § 5-3 vil Bane NOR delta i regionalt planforum når en plansak berører viktige jernbaneinteresser. Ved varsel om planoppstart vil Bane NOR så langt grunnlaget for varslet tillater, informere om plansaken vil berøre sikkerhet og planfaglige krav.

Bane NOR kan bistå kommunen med å avklare sikkerhet og planfaglige krav i arealplanprosessene om det er behov for dette. Legges kravene til grunn for planleggingen, er det ikke behov for ytterligere samråd med Bane NOR i planprosessen.

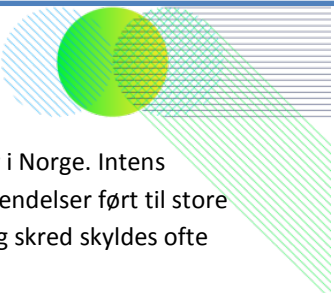
Dersom det i planprosessen kommer opp begrunnede behov for avvik fra sikkerhet og planfaglige krav, tas dette opp med Bane NOR. For å få et effektivt samråd og avklaring av mulige løsninger, trenger Bane NOR skriftlig informasjon om hva planen omfatter, hvilke avvik som etterspørres og hva som er begrunnelsen for behovet for avvik, i god tid før samråd.

Ved private detaljreguleringsplaner er det viktig at kommunen tar initiativ til og deltar i samrådet. Bane NOR forholder seg til kommunen som planmyndighet, og vil normalt ikke ha møte/befaring med private tiltakshavere uten at kommunen deltar. Dersom Bane NOR aksepterer avvik fra sikkerhet og planfaglige krav, gir Bane NOR slik aksept skriftlig.

3.4 Manglende oppfølging og bruk av innsigelse.

Manglende oppfølging av sikkerhet og planfaglige krav vil være en planfaglig mangel fra kommunens side. Med manglende oppfølging menes at det i arealplan ikke er tatt hensyn til *sikkerhet og planfaglige krav*, eller at eventuelle avvik ikke er avklart skriftlig med Bane NOR.

Manglende oppfølging fra kommunen medfører at Bane NOR vil vurdere å fremme innsigelse når arealplan legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 5-4. Dette vil være en innsigelse som følge av planfaglige mangler, og ikke de politiske prioriteringene i planforslaget.



Beregninger viser at framtidens klima vil gi mildere vær og mer nedbør i Norge. Intens nedbør ventes å forekomme oftere. De siste årene har vannrelaterte hendelser ført til store skader på jernbanen. Skader ved naturfenomener som flom, erosjon og skred skyldes ofte menneskelige inngrep i nedbørfeltet.

Inngrep som endrer overflaten eller dreneringsveier, fjerning av vegetasjon, bekkelukking, etablering av tette flater (tak, veier, parkeringsplasser), nye bygninger og veier, grøfting/ending av bekkeløp og stikkrenner på feil sted, kan ha som konsekvens at det oppstår skader og økt fare nedstrøms. Avbøtende tiltak er bl.a. fordrøyning, erosjonssikring, sedimentering og godt vedlikehold i forbindelse med dreneringstiltak og stikkrenner.

Vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser, jf. vannressursloven §§ 5 og 8.

Ingen må sette i verk graving, bygging, sprenging el.l. , uten å sørge for nødvendige tiltak mot utrasing, siging, risting, steinsprut, lufttrykk el.l. på naboeiendom, jf. granneloven §§ 2, 5 og 6.

<http://www.naturfare.no/>

<https://www.dsb.no/>

<http://www.nve.no/no/Flom-og-skred/Arealplaner-i-fareomrader/>

4. JERNBANENS AREALBEHOV

Bane NOR skal ivareta 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, samt område- og detaljregulering.

JERNBANENS AREALBEHOV	GRUNNLAG	INNHold
Langsiktig planlegging og strategier for utvikling av jernbanen	Meld. St. 27 (2014-2015) Reform av jernbanesektoren, kap. 4.3 og Prop. 143 L (2015-2016) kap. 6	Jernbanedirektoratet har ansvaret for strategiske og koordinerende oppgaver innenfor rammer som fastsettes av Stortinget og Samferdselsdepartementet.
Planer som vesentlig fordyrer jernbanetiltak som inngår i NTP eller konseptvalgutredning	Godkjent konseptvalgutredning (KVU) jf. rundskriv T-2/09 av 23. juni 2009 (side 18) om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov.	<i>“Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KS1-systemet”, f.eks. ny trasé eller beslutning om å elektrifisere jernbanestrekning.</i>
Arealplaner for nye jernbanetiltak	Etablere eller opprettholde baneformål i arealplaner etter plan- og bygningsloven, vedtatt eller under arbeid.	Planer for å utvikle jernbanestrekninger, stasjonsområder, terminaler og andre jernbaneanlegg.
Stasjoner, terminaler og anlegg, samt eksisterende bane med tilhørende installasjoner	Offentlig jernbaneareal som er av betydning for samfunnsoppdraget som er tillagt Bane NOR, bl.a. gjennom eierstyring og avtaler med Jernbanedirektoratet.	Eiendom eller areal som er viktig for drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, stasjonsområder, terminaler, beredskapsplasser, adkomstveier mv.
Bil- og sykkelparkering for togreisende	Offentlig jernbaneareal som er av betydning for samfunnsoppdraget som er tillagt Bane NOR, bl.a. gjennom eierstyring og avtaler med Jernbanedirektoratet. Innfartsparkering er omtalt i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, kap. 4.4.	Bidra til å utvikle et tilfredsstillende parkeringstilbud for bil og sykkel ved stasjoner i samarbeid med lokale myndigheter og andre bidragsytere. Tilrettelegging for innfartsparkering må sees i sammenheng med behovet for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter.
Arealbruk som innebærer bærende konstruksjoner over jernbane (lokk)	Jernbaneloven § 10 Retningslinjer for lokk over jernbanegrund.	Det er strenge krav til etablering av lokk over jernbane som berører drift og utvikling av jernbanen.

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

4.1 Arealplaner som kan berøre jernbanens arealbehov

Arealkonflikter med nasjonale jernbaneinteresser og jernbanens arealbehov kan være knyttet til alle plannivå, men viktige avklaringer skjer i kommuneplanens arealdel. Gjennom en rullerende kommuneplanlegging som gir hovedavklaringer i forhold til jernbanens arealbehov, kan kommunen sikre forutsigbarhet for reguleringsplanarbeid nær jernbanen. Jernbanen har et betydelig og langsiktig arealbehov som ofte kan være vanskelig å formidle til berørte grunneiere, næringsdrivende og andre som kan bli berørt. Bane NOR kan støtte kommunene med kunnskap og informasjon i arealplanprosessene dersom det er behov for det.

4.2 Samråd om nasjonale jernbaneinteresser og arealbehov

Bane NOR har etter plan- og bygningsloven § 3-2 rett og plikt til å informere og delta i planprosesser når plansaken berører Bane NORs saksfelt. I henhold til plan- og bygningsloven § 5-3 vil Bane NOR delta i regionalt planforum når en plansak berører viktige jernbaneinteresser. Ved varsel om planoppstart vil Bane NOR 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 Bane NOR i planprosessen. Bane NOR kan også bistå kommunen med å avklare interessene.

Dersom det utvikles planløsninger som kan være i konflikt med jernbanens arealbehov, er samråd med Bane NOR påkrevet. For å sikre et effektivt samråd bør planutkastet og eventuelle bestemmelser være konkretisert slik at Bane NOR kan ta stilling til saken. Initiativet for samråd ligger hos kommunen som planmyndighet. For å sikre effektiv saksbehandling ønsker Bane NOR skriftlig informasjon i god tid før samrådet gjennomføres. Planløsningen bør i etterkant av samrådet forankres ved skriftlig aksept fra Bane NOR.

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 førstegangsbehandling av planen, slik at politiske organer i kommunen er kjent med Bane NOR sitt syn.

4.3 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 Bane NOR om disse spørsmålene når behovet om samråd er varslet ved planoppstart. I disse situasjonene vil Bane NOR vurdere om det skal fremmes innsigelse når arealplan legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 5-4. Jernbanedirektoratet ønsker også å være i dialog med fylkesmannen når innsigelser fra statlige organer skal samordnes.

5. NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har 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
Arealplanlegging som støtter opp om statlig infrastruktur-utbygging	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014. (kap. 3)	Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
Samordne utbyggingsmønster og transportsystem	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, kap. 4.2	Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet begrenses.
Høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon rundt kollektivknutepunkter	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, kap. 4.3	Rundt kollektivknutepunkter må det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.
Tilrettelegge for kollektivtransport og gode overgangsmuligheter i kollektivknutepunktene	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, kap. 4.4	Planlegge kollektivknutepunkter slik at det gis gode muligheter for overgang mellom ulike transportmidler.
Følge opp regionale planer for samordnet bolig-, areal- og transport	Vedtatte fylkesdelplaner eller regionale planer og regionale bestemmelser.	Jernbanedirektoratet er avtalepart i bymiljøavtaler, og vil følge opp regionale planer for areal- og transportplanlegging.
Fredede, vernede eller administrativt vernede, bygninger og jernbaneanlegg	Fredningsvedtak eller forskrift for det enkelte objekt eller område, jf. Askeladden (Riksantikvarens database). Verneregulert (jf. plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 6) Landsverneplan for jernbanen, samt liste over fredede og vernede jernbanebygninger eller andre objekter.	Ivareta verneverdier knyttet til banestrekninger, stasjoner eller andre bygninger/objekter og tilhørende områder.
Nasjonale mål for reduksjon av støy	Miljødirektoratets veileder for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2012.	Utbygging i områder som berøres av jernbanestøy må planlegges slik at gjeldende støygrenser overholdes. Dette er forhold som kan ivaretas i reguleringsbestemmelser.

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

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å utvikle jernbanetransportsystemet, herunder samarbeide med regionale myndigheter om utvikling og samordning av kollektivtilbudet. Direktoratet er avtalepart i bymiljøavtaler, og vil følge opp regionale planer for areal- og transportplanlegging.

Bane NOR vil bidra med planfaglige råd i planarbeid som berører areal- og transportplanlegging, gjerne i samarbeid med andre transportetater og fylkeskommunen. Bane NOR vil i byer og tettsteder være en aktiv medspiller med kommunen, kollektivselskap, Statens vegvesen og andre for å sikre gode og helhetlige planløsninger for kollektivknutepunkter.

Bane NOR har rollen som innsigelsesmyndighet etter plan- og bygningsloven §§ 5-4 til 5-6 for fagområdene jernbane og jernbanetransport, jf. rundskriv H-2/14. Denne myndigheten omfatter også forhold knyttet til togframføring eller sikkerhet på private baner, herunder museumsbaner i privat eie, dersom banens eier eller forvalter ber om Bane NORs jernbanefaglige vurdering av plansaken. Tilsvarende gjelder sidespor som grener av fra det nasjonale jernbanenettet, herunder havne-, industri-, terminal- og verkstedspor.

I plansaker som berører fredede, vernede eller administrativt vernede banestrekninger, kan Bane NOR fremme innsigelse dersom planforslaget er i konflikt med togframføringen eller sikkerhetsmessige forhold knyttet til jernbanen (jf. tabell 2 i veilederen). Bane NOR kan ellers gi planfaglige råd til andre forhold i plansaken, herunder planens konsekvenser for jernbanens kulturminneverdier.

Riksantikvaren og fylkeskonservatorene har myndighet til å fremme innsigelse til planforslag som kommer i konflikt med kulturminner, kulturmiljø eller landskapsinteresser. Eventuell innsigelse til planforslag som er i konflikt med fredede eller vernede banestrekninger, bygninger eller andre fredede eller vernede objekter, vil i slike tilfeller måtte fremmes av kulturminnemyndighetene.

For banestrekninger som er administrativt vernet eller er foreslått vernet/fredet, vil Bane NOR samarbeide med kulturminnemyndighetene, slik at det om nødvendig blir fremmet innsigelse for å sikre antikvariske verdier/hensyn.

Følgende baner er fredet:

- Gamle Vossebanen (Tunestveit - Midttun)
- Flekkefjordbanen (Sira st. - Flekkefjord)
- Tinnosbanen (Hjuksebø - Tinnoset)
- Numedalsbanen (Rollag - Rødberg)
- Urskog - Hølandsbanen (Sørumsand - Fossum)
- Krøderbanen (km 119,5 - Krøderen) (*privat bane*)
- Rjukanbanen (Rjukan - Mæl) (*privat bane*)
- Thamshavnbanen (Løkken - Thamshavn) (*privat bane*)

Følgende baner er vernet i arealplan eller er administrativt vernet:

- Bergensbanen (Trengeid - Tunestveit)
- Flåmsbanen (Myrdal - Flåm)
- Kongsvingerbanen (Lillestrøm - riksgrensen)
- Rørosbanen (Rena - Støren)
- Raumabanen (Dombås - Åndalsnes)
- Nordlandsbanen (Hell - Steinkjer)
- Setesdalsbanen (Grovane - km 350,53)
- Setesdalsbanen (km 350,53 - Røyknes) (*privat bane*)
- Krøderbanen (km 96 - km 119,5) (*privat bane*)
- Urskog - Hølandsbanen (Fossum-Skulerud) (*privat bane under gjenoppbygging*)

6. EFFEKTIV SAMHANDLING OG KONFLIKTAVKLARING

6.1 Avklaring av jernbaneinteresser


Bane NOR vil bidra til en god og forutsigbar samhandling med kommunene og andre berørte myndigheter i arealplanprosessene. Ved varsel om oppstart av arealplanarbeid og høring av planprogram når dette utarbeides, vil Bane NOR 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.

6.2 Effektivt samråd

For å sikre et effektivt samråd mellom Bane NOR og kommunen er det viktig at det foreligger et utkast til planløsning som Bane NOR kan ta stilling til. Ved behov for konfliktavklaring i forhold til nasjonale jernbaneinteresser må det foreligge et utkast til planløsning som sendes Bane NOR i forkant. Bane NOR vil da gjøre nødvendig interne avklaringer før samrådsmøtet med kommunen.

Samråd om avvik fra sikkerhet og planfaglige krav bør gjøres i møte med Bane NOR 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.

Bane NOR vil delta i regionalt planforum etter § 5-3 i plan- og bygningsloven når viktige jernbaneinteresser er berørt.



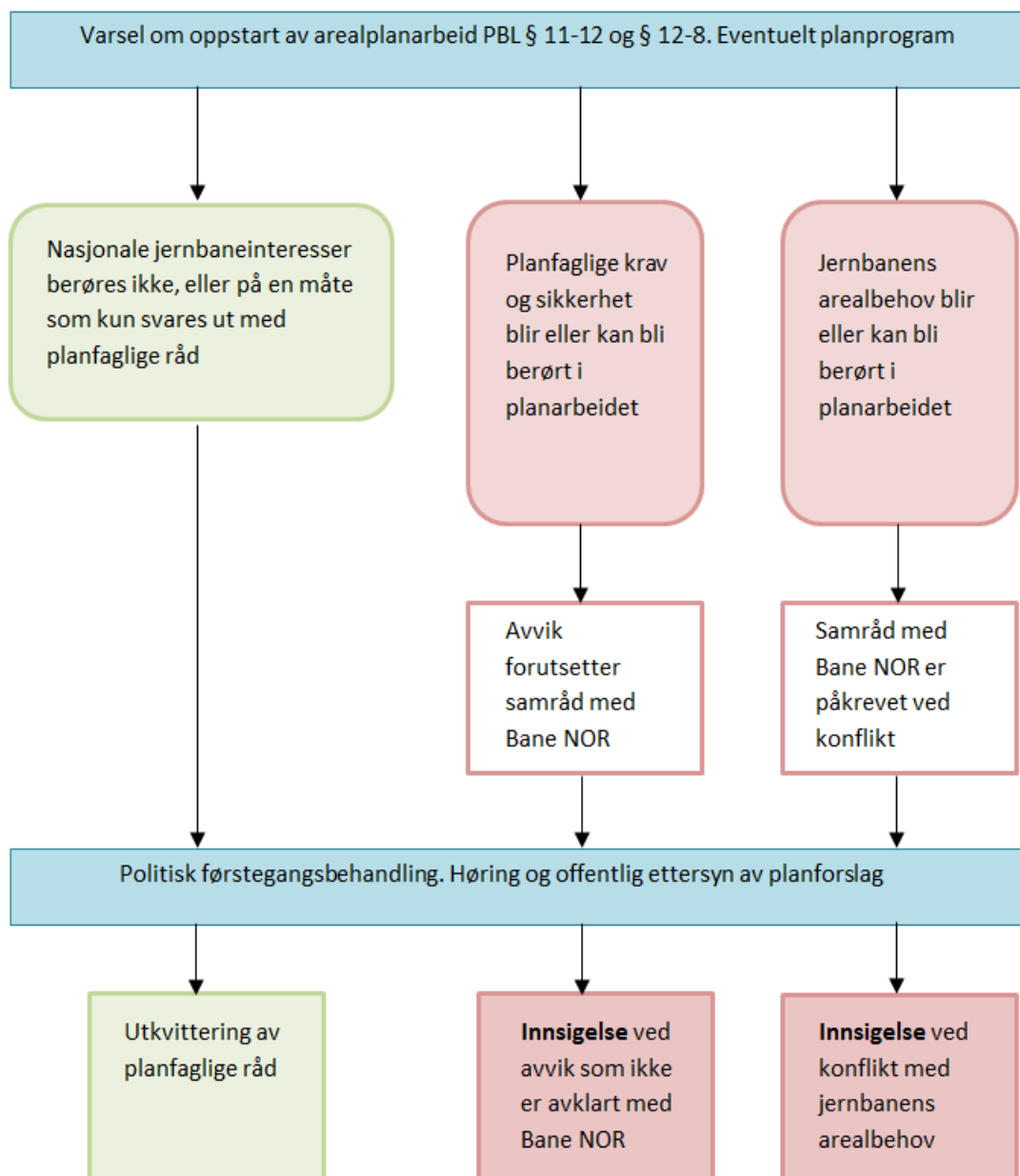
Bane NOR eier og forvalter store arealer i mange byer og tettsteder. Samtidig forutsetter en bærekraftig by- og tettstedsutvikling at arealer brukes bedre, og spesielt der kollektivdekningen er god.

En gjennomgang av plansaker viser at mange arealkonflikter i byer og tettsteder er knyttet til målkonflikter mellom behovet for utviklingsareal til bolig og næring, og jernbanens behov for å drifte og utvikle bane og anlegg for en bærekraftig person- og godstransport.

For å sikre gode planløsninger og effektive planprosesser i de situasjonene jernbanens arealer settes under diskusjon i en arealplanprosess, vil tidlig samarbeid mellom Bane NOR, kommunen og andre myndigheter og aktører være viktig.

I figur 1 (nedenfor) 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.



6.3 Nødvendig oppfølging etter høring og offentlig ettersyn

Bane NOR 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 Bane NOR, 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 kunne være ugyldig. Dette gjelder alle arealplanene etter plan- og bygningsloven.

Byggetiltak etter ugyldig del av plan vil kunne være ulovlige og kan få konsekvenser for kommunen og tiltakshaver. Kommunen er ansvarlig for å oversende Bane NOR vedtatt kommuneplan etter plan- og bygningsloven § 11-15, samt underrette Bane NOR om vedtatt reguleringsplan, jf. plan- og bygningsloven § 12-12.

Dersom Bane NOR avdekker planvedtak der hele eller deler av planen kan være 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.

Bane NOR 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.

6.4 Når Bane NOR er tiltakshaver og utarbeider planer selv

Bane NOR vil legge vekt på et godt og tidlig samarbeid med kommunene og berørte statlige og regionale myndigheter når Bane NOR er tiltakshaver for arealplaner. Mange av disse planprosessene er store og komplekse, og krever en god organisering og prosessledelse for å gi en effektiv avklaring av planløsninger. Bane NOR ønsker å legge til rette for god planlegging og effektiv bruk av offentlige midler til utbygging av infrastrukturen.

Dersom det av ulike årsaker ikke oppnås enighet mellom kommunen og Bane NOR om planløsning, eller kommunen gjør endringer som Bane NOR ikke kan godta, kan det ved offentlig ettersyn bli nødvendig for Bane NOR å fremme innsigelse til planforslaget.

Bane NOR kan ta i bruk en særskilt hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, tredje ledd som gjelder for tiltakshavere med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Bane NOR kan etter samråd 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 Bane NOR vil vektlegge at det etableres gode planprosesser i samarbeid med kommunene.