



Jernbaneverket

Godkjent 19. februar 2015

# Veileder

NASJONALE JERNBANEINTERESSER  
I AREALPLANLEGGING  
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN



Saksbehandling	Dato
Godkjent høringsversjon	18.09.2014
Ekstern høring	16.10.2014 - 05.12.2014
Godkjent veileder	19.02.2015

## 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. **Hovedfokus i veilederen er Jernbaneverkets saksbehandling av andres planer.**

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 Jernbaneverket og kommunene 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 blir ivaretatt.

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:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Sikkerhet/Veileder-for-god-planlegging/>

### Henvendelser om veilederen rettes til:

Jernbaneverket, Infrastrukturdivisjonen, Plan og teknikk, Seksjon for offentlig plan- og forvaltning  
Tlf. sentralbord 05280, eller [postmottak@jbv.no](mailto:postmottak@jbv.no)

## Innhold

1. INNLEDNING .....	3
2. NASJONALE OG VESENTLIG REGIONALE JERNBANEINTERESSER .....	4
3. SIKKERHET OG PLANFAGLIGE KRAV .....	5
3.1 Jernbaneloven § 10 og byggegrenser .....	6
3.2 Sikkerhet og planoverganger .....	7
3.3 Samråd om sikkerhet og planfaglige krav .....	8
3.4 Manglende oppfølging og bruk av innsigelse.....	8
4. JERNBANENS AREALBEHOV .....	9
4.1 Arealplaner som kan berøre jernbanens arealbehov.....	10
4.2 Samråd om nasjonale jernbaneinteresser og arealbehov .....	10
4.3 Arealkonflikter som ikke er løst og bruk av innsigelse.....	11
5. NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK .....	12
6. EFFEKTIV SAMHANDLING OG KONFLIKTAVKLARING .....	13
6.1 Avklaring av jernbaneinteresser .....	13
6.2 Effektivt samråd .....	14
6.3 Nødvendig oppfølging etter høring og offentlig ettersyn .....	14
6.4 Når Jernbaneverket er tiltakshaver og utarbeider arealplaner selv.....	15

## 1. INNLEDNING

I 1996 ble daværende NSB delt i et trafikkelskap (NSB) og en infrastrukturetat (Jernbaneverket). Sistnevnte fikk da ansvaret for jernbanespor med tilhørende eiendom, drift og utvikling av publikumsarealer, strømforsyning, trafikkstyring/signalanlegg m.m. Stasjonsbygninger bygget før delingen i 1996 eies av NSB, og forvaltes av datterselskapet Rom Eiendom. For grunnarealer er eierskapet delt mellom ROM Eiendom og Jernbaneverket. For planlegging i nærheten av stasjoner og terminaler vil begge være separate høringsparter.

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.”*

I arealplanleggingen etter plan- og bygningsloven er Jernbaneverkets 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 sikres disse behovene i første rekke gjennom Jernbaneverkets medvirkning og høringsuttalelser til rettslig bindende arealplaner, og Jernbaneverkets egen planlegging som tiltakshaver. I denne veilederen er det særlig lagt vekt på å gi et godt grunnlag for samarbeidet mellom Jernbaneverket, kommunen, andre myndigheter og private i plansaker **der Jernbaneverket ikke selv er tiltakshaver.**

Bedre og mer effektiv arealbruk i byer og tettsteder med samordnet bolig-, areal og transportplanlegging er et nasjonalt satsingsområde. Jernbaneverket 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

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:

- 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"> <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>• Endret bruk av eksisterende 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 som vesentlig fordyrer jernbanetiltak</li> <li>• Planer for nye jernbanetiltak etter plan og bygningsloven</li> <li>• Stasjoner, terminaler og anlegg, samt eksisterende bane med tilhørende installasjoner</li> <li>• Parkering for togreisende</li> <li>• Arealbruk som innebærer bærende konstruksjoner over jernbane (lokk)</li> <li>• Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nasjonale føringer for areal- og transportplanlegging</li> <li>• Regionale planer for samordnet bolig-, areal- og transport</li> <li>• Fredede eller bevaringsverdige bygninger og jernbaneanlegg</li> </ul>

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 instruks, lover, forskrifter og jernbanens regelverk. Disse kravene forutsettes avklart gjennom skriftlige uttalelser fra Jernbaneverket.

SIKKERHET OG PLANFAGLIGE KRAV	GRUNNLAG	INNHold
<b>Byggegrense mot jernbane</b>	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.
<b>Minste avstand til veg, sti eller lignende langs elektrifisert jernbane*</b> <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>	Jernbaneverkets tekniske regelverk. Underbygning, bok 520, kapittel 14 pkt. 3.2.2. <a href="https://trv.jbv.no">https://trv.jbv.no</a> 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, jf. NTP 2014-23, kap. 4.3.3 og 9.11.3.</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).	Normal frihøyde mellom skinneoverkant og underkant bru er 7,7 m dersom senterlinje bru er lokalisert der ledningen henger lavest (midtveis mellom kontaktledningsmastene). Frihøyden beregnes i det enkelte tilfelle i henhold til teknisk regelverk. Eventuell autotrafo, forbigangsledning eller mateledning må legges i jordkabel. Rekkverk på bruer skal sikres med beskyttelsesskjerm.
<b>Sikringssone for jernbane i tunneler eller kulverter</b>	Jernbaneloven § 10 <sup>1</sup> Jernbaneverkets tekniske regelverk. Sikringssone for tunnel 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.

<sup>1</sup> Jf. høringsbrev av 2.des. 2013 fra Samferdselsdepartementet til lov om endringer i jernbaneloven | Side 3

<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 3.2).
<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 ferdsel i spor</li> <li>– Avsporing</li> <li>– El-sikkerhet</li> </ul>

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

Sikkerhet og planfaglige krav kan være 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

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 i forbindelse med en byggesak gi dispensasjon fra byggeforbudet i jernbaneloven § 10 eller fra byggegrense i reguleringsplan. 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 setningskader 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

### 3.2 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 planskilt kryssing, 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, vil forutsette etablering av planskilt kryssing. Det er viktig at det etableres god(e) planskilt(e) kryssingsmulighet(er), både for myke trafikanter og for kjøretøy.

Planoverganger for private veger tillates kun benyttet av de som har særskilt rett til å bruke den aktuelle planovergangen. Når en offentlig veg krysser jernbane via planovergang, er den normalt åpen for allmennhetens ferdsel. Det vises for øvrig til jernbaneloven § 9 om plikter for allmennheten og eiere av private planoverganger. Jernbaneverket er pålagt å ivareta at eksisterende sikkerhetsnivå opprettholdes eller bedres. Økt trafikk på planovergang gir økt fare for hendelser, og utløser derfor behov for tiltak.

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.



### 3.3 Samråd om sikkerhet og planfaglige krav

Jernbaneverket 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 Jernbaneverkets saksfelt. I henhold til plan- og bygningsloven § 5-3 vil Jernbaneverket delta i regionalt planforum når en plansak berører viktige jernbaneinteresser. Ved varsel om planoppstart vil Jernbaneverket så langt grunnlaget for varslet tillater, informere om plansaken vil berøre sikkerhet og planfaglige krav.

Jernbaneverket 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 Jernbaneverket i planprosessen.

Dersom det i planprosessen kommer opp begrunnede behov for avvik fra sikkerhet og planfaglige krav, 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. Jernbaneverket forholder seg til kommunen som planmyndighet, og vil normalt ikke ha møte/befaring med private tiltakshavere uten at kommunen deltar.

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 sikkerhet og planfaglige krav, gir Jernbaneverket 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 Jernbaneverket.

Manglende oppfølging fra kommunen medfører at Jernbaneverket 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 følger av planfaglige mangler, og ikke de politiske prioriteringene i planforslaget.

## 4. 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>  <b>Planer som vesentlig fordyrer jernbanetiltak</b>	Godkjent konseptvalgutredning 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>
<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 mv.
<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>	Jernbaneloven § 10 <sup>2</sup> Retningslinjer for lokk over jernbanegrund.	Det er strenge krav til etablering av lokk over jernbane som berører drift og utvikling av jernbanen.
<b>Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg</b>	Jernbaneloven § 10 Jernbaneverkets tekniske regelverk <a href="https://trv.jbv.no">https://trv.jbv.no</a> Plan- og bygningsloven § 28-1 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for den aktuelle arealplanen. TEK10 kapittel 7 om naturfarer.	Jernbanen påvirkes av klimaendringer. Arealbruk og terrenginngrep kan gi økt risiko for flom, ras og utglidning, eller føre til avrenning som kan overbelaste jernbanens dreneringssystem. (Se infoboks nedenfor.)

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

<sup>2</sup> Jf. høringsbrev av 2.des. 2013 fra Samferdselsdepartementet til lov om endringer i jernbaneloven | Side 9

## 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 gjennom kommuneplanleggingen og kommuneplanens arealdel. Gjennom en rullerende kommuneplanlegging som gir hovedavklaringer i forhold til jernbanens arealbehov, kan kommunen sikre forutsigbarhet for videre reguleringsplanlegging.

Arealkonflikter kan også oppstå gjennom Jernbaneverkets 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 6.4.

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

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. Menneskelige inngrep i nedbørfeltet er hovedårsak til de fleste skadene (flom, erosjon, vann på avveie, skred etc).

Inngrep som endrer overflaten eller dreneringsveier, fjerning av vegetasjon, bekkelukkinger, etablering av tette flater (tak, veier, parkeringsplasser), nye bygninger og veier, grøfting/ending av bekkeløp og stikkrenner på feil sted, fører til ulemper eller økt fare nedstrøms. Avbøtende tiltak er bl.a. fordrøyning, erosjonssikring, sedimentering og godt vedlikehold i forbindelse med dreneringstiltak og stikkrenner.

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

<http://www.dsb.no/no/Ansvarsomrader/Regional-og-kommunal-beredskap/Klimatilpasning/>

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

## 4.2 Samråd om nasjonale jernbaneinteresser og arealbehov

Jernbaneverket har etter plan- og bygningsloven § 3-2 rett og plikt til å informere og delta i planprosesser når plansaken berører Jernbaneverkets saksfelt. I henhold til plan- og bygningsloven § 5-3 vil Jernbaneverket delta i regionalt planforum når en plansak berører viktige jernbaneinteresser. Ved varsel om planoppstart vil Jernbaneverket 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 Jernbaneverket i planprosessen. Jernbaneverket kan også bistå kommunen med å avklare interessene.

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

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 Jernbaneverkets 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 Jernbaneverket om disse spørsmålene når behovet om dette er varslet ved planoppstart. I disse spesielle situasjonene vil Jernbaneverket vurdere om det skal fremmes innsigelse når arealplan legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 5-4.

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, og jernbanens behov for å drifte og utvikle bane og anlegg for en bærekraftig person- og godstransport. 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 mellom Jernbaneverket, kommunen og andre myndigheter og aktører være viktig.

## 5. 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 areal- og transportplanlegging</b>	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og andre nasjonale føringer for dette.	Utvikling av byer og tettsteder, samt kollektivknutepunkter, vurderes i sammenheng med transportsystemet.
<b>Regionale planer for samordnet bolig-, areal- og transport</b>	Vedtatte fylkesdelplaner eller regionale planer og regionale bestemmelser.	I by- og tettstedsregioner vil jernbanen som regel 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 planarbeid som berører disse temaene, gjerne i samarbeid med andre infrastrukturetater og fylkeskommunen. Jernbaneverket vil i byer og tettsteder være en aktiv medspiller med kommunen, kollektivselskap, Statens vegvesen, ROM Eiendom og andre for å sikre gode og helhetlige planløsninger for kollektivknutepunkter.

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.

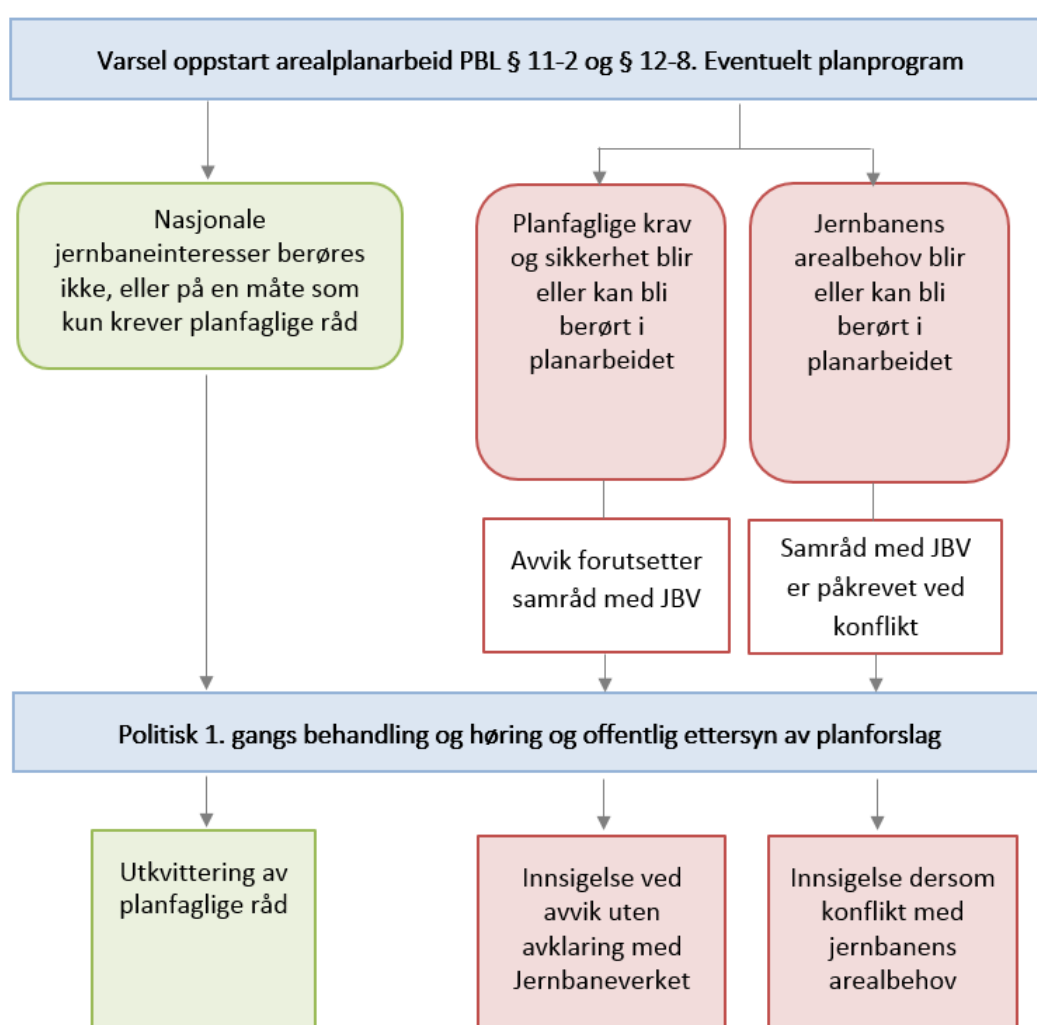
Det vises til kongeleg resolusjon av 15. august 2006 : "Overordna føresegner om forvaltning av statlege kulturhistoriske eigedomar"

## 6. EFFEKTIV SAMHANDLING OG KONFLIKTAVKLARING

### 6.1 Avklaring av jernbaneinteresser

Jernbaneverket 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 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 (JBV = Jernbaneverket).

## 6.2 Effektivt samråd

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 sikkerhet og planfaglige krav 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.

Jernbaneverket vil delta i regionalt planforum etter § 5-3 i plan- og bygningsloven når viktige jernbaneinteresser er berørt.

## 6.3 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 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 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 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.

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.

## 6.4 Når Jernbaneverket er tiltakshaver og utarbeider arealplaner selv

Jernbaneverket vil legge vekt på et godt og tidlig samarbeid med kommunene og berørte statlige og regionale myndigheter når Jernbaneverket selv 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. Jernbaneverket 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 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 planforslaget.

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.