

# Veileder

NASJONALE JERNBANEINTERESSER I  
AREALPLANLEGGING  
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN



Revidert utgave 1. mars 2020

## 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».](#)

Samferdselsdepartementet har i brev 19.12.2016 tillagt Bane NOR SF ansvaret med å benytte hjemler i plan- og bygningsloven og jernbaneloven i rollen som:

- tiltakshaver med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, jf. plan- og bygningsloven § 3-7 tredje ledd
- forvaltningsmyndighet etter plan- og bygningsloven med innsigelsesrett på vegne av departementet
- forvaltningsmyndighet etter jernbaneloven § 10

## 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 .....	10
3.4 Manglende oppfølging og bruk av innsigelse.....	11
4. JERNBANENS AREALBEHOV .....	12
4.1 Arealplaner som kan berøre jernbanens arealbehov.....	13
4.2 Samråd om nasjonale jernbaneinteresser og arealbehov .....	13
4.3 Arealkonflikter som ikke er løst og bruk av innsigelse.....	14
5. NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK .....	14
6. EFFEKTIV SAMHANDLING OG KONFLIKTAVKLARING .....	16
6.1 Avklaring av jernbaneinteresser .....	16
6.2 Effektivt samråd .....	17
6.3 Nødvendig oppfølging etter høring og offentlig ettersyn .....	19
6.4 Når Bane NOR er tiltakshaver og utarbeider planer selv.....	19

Veilederen revideres ved behov. [Link til gjeldende versjon på www.banenor.no](http://www.banenor.no)

### Henvendelser om veilederen rettes til:

Bane NOR, Drift og teknologi, planforvaltning  
Tlf. sentralbord 05280, eller [postmottak@banenor.no](mailto: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 eies av staten alene, og er regulert i henhold til reglene i statsforetaksloven. Bane NOR overtok fra 1. mai 2017 eierskapet av ROM Eiendom AS fra NSB AS. Eiendommer som tidligere tilhørte NSB/ROM er overført til Bane NOR.

Den delen av Jernbaneverkets virksomhet som arbeidet med utvikling av framtidig jernbane- og togtilbud, Nasjonal transportplan og overordnede strategier er overført til et nytt statlig direktorat, Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet er direkte underlagt Samferdselsdepartementet.

Bane NOR vil inneha rollen som **forvaltningsmyndighet** og avgi uttalelser til mottatte eksterne planforslag i henhold til plan- og bygningsloven, herunder vil foretaket inneha innsigelsesmyndigheten. Bane NOR har også rollen som **tiltakshaver/utbygger** for jernbaneinfrastruktur i offentlige planprosesser, det vil si at foretaket vil være forslagsstiller for arealplaner etter plan- og bygningsloven. Bane NOR vil dessuten ivareta sine interesser som **grunneier/eiendomsforvalter**. Foretaket kan avgi uttalelser til planforslag og eventuelt påklage reguleringsforslag i rollen som grunneier/eiendomsforvalter, men Bane NOR kan ikke fremme innsigelse i egenskap av å være grunneier/eiendomsforvalter. Foretaket vil legge vekt på å tydeliggjøre når Bane NOR opptre i rollen som grunneier/eiendomsforvalter.

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

I vedtektene er Bane NORs formål angitt slik: *«Foretakets formål er å sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturtenester (inkludert knutepunkts- 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 samfunnsplågte oppgaver er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom. Bane NOR vil i tillegg til å understøtte jernbanens drift og trafikkavvikling, satse på bærekraftig knutepunkt-, by- og stedsutvikling.

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.

## 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"> <li>• Byggegrenser under, over og langs jernbane</li> <li>• Minste avstand til veg, sti eller lignende langs jernbane</li> <li>• Minste avstand til fundamenter, bruer eller konstruksjoner nær jernbane</li> <li>• Sikringszone for jernbane i og over tunneler eller kulverter</li> <li>• Forbud mot etablering av nye planoverganger</li> <li>• Endret eller økt bruk av eksisterende planoverganger</li> <li>• Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) med relevant omtale av sikkerhet for berørte jernbaneanlegg</li> <li>• Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langsiktig planlegging og strategier for utvikling av jernbanen</li> <li>• Planer som vesentlig fordyrer jernbanetiltak</li> <li>• Baneformål i arealplaner</li> <li>• Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg</li> <li>• Bil- og sykkelparkering for togreisende</li> <li>• Arealbruk som innebærer bærende konstruksjoner over jernbane (lokk)</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>• Bidra til høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon rundt kollektivknutepunkter</li> <li>• Ivareta fredede og vernede bygninger og jernbaneanlegg</li> <li>• Nasjonale mål for reduksjon av støy</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 lover, forskrifter og Bane NORs tekniske regelverk. Disse kravene forutsettes avklart gjennom skriftlige uttalelser fra Bane NOR.

SIKKERHET OG PLANFAGLIGE KRAV	GRUNNLAG	INNHOLD
<b>Byggegrense under, over og langs 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. Langs Bane NORs museumsbaner aksepteres 15 m byggegrense i tettbygde strøk.
<b>Minste avstand til veg, sti eller lignende langs jernbane</b>	Bane NOR, teknisk regelverk, Underbygning: <a href="#">Minste avstander som ikke krever sikringsanordninger</a>	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 fundamenter, bruer eller konstruksjoner nær jernbane</b>	Bane NOR, teknisk regelverk, Underbygning: <a href="#">Profil og minste tverrsnitt</a>  Forskrift om elektriske forsyningsanlegg, 20.12.2005.  Bane NOR, teknisk regelverk, Bruer og konstruksjoner: <a href="#">Overgangsbruer</a>	Bruer over jernbanen må ha tillatelse etter jernbaneloven § 10. Det samme gjelder ved endring eller breddeutvidelser av eksisterende bruer. Frihøyden mellom skinneoverkant og underkant bru skal være minimum 7,6 m. I spesielle tilfeller kan det vurderes mindre unntak fra dette i samråd med Bane NOR. Tiltakshaver må i slike tilfeller prosjektere løsningen og dokumentere at det er plass nok til standard kontaktledningsanlegg under brua i henhold til teknisk regelverk. Plassering av brufundamenter o.l. skal godkjennes av Bane NOR. Rekkverk på bruer over elektrifisert jernbane skal sikres med beskyttelsesskjerm. Eventuell forbigangsledning eller mateledning må legges i jordkabel forbi brua.

<p><b>Sikringszone for jernbane i og over tunneler eller kulverter</b></p>	<p>Jernbaneloven § 10 Bane NORs tekniske regelverk. Sikringszone for tunnel er som hovedregel fastsatt i reguleringsplaner vedtatt etter 1985.</p>	<p>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.</p>
<p><b>Forbud mot etablering av nye planoverganger</b></p>	<p>Jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-6. Museumsbaneforskriften § 25. Sidesporforskriften § 25.</p>	<p>Nye planoverganger er ikke tillatt.</p>
<p><b>Endret eller økt bruk av eksisterende planoverganger</b></p>	<p>Jernbaneinfrastrukturforskrift § 3-1 om risiko og § 3-6 om planoverganger. Museumsbaneforskriften § 25 Sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT). Ulykkes-statistikk.</p>	<p>Arealbruk skal ikke øke risiko for ulykker ved eksisterende planovergang (se egen omtale i kapittel 3.2). For museumsbaner er kravene til infrastrukturen mindre strenge enn kravene til infrastrukturen på det nasjonale jernbanenettet.</p>
<p><b>Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg</b></p>	<p>Jernbaneloven § 10</p> <p>Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for den aktuelle arealplanen. TEK17 kapittel 7 om sikkerhet mot naturpåkjenninger</p> <p>Eksisterende fagrapporter om grunnforhold, geologi, hydrologi etc.</p> <p>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. Endring av grunnvannsnivå kan øke faren for setninger på jernbanespor.</p> <p>Det må kartlegges om jernbanen kan bli påvirket av arealplanen. Dersom jernbanen kan bli berørt, må det innarbeides risikoreducerende tiltak i arealplanen (Se infoboks i kap. 3.4)</p> <p>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><b>Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) med relevant omtale av sikkerhet for berørte jernbaneanlegg</b></p>	<p>Plan- og bygningsloven §§ 4-3, 3-1</p> <p>Bane NOR, Teknisk regelverk, Underbygning: <a href="#">Gjerder</a></p> <p>Sikkerhetsgjerde skal være minimum 1,80 m høyt.</p> <p>Rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i planleggingen (RPR 1995)</p>	<p>Når planen omfatter utbygging i tilknytning til jernbaneanlegg skal følgende sikkerhetsforhold vurderes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beredskapsplasser ved lange tunneler</li> <li>– Jernbanestøy og vibrasjoner</li> <li>– Sikring mot ferdsel i spor, herunder etablering av gjerde. Bane NOR kan kreve at tiltakshaver etablerer sikkerhetsgjerder for publikum der ny bebyggelse etableres nær jernbanen.</li> <li>– Avsporing</li> <li>– El-sikkerhet</li> <li>– Risiko for driftsavbrudd</li> </ul>
--	--	---

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. Vilkårene 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, herunder oppå tunneltak. 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 Bane NOR 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 unødig og urimelig måte må vanskeliggjøre gjennomføring av reguleringsplaner. Vilåårene 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, gjerder, 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 å 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 planskiltet 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. Tilsvarende regler finnes i museumsbaneforskriften § 25 og i sidesporforskriften § 25. 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 at det etableres 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.

Planoverganger i bebygde strøk representerer også en støyulempe for naboer, da togfører er pålagt å fløyte om at det kommer et tog. For å redusere støyulempen om natten kan det påmonteres underskilt om at togfører ikke skal fløyte etter kl. 22, men dette øker samtidig risikoen for trafikanter som krysser planovergangen om natten.

### 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.

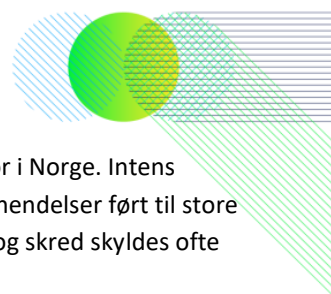
Dersom det i planprosessen kommer opp begrunnede behov for avvik fra sikkerhet og planfaglige krav, skal dette tas opp med Bane NOR. For å få et effektivt samråd og avklaring av mulige løsninger, trenger Bane NOR skriftlig informasjon om hva planen omfatter, hvilke avvik som etterspørres og hva som er 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, grunnvannsnivå eller dreneringsveier, fjerning av vegetasjon, bekkelukkinger, etablering av tette flater (tak, veier, parkeringsplasser), nye bygninger og veier, grøfting/endring 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.

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

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

## 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
<b>Langsiktig planlegging og strategier for utvikling av jernbanen</b>	<a href="#">Jernbanedirektoratets instruks</a>	Jernbanedirektoratet har ansvaret for strategiske og koordinerende oppgaver innenfor rammer som fastsettes av Stortinget og Samferdselsdepartementet.
<b>Planer som vesentlig fordyrer jernbanetiltak som inngår i NTP eller konseptvalgutredning</b>	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 gir grunnlag for å fremme innsigelse», f.eks. ny trasé eller beslutning om å elektrifisere jernbanestrekning.</i>
<b>Baneformål i arealplaner</b>	Etablere eller opprettholde baneformål i arealplaner etter plan- og bygningsloven, vedtatt eller under arbeid.	Planer for å utvikle jernbanestrekninger, stasjonsområder, terminaler og andre jernbaneanlegg.
<b>Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg.</b>	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, driftsspor, beredskapsplasser, adkomstveier mv.
<b>Bil- og sykkelparkering for togreisende</b>	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.

<b>Arealbruk som innebærer bærende konstruksjoner over jernbane (lokk)</b>	Lokk over jernbanen må ha tillatelse etter jernbaneloven § 10.  Frihøyden mellom skinneoverkant og underkant lokk skal være minimum 7,6 m. Tiltakshaver må prosjektere løsningen, og dokumentere at det er plass nok til standard kontaktledningsanlegg under lokket i henhold til teknisk regelverk.	Det er strenge krav til etablering av lokk over jernbane som berører drift og utvikling av jernbanen, jf. omtale i kap. 4.1.
--	---	--

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, samt næringsdrivende og andre som kan bli berørt. Bane NOR kan bistå kommunene med kunnskap og informasjon i arealplanprosessene dersom det er behov for det.

### Lokk over jernbanen

Lokk over jernbanen medfører inngrep i jernbaneinfrastruktur og Bane NORs eiendom, og innebærer store begrensninger for framtidig utvikling av jernbanen.

Lokk forutsetter omfattende fundamentering av konstruksjoner gjennom jernbanegrund, som utløser behov for å bygge om jernbanens infrastruktur (omlegging av spor, kontaktledninger, kabler m.v.) Ombygging av jernbanen har store kostnader som må bekostes av tiltakshaver. Tiltaket vil påvirke togtrafikken i anleggsfasen, og midlertidige sporomlegginger må bygges for tiltakshavers regning.

Lokk forutsetter utarbeidelse av reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning, ROS-analyse, RAMS m.m. I tillegg kommer søknadsprosess etter jernbaneloven § 10, der Bane NOR vil fastsette nærmere vilkår for konstruksjoner.

## 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, fylkeskommuner og kommuner, ansvar for nasjonal og regional arealpolitikk som kan berøre jernbaneinteresser. De viktigste interessene dette gjelder går fram av tabell 4 nedenfor.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å utvikle jernbanetransportsystemet, herunder samarbeide med regionale myndigheter om utvikling og samordning av kollektivtilbudet. Direktoratet er avtalepart i byvekstavtaler, og vil følge opp regionale planer for areal- og transportplanlegging. Nasjonal transportplan legger opp til at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Staten investerer betydelige midler i utvikling av jernbanens infrastruktur. Det forventes derfor at lokale myndigheter legger til rette for en arealbruk som øker nytten av investeringene. Fortetting og transformasjon nær kollektivknutepunkter prioriteres.

NASJONAL OG REGIONAL AREALPOLITIKK	GRUNNLAG	INNHOOLD
<b>Arealplanlegging som støtter opp om statlig infrastruktur-utbygging</b>	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.
<b>Samordne utbyggingsmønster og transportsystem</b>	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.
<b>Bidra til høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon rundt kollektivknutepunkter</b>	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, kap. 4.3. Veileder for helhetlig knutepunktutvikling (2018)	Rundt kollektivknutepunkter må det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.
<b>Tilrettelegge for kollektivtransport og gode overgangsmuligheter i kollektivknutepunktene</b>	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, kap. 4.4. Veileder for helhetlig knutepunktutvikling (2018)	Planlegge kollektivknutepunkter slik at det gis gode muligheter for overgang mellom ulike transportmidler.
<b>Følge opp regionale planer for samordnet bolig-, areal- og transport</b>	Vedtatte regionale planer og regionale bestemmelser.	Jernbanedirektoratet er avtalepart i byvekstavtaler, og vil følge opp regionale planer for areal- og transportplanlegging.
<b>Ivareta fredede og vernede bygninger og jernbaneanlegg</b>	Fredningsvedtak eller forskrift for det enkelte objekt eller område, jf. Askeladden (Riksantikvarens database). Verneregulert (jf. plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 6)	Ivareta verneverdier knyttet til banestrekninger, stasjoner eller andre bygninger/objekter og tilhørende områder.
<b>Nasjonale mål for reduksjon av støy</b>	Miljødirektoratets veileder for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442.	Utbygging i områder som berøres av jernbanestøy forutsettes planlagt slik at veiledende støygrensene overholdes. Dette er forhold som kan ivaretas i reguleringsbestemmelser.

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

Bane NOR vil bidra med planfaglige råd i planarbeid som berører areal- og transportplanlegging. Bane NOR vil i byer og tettsteder være en aktiv medspiller med Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene, kollektivselskap og andre for å sikre gode og helhetlige planløsninger for utvikling av knutepunkter.

Bane NOR har rollen som innsigelsesmyndighet etter plan- og bygningsloven § 5-4 for fagområdene jernbane og jernbanetransport, jf. rundskriv H-2/14. Tilsvarende gjelder sidespor som inngår som en integrert del av det nasjonale jernbanenettet, herunder havne-, industri-, terminal- og verkstedspor. Bane NOR kan ellers gi planfaglige råd til andre forhold i plansaken, herunder planens konsekvenser for jernbanens kulturminneverdier.

Riksantikvaren og fylkeskommunene 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.

Bane NOR eier helt eller delvis følgende baner som er fredet med hjemmel i kulturminneloven:

- 1982, Urskog - Hølandsbanen (Sørumsand - Fossum)
- 2011, Tinnosbanen (Hjuksebø - Tinnoset)
- 2013, Numedalsbanen, nordre del (Rollag - Rødberg)
- 2015, Flekkefjordbanen (Sira st. - Flekkefjord)
- 2016, Gamle Vossebanen (Tunestveit - Midttun)

Fredningsbestemmelser fastsatt etter 2010 er publisert i Lovdata med tilhørende kart som viser fredede bygninger og anlegg. Tinnosbanen på strekningen Notodden-Tinnoset inngår dessuten i Rjukan-Notodden industriarv (Unesco verdensarv).

Tinnosbanen på strekningen Hjuksebø-Notodden har ordinær trafikk, og er en del av det nasjonale jernbanenettet. De øvrige fredede banestrekningene følger regelverket for museumsbaner (jf. museumsbaneforskriften).

## **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.

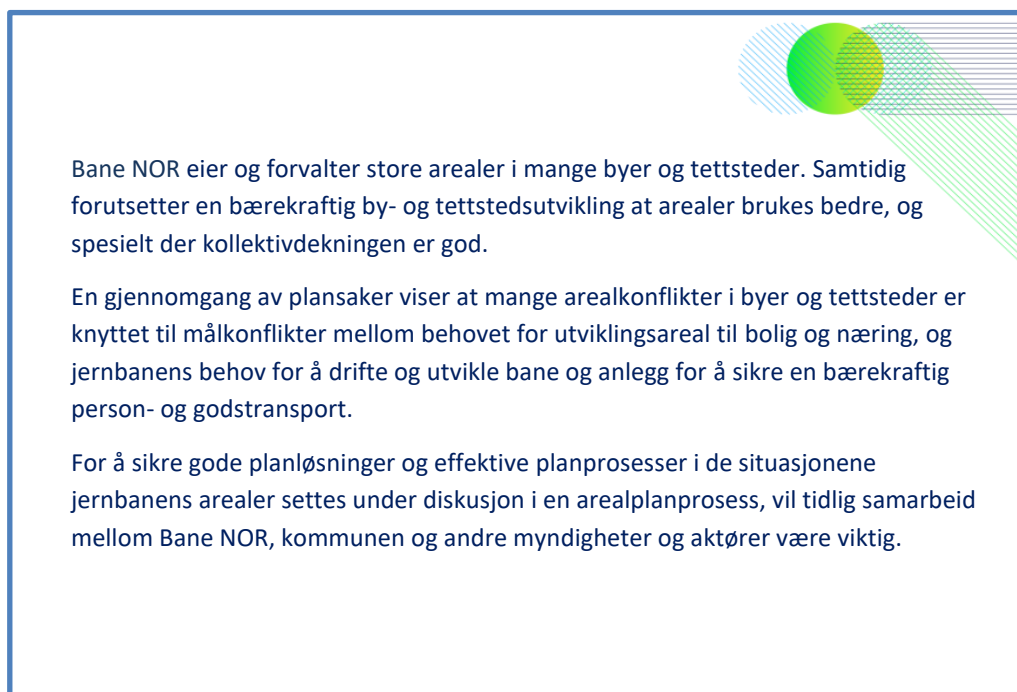


## 6.2 Effektivt samråd

For å sikre et effektivt samråd mellom Bane NOR og kommunene 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.

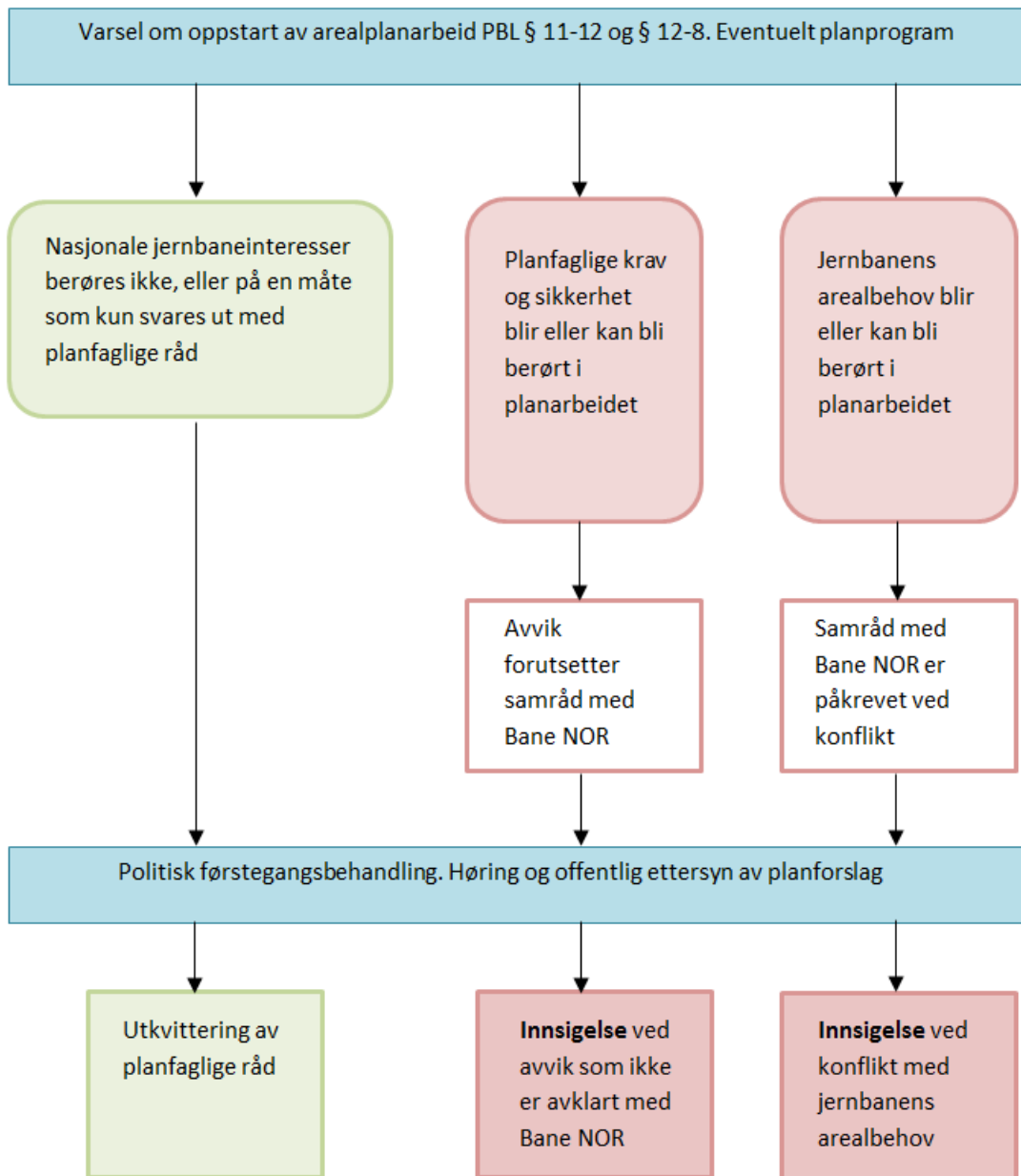
Samråd om avvik fra sikkerhet og planfaglige krav bør gjøres i møte med Bane NOR direkte. Ved private detaljreguleringsplaner bør kommunen delta i samrådet for å gjøre nødvendige avklaringer med kommunen. Dette vil også bidra til at kommunen er gjort kjent med viktige jernbaneinteresser som skal innarbeides av forslagsstiller i planforslaget.

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



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 § 27-1 andre ledd.

Bane NOR kan i kritiske plansaker også be Kommunal- og moderniseringsdepartementet kalle inn planen for endring med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-16 tredje ledd eller § 12-13 tredje ledd.

### 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 eller fremmer alternativer som Bane NOR ikke kan godta, kan det ved offentlig ettersyn bli nødvendig for Bane NOR å fremme innsigelse til kommunens alternative planforslag.

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.

---000---