



Veileder til saksbehandling etter jernbaneloven § 10 og deler av plan- og byggningsloven



22. juni 2005



Eks. 1

9351:69 7BV Vei

Innledning

Jernbaneverket er i tillegg til å være statlig myndighet innen vårt fagområde, trolig også Norges nest lengste nabo. Dette innebærer at vi får en rekke saker til behandling. Denne veilederen er ment som et hjelpemiddel ved behandling av ulike sakstyper. Vi har forsøkt å bygge den opp slik at den skal være brukervennlig som oppslagsverk. Det er derfor blitt en del henvisninger frem og tilbake som kanskje kan virke noe forstyrrende ved gjennomlesning fra perm til perm. Veilederen er ikke ment som en lærebok.

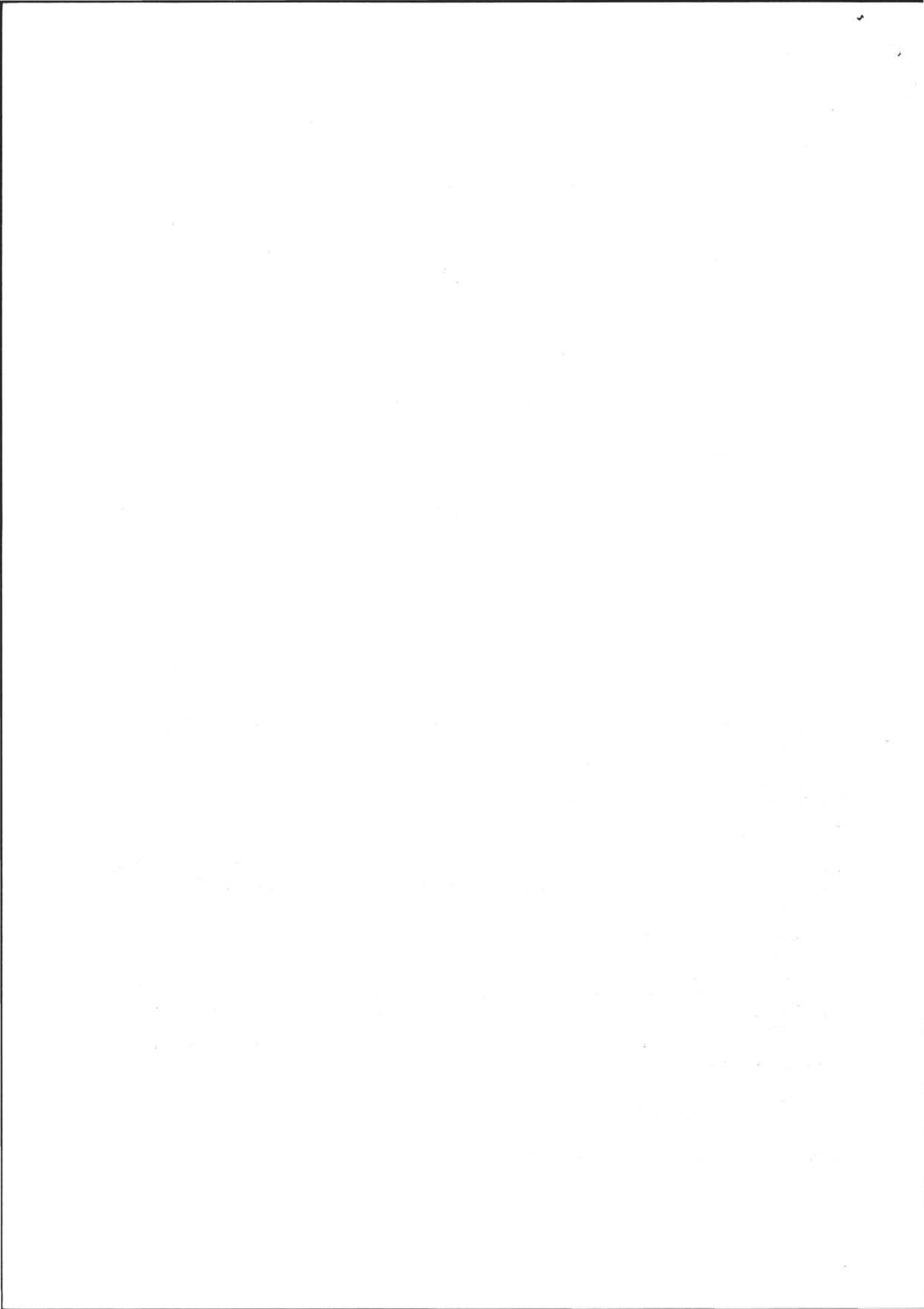
Vi har sitert lover og regler enkelte steder. Husk å sjekke om noe av dette er erstattet av nyere vedtatte sådanne når veilederen ikke lenger er så fersk. Vi anbefaler at saksbehandlere setter seg inn i relevante bestemmelser i plan- og bygningsloven. Oppdaterte lover finnes på www.lovdata.no. En annen nyttig side med direkte adgang til gjeldende lov med forskrifter, veiledere og rundskriv, herunder temaveilederen for Jernbaneanlegg og byggesak (HO-4/2001) er www.be.no.

Vi har som mål å legge opp til størst mulig likebehandling langs jernbanen i hele landet. Husk at dette ikke oppnås ved å slavisk se på avstander. Det er viktig å se på alle relevante sider ved en enkelt sak i sammenheng.

Denne veilederen gir ikke svar på alle spørsmål. Nøl ikke med å ta kontakt med kollegaer når du jobber med sakene. Vi er mange som har noe å bidra med.

I spesielle saker anbefaler vi at det konfereres med Bane/Eiendom og Juridisk seksjon.

Veilederen erstatter foreløpig utgave fra 01.12.1996, og bygger på etablert praksis ved saksbehandling etter jernbaneloven § 10. Veilederen bør evalueres og eventuelt justeres etter noe tids bruk.



INNHold

Innledning	2
1. LOVGRUNNLAG, REGELVERK OG MYNDIGHET	5
1.1 Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)	5
<i>Myndighet</i>	5
1.2 Forskrift om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften)	6
1.3 Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)	6
<i>Myndighet og klagebehandling</i>	7
1.4 Plan- og bygningsloven	8
<i>Myndighet/rolle</i>	10
1.5 Forskrifter for elektriske anlegg, Forsyningsanlegg 1995	11
<i>Myndighet</i>	12
1.6 Jernbaneverkets tekniske regelverk og styringssystem	12
1.7 Forholdet til NSB AS og andre som eier offentlig grunn	12
1.7.1 <i>Innledning</i>	12
1.7.2 <i>Jernbaneverkets adgang til å hindre tiltak som nevnt i § 10 på grunn/ i bygninger som omfattes av det statlige jernbanenettet</i>	14
1.7.3 <i>Jernbaneverkets adgang til å hindre tiltak på grunn/ i bygninger, som ikke omfattes av det statlige jernbanenettet</i>	14
1.7.4 <i>Forholdet til andre grunneiere av det statlige jernbanenettet enn NSB</i>	14
1.7.5 <i>Jernbaneverkets adgang til å hindre tiltak på /ved offentlig grunn og bygninger, hvor jbl § 10 og eiendomsavtalene ikke er anvendelige</i>	14
2. SAKSBEHANDLING	15
2.1 Forskjellige roller i forhold til plan- og bygningsloven	15
2.2 Behandling av nabovarsel om bygging/eiendomsdeling - dispensasjon fra jernbanelovens § 10	16
2.2.1 <i>Nabovarsel om bygging/eiendomsdeling i uregulert område - avstand mer enn 30 meter fra midt nærmeste spor og ingen konflikt</i>	17
2.2.2 <i>Nabovarsel om bygging/eiendomsdeling i uregulert område - avstand mindre enn 30 meter fra midt av nærmeste spor, dispensasjon fra jernbanelovens § 10</i>	18
2.2.3 <i>Nabovarsel om bygging/eiendomsdeling i regulert område</i>	18
2.2.4 <i>Nabovarsel om bygging/eiendomsdeling i konflikt med Jernbaneverkets utredning/plan om nytt spor med mer hvor det ikke foreligger byggegrense i reguleringsplan</i>	19
2.2.5 <i>Nabovarsel om riving av bygning - gjenoppføring av bygning hvor det ikke foreligger byggegrense i reguleringsplan</i>	19
2.2.6 <i>Nabovarsel om endring, reparasjon eller bruksendring av bygg hvor byggegrense ikke er fastsatt i reguleringsplan</i>	20
2.3 Behandling av eksterne reguleringsplaner, bebyggelsesplaner mv	21
2.3.1 <i>Innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven</i>	23
2.4 Behandling av dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan	24

2.5 Behandling av endring av reguleringsplan	24
2.6 Behandling av eksterne konsekvensutredninger	25
2.7 Behandling av kommune-/fylkesplaner	25
3. SAKSBEHANDLING OG VURDERINGSKRITERIER - DISPENSASJON FRA JBL § 10 OG BYGGEGRENSER I REGULERINGSPLAN	26
3.1 Krav til saksbehandling	26
3.2 Bakgrunn for byggegrensebestemmelsene i jernbanelovens § 10	27
3.3 Vurderingskriterier	27
3.4 Indre sone: Absolutte krav	29
3.4.1 <i>Minste tverrsnitt</i>	29
3.4.2 <i>Sikkerhetsavstand rundt kontaktledningsanlegg</i>	30
3.4.3 <i>Sikkerhetsavstand ved arbeid langs sporet</i>	31
3.4.4 <i>Drift og vedlikehold av jernbanen</i>	31
3.4.5 <i>Sikt til sporet og signaler</i>	32
3.4.6 <i>Sikt fra planoverganger</i>	32
3.4.7 <i>Plass for snørydding</i>	32
3.4.8 <i>Avstand til gravearbeid og konstruksjoner</i>	33
3.4.9 <i>Avstand til vegger</i>	33
3.4.10 <i>Avstand til støyskjermer og voller</i>	33
3.4.11 <i>Avstand til snøskjerm</i>	33
3.5 Ytre sone: Variable krav	34
3.5.1 <i>Baneprioritet</i>	35
3.5.2 <i>Egne planer</i>	35
3.5.3 <i>Fysiske muligheter for endring av banen</i>	36
3.5.4 <i>Byggetidspunkt</i>	36
3.5.5 <i>Miljøhensyn, støyskjerm/støyvoll</i>	36
3.5.6 <i>Utbedring/nedlegging av planoverganger</i>	36
3.5.7 <i>Geotekniske og topografiske forhold</i>	37
3.5.8 <i>Økonomisk konsekvens - type tiltak</i>	37
3.5.9 <i>Risiko ved brann og eksplosjon</i>	38
3.5.10 <i>Varighet</i>	38
3.5.11 <i>Lokal praksis</i>	38
4. VILKÅR VED BEHANDLING AV SØKNAD OM DISPENSASJON	39
5. VEDLEGG: EKSEMPLER PÅ SKJEMAER, BREV	40

1. Lovgrunnlag, regelverk og myndighet

1.1 Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

I forhold til fastsetting av byggegrense/tillatelse til tiltak er det jernbanelovens § 10 (tilgrensende eiendommer) som er vesentlig og paragrafen refereres i sin helhet:

"Det er 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. Dette gjelder ikke når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei.

Kjøreveiens eier kan pålegge eier av naboeiendom, eller rettighetshaver til slik eiendom, å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 30-meters grensen som nevnt i første ledd når hensynet til togframføringen eller omgivelsenes sikkerhet tilsier det. Etterkommes ikke pålegget, kan kjøreveiens eier selv besørge vegetasjonen fjernet.

Eier eller rettighetshaver har krav på vederlag etter skjønn for skade og ulempe som følger av tiltak som nevnt i annet ledd, samt for eventuelle utgifter forbundet med dette. Dersom det i tide er gitt skriftlig beskjed om at planting innenfor 30-meters grensen ikke skal skje, har eier eller rettighetshaver ikke krav på vederlag."

I den løpende saksbehandling er det stort sett første ledd i § 10 som er relevant og som det i denne veilederen legges mest vekt på. Større byggetiltak og reguleringsplaner kan sette krav om utomhusplan/beplantningsplan og disse må vurderes ut fra de øvrige ledd (spesielt siste) i § 10. Se også regler om vegetasjonskontroll i JD522. Bestemmelsene må også legges til grunn ved besvarelse av konkrete henvendelser om beplantning langs jernbanen.

Myndighet

Etter bestemmelsen i jernbanelovens § 10 er det med "kjøreveiens eier" det må inngås "avtale" om å fravike kravet om 30 meter byggeavstand fra midt av nærmeste spor. Begrepet "avtale" i dette tilfellet forstås som tillatelse. For statens jernbanenett gis slik tillatelse av Jernbaneverket og avgjørelsen er å betrakte som enkeltvedtak ihht forvaltningsloven. Avgjørelse om å fravike lovens bestemmelse om 30 meter byggeavstand kan betegnes som dispensasjon fra bestemmelsen. Videre må "Avtale" forstås slik at Jernbaneverket kan sette vilkår for å gi dispensasjon.

Merk at krav om tillatelse/dispensasjon etter jernbaneloven § 10 gjelder bare i områder hvor det ikke er godkjent reguleringsplan med regulert byggegrense mot jernbanen. Bygging/tiltak i samsvar med reguleringsplan som mangler byggegrense fra jernbanen trenger i utgangspunktet dispensasjon etter jernbaneloven dersom avstanden fra jernbanen er mindre enn 30 meter. Dispensasjon fra regulert byggegrense behandles etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 7, jfr egen omtale i pkt 2.4.

Av lovteksten framgår at det er gjennom reguleringsplan at byggegrensen på 30 meter fra spormidt kan endres. Det betyr at evt byggeavstand fra jernbane fastsatt i bebyggelsesplan eller kommune(del)plan ikke setter til side 30-metersgrensen i jernbaneloven.

Jernbaneverket ivaretar eieransvaret på vegne av staten for statens jernbanenett i Norge, og har myndigheten som angitt i jernbanelovens § 10. Denne myndigheten omfatter ikke

bygging/tiltak langs private sidespor eller spor av museal karakter som eies av stiftelser. Det er Jernbaneverkets regioner som er daglige forvaltere av kjøreveien i sine områder. Myndighet etter jernbanelovens § 10 er delegert til regionene ved Regiondirektør. Videre beskrivelse av ansvarsforhold for saksområdet kan den enkelte region gjøre i sitt styringssystem, 2 - R(X)Regionhåndbok.

1.2 Forskrift om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften)

Forskriften er fastsatt av Statens jernbanetilsyn 4. desember 2001 med hjemmel i jernbaneloven.

Noen bestemmelser nevnes:

Kap. 5. Krav til bruk av analyser og kriterier for akseptabel risiko:

§ 5-1. *Krav om å gjennomføre analyser og etablere oppfølgingssystem*

"Den som driver jernbanevirksomhet skal planlegge og gjennomføre analyser som er nødvendig for å identifisere forhold som kan føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade. Slike analyser skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser. Slike analyser skal også planlegges og gjennomføres ved anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner, samt ved endring av etablerte krav eller ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for trafiksikkerheten.

Resultatene fra analysen skal brukes med sikte på å redusere risiko for tap av menneskeliv eller for alvorlig personskade...."

§ 5-2. *Krav om etablering av kriterier for akseptabel risiko*

"Den som driver jernbanevirksomhet skal etablere kriterier for akseptabel risiko for uønskede hendelser i virksomheten. Kriteriene skal benyttes i forbindelse med oppfølging av analyser som nevnt i § 5-1...."

Kravforskriften forutsetter at det skal foretas en analyse av risiko i tilknytning til godkjenning av tiltak nær jernbanen. I praksis vil dette gjelde saker som betinger dispensasjon fra jernbanelovens § 10, både når dette gis som dispensasjon i enkeltsak og når det fastsettes en byggegrense i reguleringsplan som er mindre enn 30 meter. Omfanget av analysen må stå i forhold til tiltakets størrelse og antatte virkninger på sikkerhetsnivået.

1.3 Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)

Forvaltningslovens bestemmelser gjelder for Jernbaneverkets utøvelse av offentlig myndighet. Avgjørelse av søknader om fravikelse av 30-meters grensen i jernbanelovens § 10 er enkeltvedtak og loven gjelder fullt ut. Når fravikelse gjøres gjennom reguleringsplan gjelder plan- og bygningslovens saksbehandlingsregler, og forvaltningsloven kommer ikke til anvendelse.

Noen bestemmelser nevnes:

§ 11. *(veiledningsplikt)* Dette betyr at publikum som henvender seg til Jernbaneverket har krav på informasjon om relevante bestemmelser og saksbehandlingspraksis.

Saksbehandlere må være bevisst på veiledningsplikten i forvaltningsloven. Dette innebærer bla at saksbehandler bør opplyse om hvilke endringer som må gjøres i en sak/søknad for at denne etter gjeldende bestemmelser og praksis skal kunne godkjennes av Jernbaneverket. Dette kan bidra til å løse saker og derved redusere

antall klagesaker. Saksbehandling etter jernbanelovens § 10 omtales nærmere i veilederens del 3.

§ 11 a. (*saksbehandlingstid, foreløpig svar*) Forvaltningsorganet (Jernbaneverket) skal forberede og avgjøre saken uten ugrunnet opphold. I saker som gjelder enkeltvedtak, skal det gis foreløpig svar dersom en henvendelse ikke kan besvares i løpet av en måned etter at den er mottatt. *Merk at Jernbanedirektøren har instruert at henvendelser skal besvares innen 3 uker.*

§ 17. (*forvaltningsorganets utrednings- og informasjonsplikt*) "Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes." Det anbefales saksbehandlere å gjennomgå hele bestemmelsen.

§ 18. (*partenes adgang til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter*) "En part har rett til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter for så vidt ikke annet følger av reglene i denne paragraf eller § 19. Dette gjelder også etter at det er truffet vedtak i saken." Det anbefales saksbehandlere å gjennomgå hele bestemmelsen.

§§ 23 - 27. Enkeltvedtak (avgjørelse) skal være skriftlig og begrunnet. Part i saken skal gjøres kjent med retten til å påklage vedtaket og om hvilke frist som gjelder.

Kapittel VI. Om klage og omgjøring. Omhandler regler for klage og klagebehandling.

Det finnes standardblankett for klageregler på www.norge.no som kan vedlegges brev om vedtak. Denne kan også brukes som utgangspunkt for en eventuelt ferdigutfylt utgave.

Myndighet og klagebehandling

Klage skal sendes til den instans i Jernbaneverket som har fattet vedtaket (avgjørelsen). I saker etter jernbanelovens § 10 er dette Jernbaneverkets regioner. Regiondirektør kan på bakgrunn av nye opplysninger i klagen eller ny vurdering, finne grunnlag for å ta denne til følge og omgjøre regionens tidligere vedtak. Begrunnelsen for dette må framgå i svarbrev til klageren. Klageren vil da forstå hvilke forhold som ble vektlagt i ny vurdering og som førte til endret resultat i saken.

Opprettholdes vedtaket sender regionen saken med innstilling om dette til Infrastruktur Bane/Eiendom. Det er viktig at regionen klart begrunner hvorfor en klage ikke tas til følge. Videre må alle forhold i tilknytning til saken dokumenteres i oversendelsen til Bane/Eiendom. Det må opplyses om godkjenningsdato for evt arealplaner og kopiutsnitt av slike planer må være en del av oversendelsen.

Bane/Eiendom er ansvarlig for Jernbaneverkets behandling av klagesakene. De kvalitetssikrer sakene og foretar sine egne vurderinger av disse. Dersom Bane/Eiendom ikke finner grunn til å ta klagen til følge, oversender de saken til Samferdselsdepartementet for endelig avgjørelse. Departementet sender sin avgjørelse til Bane/Eiendom som formidler denne til regionen for evt oppfølging.

I saker der Bane/Eiendom ikke deler regionens skjønnsette, tas dette opp med regionen og saken returneres. Regionen følger opp saken overfor klager.

1.4 Plan- og bygningsloven

Loven er omfattende og omhandler ulike forhold i tilknytning til planlegging og bygging. Her refereres kortfattet og ufullstendig kun bestemmelser som Jernbaneverkets saksbehandlere oftest vil komme i befatning med. Det er meget viktig at den enkelte saksbehandler skaffer seg oversikt over plan- og bygningsloven og setter seg godt inn i de mest relevante bestemmelsene.

Jernbaneverkets rolle som planlegger av egne prosjekt og som tiltakshaver blir ikke gjennomgått i denne veilederen.

Kap. I. Almennelige bestemmelser

§ 7. *Dispensasjon* Siste ledd, siste setning: "Ved dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, reguleringsplan, bebyggelsesplan eller fra denne lovs §§ 17-2 og 23, skal fylkeskommunen og statlige myndigheter hvis saksområde blir direkte berørt, være gitt høve til å uttale seg før dispensasjon gis."

Denne bestemmelsen refereres pga at Jernbaneverkets saksbehandlere må ta stilling til om dispensasjon fra plan kan anbefales. Det gjøres oppmerksom på at det er dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan som behandles etter plan- og bygningsloven § 7. Vi vil i de aller fleste slike tilfeller uttale oss som statlig fagmyndighet, men noen ganger har vi kun status som naboer, jfr § 7, 3 ledd, 1 setning. Normalt skal kommunen etterkomme (følge) Jernbaneverkets uttalelse når denne er gitt som statlig fagmyndighet. Regler for kommunenes behandling av dispensasjonssaker er gitt av Miljøverndepartementet i rundskriv T-5/84 Dispensasjon og T-2/04 Klage og innsigelse.

Planlegging:

Kap. V. Fylkesplanlegging.

§ 19-1. *Fylkesplanlegging* "Fylkeskommunen skal sørge for at det innen fylkets område utføres en løpende fylkesplanlegging."

"Fylkesplanleggingen skal samordne statens, fylkeskommunens og hovedtrekkene i kommunens fysiske, økonomiske, sosiale og kulturelle virksomhet i fylket."

Dette er en plan på overordnet nivå. Den skal legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet og være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket. Fylkes(del)planer med retningslinjer for utbygging skal underlegges konsekvensutredning iht ny KU forskrift. Fylkesplaner er ikke juridisk bindende for kommunene. Fylkesplanen angir normalt ikke byggegrenser mot jernbane. Jernbaneverket gir høringsuttalelse til fylkesplaner. Høringsfrist skal minimum være 30 dager.

Kap. VI. Kommuneplanlegging

§ 20-1. *Kommuneplanlegging* "Kommunene skal utføre en løpende kommunalplanlegging med sikte på å samordne den fysiske, økonomiske, sosiale, estetiske og kulturelle utvikling innenfor sine områder."

Kommuneplanen skal inneholde en langsiktig og en kortsiktig del. Planen har en arealdel som bla skal angi byggeområder og viktige ledd i kommunikasjonssystemet. Områder for utbyggingsformål inkl. infrastrukturtiltak som tas inn i kommuneplanens arealdel skal underlegges konsekvensutredning iht ny KU forskrift. Kommuneplanen angir normalt ikke byggegrenser mot jernbane. Jernbaneverket kan anmode kommunen om å gjengi jernbanelovens bestemmelser som en orientering.

Jernbaneverket gir høringsuttalelse til kommuneplaner. Høringsfrist skal minimum være

30 dager. Jernbaneverket kan reise innsigelse til en kommuneplan dersom jernbaneinteresser ikke er ivaretatt.

Kap. VII. Reguleringsplan

§ 23. *Plikt til å utarbeide reguleringsplan - forholdet til overordnede planer*

"1. Det skal utarbeides reguleringsplan for de områder i kommunen hvor det er bestemt i arealdelen av kommuneplanen at utbygging mv bare kan skje etter slik plan og for områder hvor det skal gjennomføres større bygge- og anleggsarbeider. Tillatelse etter § 93 kan ikke gis for større bygge- og anleggsarbeider før det foreligger reguleringsplan."

"3. Rikspolitiske bestemmelser, fylkesplan og arealdelen av kommuneplanen skal være retningsgivende for utarbeiding av reguleringsplaner."

Reguleringsplan er detaljert og fastsetter arealbruk innenfor planområdet. Det kan knyttes bestemmelser til planen. Reguleringsplan angir vanligvis byggegrenser mot jernbane. Jernbaneverket gir høringsuttalelse til reguleringsplaner og har innsigelsesmyndighet. Høringsfrist skal være minimum 30 dager. I mindre reguleringsaker kan det likevel fastsettes en kortere frist.

§ 28-1. *Endring og oppheving av reguleringsplan*

For endring og oppheving av reguleringsplan gjelder de samme bestemmelsene som ved utarbeiding av reguleringsplan. Mindre vesentlige endringer i reguleringsplan kan gjøres av "det faste utvalget for plansaker." Før det gjøres vedtak skal eierne/festerne av eiendommer som direkte berøres av endringen gis anledning til å uttale seg. Videre skal statlige fagmyndigheter ha blitt gitt anledning til å uttale seg og en plan kan ikke behandles som en mindre vesentlig reguleringsendring dersom statlig fagmyndighet med innsigelsesrett har motsatt seg det, jfr rundskriv T-5/84 og T-2/04.

Kap. VII-a. Konsekvensutredninger

§ 33-1. *Virkeområde og formål*

Bestemmelsene gjelder for planer etter plan- og bygningsloven som angitt i § 16-2, og nærmere bestemte planer og tiltak etter annet lovverk som kan ha vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn.

Formålet med bestemmelsene er at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planen eller tiltaket, og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planen eller tiltaket kan gjennomføres.

§ 33-2. *Generelle bestemmelser*

For planer og tiltak som omfattes av bestemmelsene skal det tidligst mulig under forberedelsen av planen eller tiltaket utarbeides forslag til program for plan- eller utredningsarbeidet. Forslaget skal gjøre rede for formålet med planen eller søknaden, behovet for utredninger og opplegg for medvirkning. Forslag til program skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Planforslag eller søknad med konsekvensutredning skal utarbeides på grunnlag av fastsatt plan- eller utredningsprogram og sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Vedtak i saken med begrunnelse skal offentliggjøres. Av begrunnelsen skal det fremgå hvordan virkningene av planforslag eller søknad og innkomne uttalelser har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt ved vedtaket, særlig når det gjelder valg av alternativer.

Det skal i forbindelse med vedtaket vurderes og i nødvendig grad stilles vilkår med sikte på å overvåke og avbøte mulige negative virkninger av vesentlig betydning. Vilklårene skal fremgå av vedtaket.

Jernbaneverket gir høringsuttalelse til konsekvensutredninger som berører Jernbaneverkets ansvarsområder. Høringsfrist kan settes som for øvrige plansaker, men settes ofte lenger.

Bygging:

Kap. XIII. Bebyggelsen

§ 70. *Bygningens plassering, høyde og avstand fra nabogrense.*

"2. Hvis ikke annet er bestemt i plan etter kap. VI eller VII, skal bygning ha en avstand fra nabogrense som minst svarer til bygningens halve høyde og ikke under 4 meter.

Kommunen kan godkjenne at bygning plasseres nærmere nabogrense enn nevnt i første ledd eller i nabogrense

- a) når eier (fester) av naboeiendommen har gitt skriftlig samtykke eller
- b) ved oppføring av garasje, uthus og lignende mindre bygning."

Ovennevnte tilsidesetter ikke 30 meters byggegrense i jernbaneloven § 10.

Kap. XV. Bestående byggverk

§ 87. *Endring, reparasjon eller bruksendring mv av bestående byggverk*

"2. Bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven gjelder, jfr dog annet ledd, også for:

- e) bruksendring, vesentlig utvidelse eller vesentlig endring av tidligere drift."

Jernbaneloven § 10 gir ikke hjemmel til å nekte bruksendring. Samtidig er tiltakshaver og kommunen ansvarlig for å påse at en bygg er forsvarlig i bruk og ikke utgjør fare eller vesentlig ulempe for person eller eiendom. Bruksendring av bygg svært nær spor bør derfor frarådes der det foreligger sikkerhetsbegrunnelse. Der det gis dispensasjon fra jernbaneloven § 10 for oppføring av garasjer, uthus, lager, etc nær spor, bør det i vilklårene fastsettes at bygget ikke senere kan endres til bolig, kontor, etc.

Kap. XVI. Saksbehandling, ansvar og kontroll

§ 93. *Tiltak som krever søknad og tillatelse* "Følgende tiltak, på eller i grunnen, i vassdrag eller i sjøområder, må ikke utføres uten at søknad, og evt søknad om dispensasjon, på forhånd er sendt kommunen, og den deretter har gitt tillatelse:

- a) oppføring, tilbygging, påbygging, underbygging eller plassering av varig, midlertidig eller transportabel bygning, konstruksjon eller anlegg.
- b) Fasadeendring, vesentlig endring eller vesentlig reparasjon av tiltak som nevnt under a.
- c) Bruksendring eller vesentlig utvidelse eller vesentlig endring av tidligere drift av tiltak som nevnt under a."

§ 94. *Søknad om tillatelse. Nabovarsel* "1. Søknad om tillatelse etter § 93 skal være skriftlig og gi de opplysninger som er nødvendig for at kommunen kan ta standpunkt til om vilklårene for å gi tillatelse er tilstede."

"3. Før søknad sendes inn, skal naboer og gjenboere varsles hvis ikke disse skriftlig har sagt fra at de ikke har noe å bemerke til søknaden. I varslet skal gis melding om at mulige merknader må være kommet til kommunen innen 2 uker etter at varslet er sendt."

Myndighet/rolle

Jernbaneverket kan ha ulike roller i forhold til plan- og bygningsloven. Denne loven forvaltes av kommunene og Jernbaneverkets rettigheter er betydelig mindre enn etter jernbaneloven som Jernbaneverket forvalter for statens jernbanenett.

Jernbaneverket har eksempelvis ved behandling av arealplaner (reguleringsplaner, kommunedelplaner mv) rolle blant annet har som oppgave i plansaker å formidle nasjonale

interesser, mål og retningslinjer gjennom høringsuttalelser. Det kan også påpekes overfor den aktuelle kommunen at en plan faglig sett ikke holder mål og derfor bør vurderes nærmere.

Jernbaneverket har som statlig fagmyndighet innsigelsesadgang. Innsigelse kan fremmes til kommuneplanens arealdel etter § 20-5, femte ledd, reguleringsplan etter § 27-2 nr. 2, første punktum og til bebyggelsesplan etter § 28-2, fjerde ledd.

Disse forholdene er fastsatt i Miljøverndepartementets rundskriv T - 5/95. Klage og innsigelse redegjøres det for i rundskriv T-2/2004. Rundskrivene er tilgjengelige på MDs hjemmeside under www.odin.dep.no/md/planlegging/regelverk/bn.html. De kan også bestilles hos SFT (Statens forurensningstilsyn). Innsigelse omhandles nærmere i veilederens kap 2.

1.5 Forskrifter for elektriske anlegg, Forsyningsanlegg 1995

Gjeldende forskrifter for elektriske anlegg, Forsyningsanlegg 1995, gitt 18. august 1994, er gitt i medhold av lov av 24. mai 1929 nr 4 om tilsyn med elektriske anlegg og elektrisk utstyr. Denne forskriften er for tiden under revisjon. Det forventes endringer i bestemmelser om avstand mellom høyspenningsluftledninger/kontaktledningsanlegg og bygninger. I arbeidet med revisjonen foreslås det spesiell avstandsbestemmelse for høye bygninger. Foreliggende veileder anbefaler at foreslått bestemmelse for høye bygg legges til grunn ved behandling av saker etter jernbanelovens § 10. Dette er tatt opp i veilederens kap 3.3.1.3.

I tilknytning til saksbehandlingen er det forskriftenes § 75.9 som er spesielt viktig og en del av denne refereres. Det vises også til § 76. Det er meget viktig at saksbehandlere gjør seg kjent med en større del av gjeldende forskrift, eller tar kontakt med internt fagpersonell. Det tenkes her også på bestemmelser om aktiviteter/bruk av utstyr nær høyspenningsanlegg, jfr § 75.16 og "Forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av høyspenningsanlegg". De aktuelle forskrifter og annet relevant fagstoff om temaet er tilgjengelig under tema elektriske anlegg og -utstyr, på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin hjemmeside www.dsb.no

§ 75.9 Bygninger

"Avstanden målt i vannrett retning mellom høyspenningsledninger og nærmeste bygningsdeler skal være minst $6\text{ m} + s^1$. Som bygningsdeler regnes også takutspring, terrasser og lignende. Dette gjelder bygninger som bolighus, hytter, fabrikker, offentlige bygninger, forretningsbygg, skoler låver, fjøs mv. (Se for øvrig fotnote til tab. 3.5.)

Kryssing tillates over bygninger med ca 50 m^2 grunnflate eller mindre, som ikke benyttes for boligformål og hvor det bare leilighetsvis og kortvarig oppholder seg mennesker (mindre viktige bygninger). Dessuten tillates kryssing over drivhus. Direkte avstand fra nærmeste fase ved høyeste ledetemperatur må være minst $5\text{ m} + s^1$, og bygningen må være plassert i en avstand av minst 4 m fra andre bygninger. Kravene i pkt. 1 gjelder ikke ved slike kryssinger."

Nevnte kryssing over bygninger gjelder for høyspenningsluftledninger, og er ikke relevant for Jernbaneverkets KL-anlegg. Jernbaneverket må benytte jernbaneloven § 10 for å sikre sine interesser.

¹ For maksimal driftsspenning inntil 72,5 kV er $s = 0$. Dvs at for JBV's kontaktledninger blir det ikke tillegg i minste avstand på henholdsvis 5 m og 6m.

Myndighet

Jernbaneverket herunder Bane Energi, ivaretar eieransvaret på vegne av staten for de fleste av jernbanens høyspenningsanlegg. Regionene ved banesjefene er operative eiere av anlegget i sine områder. Banesjefene har ansvar for å påse at relevante bestemmelser i forskriften følges for jernbanens høyspenningsanlegg. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap kan dispensere fra bestemmelser i forskriften. Det er kun høyspenningsanleggets eier (i praksis sakkyndig driftsleder for høyspenningsanlegg) som kan fremme dispensasjonssøknad overfor tilsynet. Eksterne tiltakshavere kan ikke fremme dispensasjonssøknader til tilsynet uten at det sendes av Jernbaneverket.

1.6 Jernbaneverkets tekniske regelverk og styringssystem

Bestemmelser i Jernbaneverkets tekniske regelverk og i Jernbaneverkets styringssystem som er relevante ved behandling av saker veilederen omhandler listes opp i dette kap. Enkelte bestemmelser som er spesielt viktige for saksbehandlingen omtales nærmere i veilederens kap 3. Jernbaneverkets tekniske regelverk er et internt regelverk, og vi kan derfor ikke avslå søknader med hjemmel i dette. Avslag må hjemles i lov eller bestemmelser gitt i medhold av lov. I enkeltsaker er det normalt jernbaneloven § 10 som må benyttes som hjemmel. Avslag må formuleres slik at de ikke kan angripes for uriktig lovanvendelse.

Teknisk regelverk:

- JD 520 kap. 5 Konstruksjonsprofiler
- JD 520 kap. 10 Underbygning Snø
- JD 520 kap. 13 Støyskjermer
- JD 520 kap. 15 Minste avstand jernbane – veg (9 m + h)
- JD 522 kap. 7 Underbygning Drenering
- JD 522 kap. 9 Underbygning Vegetasjonskontroll
- JD 530 kap. 12 Planoverganger
- JD 532 kap. 10 Overbygning Planoverganger
- JD 540 kap. 4 Kontaktledningsanlegg, generelle tekniske krav

Styringssystem:

- Dok. nr. 1B-Sikkerhet Sikkerhetshåndbok
- Dok. nr. 1B-Ad Administrativ håndbok
- Dok. nr. 1B-HMS Helse-, miljø- og sikkerhets håndbok
- Dok. nr. 1B-ST Stasjons håndbok
- Prosedyrer Eiendom - P005 Prosedyre ved behandling av nabosaker etter jernbanelovens § 10

1.7 Forholdet til NSB AS og andre som eier offentlig grunn

1.7.1 Innledning

I forbindelse med delingen NSB og opprettelsen av Jernbaneverket ble det i St. prp nr. 2 (1996-1997) bestemt at NSB skulle eie stasjonsbygninger, annen bygningsmasse, samt grunnarealer som inngår i det statlige jernbanenett.

For å sikre Staten v/ Jernbaneverket adgang til det statlige jernbanenettet, ble det inngått uoppsigelige avtaler mellom NSB AS og Staten v/ Jernbaneverket om leierett til henholdsvis bygninger og grunn.

- 1) Avtale om leie av rom som er en del av det offentlige jernbanenettet – offentlig rom.
- 2) Avtale om leie av grunn som er en del av det offentlige jernbanenettet.

Nedenfor redegjøres det kort for de ulike avtalene.

Avtale om leie av rom:

- Avtalen gjelder leie av bygninger/deler av bygninger, og annen bygningsmasse som er en del av det statlige jernbanenettet, og som skal være tilgjengelig for allmennheten og utøvere på jernbanen, og teknisk rom for infrastrukturformål og betjening.
- Leien skal tilsvare selvkost.
- Jernbaneverket fastsetter premissene for bruken av offentlige rom.
- NSB disponerer lokaler utover dette til kommersielle formål.
- NSB plikter å informere Jernbaneverket om tiltak som kan få innvirkning på bruken av offentlige rom.
- Jernbaneverket kan kreve utvidelser eller begrensninger i offentlige rom.
- Endringer av leieobjektet, som NSB ønsker å foreta, krever forhåndssamtykke av Jernbaneverket.
- Dersom NSB ønsker å utføre standardheving på leieobjektet, men som Jernbaneverket ikke finner nødvendig, kan NSB for egen regning utføre arbeidet etter godkjenning fra Jernbaneverket.

Avtale om leie av grunn:

- Gjelder leie av grunnareal i tilknytning til person- og godsterminaler og driftsbanegårder som skal være tilgjengelige for allmennheten og trafikkutøvere og som utgjør en del av det statlige jernbanenettet.
- Leien skal dekke NSB's dokumenterte kostnader.
- Leieavtalen omfatter grunnen og alle rettigheter og forpliktelser knyttet til dette.
- Jernbaneverkets fysiske leierett over leid grunn er eksklusiv, og tilsvarer eiers råderett.
- Jernbaneverket fastsetter premissene for bruk av grunnareal
- Jernbaneverket kan kreve utvidelser eller begrensninger av leieobjektet.
- Endringer av leieobjektet som ønskes foretatt av NSB, skal forelegges Jernbaneverket.
- NSB skal varsle Jernbaneverket om alle varslede tiltak, offentlig planarbeid, rettssaker og lignende.
- NSB må innhente skriftlig forhåndssamtykke ved blant annet anleggelse av kabler, ledninger og rør. Det samme gjelder stiftelser av vegretter med mer.

Pr. i dag har Jernbaneverket fortsatt hjemmel til grunn og bygninger som NSB AS reelt eier. Leieavtalene er bare unntaksvis tingslyst på de ulike eiendommene.

1.7.2 Jernbaneverkets adgang til å hindre tiltak som nevnt i § 10 på grunn/ i bygninger som omfattes av det statlige jernbanenettet

Tiltak på grunn / i bygninger som omfattes av det statlige jernbanenettet innenfor byggegrensebestemmelsen i § 10, kan avslås, eventuelt samtykkes til på vilkår. Et avslag/samtykke kan gjøres alene med hjemmel i § 10, eller med tilleggsgrunnlag i de sentrale eiendomsavtalene.

Hvor § 10 ikke er anvendelig, åpner de sentrale eiendomsavtalene for at man likevel kan hindre tiltaket. Men da må grunnlaget for avslaget søke støtte/hjemles innenfor avtalene. Det må redegjøres konkret for hvorfor tiltaket nektes. Jernbaneverkets adgang til å nekte tiltak selv innenfor området for det statlige jernbanenettet, er ikke alltid klart. Før endelig avgjørelse, bør saken forelegges Bane/Eiendom.

1.7.3 Jernbaneverkets adgang til å hindre tiltak på grunn/ i bygninger, som ikke omfattes av det statlige jernbanenettet

Som ovenfor kan et tiltak nektes i medhold av § 10, eventuelt gis samtykke til på vilkår, dersom tiltaket er innenfor byggegrensebestemmelsen. I tilfeller hvor § 10 ikke er anvendelig, åpner eiendomsavtalene også i dette tilfelle for at Jernbaneverket kan hindre et uønsket tiltak. Dette kan eksempelvis være fordi vi ønsker å utvide det statlige jernbanenettet, eller tiltaket er i direkte konflikt med den virksomheten som drives innen for det offentlige rommet. Imidlertid er vår myndighet her både begrenset og omdiskutert. Som overfor, vil vi anbefale at saken forelegges Bane/Eiendom før endelig avgjørelse.

1.7.4 Forholdet til andre grunneiere av det statlige jernbanenettet enn NSB

Unntaksvis er det på enkelte stasjoner andre grunneiere enn Jernbaneverket eller NSB AS. Selv om bestemmelsene i St prp. nr. 2 1996-1997, gir Jernbaneverket en uoppsigelig leierett til offentlig bygg og grunn vil en godtroende erverver av grunn eller bygninger kunne redusere eller fortrenge Jernbaneverkets rettigheter. Det er altså langt fra åpenbart at Jernbaneverket kan pålegge en godtroende erverver å respektere eiendomsavtalene mellom Jernbaneverket og NSB AS. Det er derfor viktig at eiendomsavtalene tingslyses for å oppnå rettsvern overfor den nye eieren. Ved melding om eiendomsoverdragelse fra NSB til ny eier, må det for sikkerhets skyld sørges for at leieavtalene innlemmes i kjøpekontrakten mellom partene. I tilfelle hvor leieavtalene ikke kan påberopes som grunnlag for å hindre et tiltak, vil man alltid kunne falle tilbake på § 10, dersom tiltaket rammes av denne bestemmelsen.

1.7.5 Jernbaneverkets adgang til å hindre tiltak på /ved offentlig grunn og bygninger, hvor jbl § 10 og eiendomsavtalene ikke er anvendelige

For det tilfelle at tiltaket ikke kan nektes verken med hjemmel i eiendomsavtalene eller etter § 10, kan det likevel være at tiltaket er i strid med nabolovens eller plan- og bygningslovens bestemmelser. Dersom tiltaket er i strid med bestemmelsene i plan- og bygningsloven, vil vi måtte støtte oss på annen myndighet for å stanse tiltaket. Er tiltaket i strid med nabolovens bestemmelser, må det en domstolsavgjørelse til.

Dersom et byggetiltak utgjør en risiko for skade på jernbaneanlegg selv om tiltaket er utenfor 30 m fra spor, for eksempel pga. fare for utglidninger av jernbanetraseen, kan det være relevant å henvise til PBL § 68 og/eller § 100.

§ 68 Byggegrunn. Miljøforhold

Grunn kan bare deles eller bebygges dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur- eller miljøforhold.

Kommunen kan for grunn eller område som nevnt i første ledd, om nødvendig nedlegge forbud mot bebyggelse eller stille særlige krav til byggegrunn, bebyggelse og uteareal.

100 Sikringstiltak. Utstyr for byggearbeid

Ingen må utføre bygge- eller rivningsarbeid, graving, sprenging, eller fylling uten at de nødvendige tiltak på forhånd er truffet for å sikre mot at skade kan oppstå på person eller eiendom, og for å opprettholde den offentlige trafikk.

2. Saksbehandling

I denne delen gjøres det en gjennomgang av de mest vanlige sakstyper forankret i plan- og bygningsloven som Jernbaneverkets saksbehandlere får til behandling, samt saker der vurdering etter jernbanelovens § 10 er vesentlig. Det legges hovedvekt på saksbehandling etter jernbanelovens § 10. Dette skyldes at Jernbaneverket utøver myndighet i enkeltsaker etter nevnte lovbestemmelse og at det derfor er viktig å ha et felles vurderingsgrunnlag for saksbehandlingen. Det må tilstrebes en mest mulig lik saksbehandlingspraksis i Jernbaneverket. Det som vil kunne oppfattes som forskjellsbehandling må kunne begrunnes i ulike faktiske saksforhold. Grunnlag og kriterier for saksvurdering skal være lik. Forvaltningslovens bestemmelser gjelder for behandling av disse sakene. Saksbehandling/vurdering etter jernbanelovens § 10 utdypes i veilederens kap 3.

Gjennom behandling av disse sakstyper vil Jernbaneverket gjennom året komme i kontakt med et betydelig antall privatpersoner, firma og offentlige etater. En profesjonell saksbehandling og serviceinnstilling vil underbygge Jernbaneverkets omdømme på en positiv måte. Denne veilederen kan være et hjelpemiddel i slik sammenheng.

Strukturering av denne del av veilederen er foretatt etter sakstype.

2.1 Forskjellige roller i forhold til plan- og bygningsloven

I forhold til plan- og bygningsloven kan Jernbaneverket ha flere ulike roller avhengig av sakstype. Her gjøres en enkel oppstilling:

- eier av kjøreveien, og dermed dispensasjonsmyndighet etter jernbanelovens § 10 (Jfr PBL §§ 94.2, 95-b, mfl).
- statlig fagmyndighet for jernbane og dermed høringsinstans ved dispensasjonsbehandling etter PBL § 7.
- statlig fagmyndighet med innsigelsesrett (Jfr rundskriv T-5/95 og T-2/2004 fra Miljøverndepartementet) til ulike planforslag, kommune(del)plan, reguleringsplan og bebyggelsesplan.
- berørt eller interessent i forbindelse med annet planarbeid etter PBL.
- eier og/eller bruker av naboeiendom ved tiltak etter PBL utenfor 30-metersonen. I utgangspunktet ingen særstilling i forhold til øvrige naboer (vanlig nabovarsel).
- tiltakshaver i forbindelse med egne tiltak eller planer - omhandles ikke i veilederen.

Rettigheter og plikter vil være ulike alt ettersom hvilken av disse rollene man har. Det vises til gjennomgang av myndighet i veilederens kap 1.

2.2 Behandling av nabovarsel om bygging/eiendomsdeling - dispensasjon fra jernbanelovens § 10

Plan- og bygningsloven fastsetter at naboer og gjenboere skal varsles i forbindelse med bl.a. innsending av søknad om byggetiltak og om eiendomsdeling til kommunen. Jernbaneverket har i utgangspunktet ingen særstilling som grunneier i denne sammenheng. Naboer til jernbanen plikter derfor kun å sende nabovarsel på vanlig måte.

Dersom det skal gjøres tiltak innenfor 30 meter fra midt av nærmeste jernbanespor og det ikke er regulert byggegrense mot jernbanen, kommer tiltaket innenfor jernbanelovens virkeområde. I slike tilfeller er det ikke tilstrekkelig for en nabo bare å forhold seg til plan- og bygningsloven, men må også innhente tillatelse fra Jernbaneverket som forvalter av jernbanelovens § 10 for statens jernbanenett. Kommuner med jernbane kjenner til dette forholdet og vil i de fleste tilfeller henvise tiltakshavere til Jernbaneverket når det gjelder slike saker. Det forekommer også at en kommune på vegne av tiltakshaver, tar opp spørsmålet om byggeavstand og dispensasjon fra jernbanelovens § 10 med Jernbaneverket. Dersom nødvendig dokumentasjon og saksopplysninger foreligger, skal slike saker behandles av Jernbaneverket.

Avgjørende for behandlingsmåten av nabovarsler er også om den aktuelle eiendommen som søkes bebygd eller delt omfattes av godkjent reguleringsplan og på hvilken måte planen er utformet. Det er derfor viktig at saksbehandler finner ut om varslet tiltak er i samsvar med regulert byggegrense eller ikke. Videre om planen har byggegrense mot jernbanen eller bestemmelse om slik byggeavstand.

Det vil forekomme, om ikke så ofte, at det varsles om tiltak som kommer i konflikt med Jernbaneverkets pågående planprosess for nytt spor og lignende. Det tenkes her på tilfeller hvor det ikke foreligger juridisk bindende arealplan for Jernbaneverkets framtidige tiltak. I slike saker er det viktig med dialog og samarbeid med den aktuelle kommune med sikte på å få kommunen til å nedlegge midlertidig forbud mot deling og byggearbeid, jfr plan- og bygningslovens § 33.

Adkomstløsning for tiltak må sjekkes ut. Dersom tiltaket medfører økt bruk av en planovergang, skal forhold knyttet til planovergangen vurderes. Det må skilles mellom private og offentlige planoverganger. For tiltak som forutsetter bruk av en planovergang sikret med grind, og medfører en utvidet bruk av denne, bør risikoanalyse innhentes før det fattes endelig beslutning om tiltaket tillates.

I tillegg til investeringskostnader ved sikringsanlegg kommer kostnader til drift av anlegget. Vi minner om Jernbaneverkets mål for sikkerhet; enhver endring skal forbedre eller opprettholde sikkerhetsnivået. **Slike saker kan være kompliserte og regionen bør søke bistand fra Jernbaneverkets sentralt i behandlingen.**

Sikkerheten må også vurderes når det gjelder bruk av planovergang som er del av offentlig veg. Dersom planovergangen har stor biltrafikk, vil det i utgangspunktet være vanskelig å nekte utvidet bruk av denne som adkomst for et enkelt byggetiltak. Mange av denne type planoverganger er dessuten sikret med bomanlegg.

Etablering av ny planovergang som adkomst skal ikke godkjennes.

I alle tilfeller er det viktig med rask behandling av nabovarsler, fristen for merknader er 2 uker etter at varsel er sendt. Saksbehandler må innen fristens utløp skaffe seg oversikt over sakens faktiske forhold og evt jernbaneplaner i området, samt sende brev med kommentarer til kommunen. Innebærer nabovarslet dispensasjon fra jernbanelovens § 10, gjelder ikke fristen på 2 uker. Det er likevel riktig å gi rask tilbakemelding om hvilke opplysninger som må sendes Jernbaneverket for at saken skal kunne behandles og om saksbehandlingstid. Send gjerne et foreløpig svar innen to uker med opplysning om at dispensasjonssøknad er nødvendig for å få saken behandlet.

Ovenstående viser at et tilsynelatende enkelt nabovarsel må gis en bred vurdering og at nabovarslene må behandles på ulike måter. Behandlingsmåtene og forhold som skal legges til grunn ved behandlingen, blir nærmere beskrevet i det etterfølgende.

Vurderingsgrunnlag for behandling av dispensasjonssaker etter jernbanelovens § 10 og vilkårene for å kunne gi dispensasjoner gjennomgås i veilederens kap 3.

2.2.1 Nabovarsel om bygging/eiendomsdeling i uregulert område - avstand mer enn 30 meter fra midt nærmeste spor og ingen konflikt

I mange tilfeller følger situasjonskart og tegninger med nabovarselskjemaet, slik at saksbehandler kan se hva varselet gjelder og hvilken avstand tiltaket har fra jernbanen. Dersom situasjonskart evt tegninger ikke følger, må dette etterspørres skriftlig eller ved telefonhenvendelse til kommunen eller søker. Tiltak som forutsetter adkomst via planovergang må vurderes spesielt.

Varsellet bør følges opp med brev til kommunen dersom det gjelder oppføring av boligbygg eller næringsbygg. Det samme gjelder fradeling av areal til slike formål. I brevet gjøres det oppmerksom på tiltakshavers plikt til å utrede stedlige forhold mht jernbanestøy og vibrasjoner, samt til å utføre og bekoste evt nødvendige dempingstiltak. Denne plikten følger av Teknisk forskrift til PBL (TEK) § 8-4 med tilhørende veiledning (REN) der normen for oppfyllelse av kravene enten kan dokumenteres gjennom oppfyllelse av krav gitt i Norsk Standard NS 8175 (for støy) og NS 8176 (for vibrasjoner) eller alternativt gjennom utførte analyser og beregninger. Dette for å minne om at krav settes av kommunen ved byggesaksbehandlingen. Det må vurderes om det er rimelig å kreve at tiltakshaver skal bekoste sikkerhetsgjerdene mot jernbanen og om det skal gjøres oppmerksom på regler som gjelder for arbeid nær spor, gitt i medhold av "Forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av høyspenningsanlegg" av 30.10.1998.

Ved varsel om eiendomsdeling kan brev utformes slik at det påpekes at tiltakshaver kan påregne at nevnte momenter vil bli gjort gjeldende ved senere bygging. Jernbaneverket har krav på nytt nabovarsel i forbindelse med søknad om bygging på fradelt areal.

Varsel som gjelder underordnet bygg som garasje, uthus, lager og lignende vil det som regel ikke være behov for å si noe om. Avskrives med TE og til arkiv.

2.2.2 Nabovarsel om bygging/eiendomsdeling i uregulert område - avstand mindre enn 30 meter fra midt av nærmeste spor, dispensasjon fra jernbanelovens § 10

I tilfeller som dette utløser nabovarslet en sak om dispensasjon fra jernbanelovens § 10. Tiltaket skal da ikke bare avklares av kommunen etter plan- og bygningsloven, men også av Jernbaneverket. Selv om det må forventes at kommunene kjenner til at Jernbaneverket skal behandle slike saker (de fleste gjør det), så er det viktig raskest mulig å gi skriftlig beskjed til kommunen og tiltakshaver om nødvendig saksbehandling i Jernbaneverket. Slik beskjed bør gis innen 14 dager.

I ovennevnte brev må Jernbaneverket opplyse søker/tiltakshaver om evt mangler i saken for at den skal kunne behandles. Det må også opplyses om saksbehandlingstid i Jernbaneverket, jfr forvaltningslovens § 11 a.

Søknader som gjelder etablering av ny bebyggelse nær jernbanen må dokumenteres godt med korrekte situasjonsplaner med målsatt avstand fra nærmeste spormidt. Jernbaneverket kan kreve begrunnelse for søknadene i saker saksbehandler finner det nødvendig eller ønskelig. Det er viktig å være oppmerksom på at når vi aksepterer søknad om fradeling av et areal til byggeformål, gir vi samtidig en berettiget forventning hos søker om tillatelse til oppføring av bygning i samsvar med delingsøknaden.

Det er effektivt å behandle saker minst mulig byråkratisk. Enkle saker gjerne med avstand 20 - 30 meter fra spormidt og uten konflikt med Jernbaneverkets interesser, kan behandles på grunnlag av nabovarsel og tilfredsstillende situasjonskart. Det bør ikke kreves eget søknadsskjema i slike saker.

Før det fattes beslutning i dispensasjonssaker, må saksbehandler sørge for nødvendig intern avklaring av sakene i Jernbaneverket, og vurdere om det skal stilles særskilte vilkår. I de tilfeller hvor vi stiller vilkår for dispensasjonen, vil det ofte være nødvendig å få disse tinglyst for tiltakshavers regning. Tinglysing bør være gjennomført før dispensasjonen gjøres gjeldende.

Det minnes om at forvaltningslovens bestemmelser gjelder ved behandling av dispensasjonssakene.

Mer detaljert omtale av saksområdet i veilederens kap 3.

2.2.3 Nabovarsel om bygging/eiendomsdeling i regulert område

Reguleringsplanens alder og utforming er av vesentlig betydning for behandling av nabovarsel i regulert område. Det er også vesentlig om planen har bestemmelser om byggegrense fra jernbanen.

I område med reguleringsplan uten bestemmelser om byggegrense får jernbanelovens byggegrensebestemmelse (30 meter fra nærmeste spormidt) anvendelse foran plan- og bygningsloven (4 meter fra eiendoms grense) på dette punkt. Bygging innenfor 30-meter sonen skal da avgjøres av Jernbaneverket i hh til jernbanelovens § 10. Når det gjelder vurderingsgrunnlag og vilkår for byggeavstand vises det til veilederens kap 3.

I regulert område med reguleringsplan inneholdende bestemmelser om byggegrense fra jernbanen, vil denne byggegrense gjelde framfor avstandsbestemmelsene i jernbanelovens § 10. Regulert byggeavstand kan være mindre enn 30 meter fra spormidt.

Nabovarsel bør besvares selv om tiltakene er i samsvar med reguleringsplan og ikke krever dispensasjon fra jernbaneloven. Forhold som skal vurderes og sies noe om i kommentarene er de samme som i uregulert område, jfr kap 2.2.1. Det vises også til veilederens kap 3. Noen av forholdene kan inngå i reguleringsbestemmelsene, slik at bestemmelsene må gjennomgås. Ved bygging nærmere enn 30 meter fra spormidt er det spesielt viktig at det gjøres oppmerksom på elsikkerhet og sikkerhetsforhold ved arbeid nær jernbane, samt oppgis kontaktperson i Jernbaneverket. Kontaktperson må orienteres av saksbehandler, herunder med gjenpart av brev.

Dersom varslet tiltak ikke er i samsvar med reguleringsplan og bestemmelser, må dette påpekes i brev til kommunen. Plan- og bygningsloven har bestemmelser om behandling av dispensasjon/endring av reguleringsplan. Beslutning fattes av kommunen, etter at Jernbaneverket har gitt uttalelse til saken. Etter konkret vurdering kan Jernbaneverket i sin uttalelse gå i mot at det gjøres unntak fra planen eller bestemmelser. Jernbaneverket har rett til å fremme innsigelse mot endring av reguleringsplan. Dette omtales nærmere i veilederens kap 2.4 og 2.5.

2.2.4 Nabovarsel om bygging/eiendomsdeling i konflikt med Jernbaneverkets utredning/plan om nytt spor med mer hvor det ikke foreligger byggegrense i reguleringsplan

Varsel om tiltak innenfor 30 meter fra nærmeste spormidt behandles som dispensasjon fra jernbanelovens § 10 og avslås med begrunnelse i at tiltaket strider mot Jernbaneverkets planlegging. Er tiltaket utenfor denne byggeavstanden og Jernbaneverkets planer ikke er godkjent, har Jernbaneverket ikke myndighet til å hindre tiltaket i medhold av § 10. Det må i slike tilfeller tas kontakt med kommunen å anmode om at kommunen nedlegger midlertidig forbud mot deling og byggearbeid, jfr plan- og bygningslovens § 33.

En del jernbaneplaner er ført fram til kommunedelplan eller fylkesdelplan. Nødvendig areal til planlagt jernbanetiltak er derved sikret i reserverte trasekorridorer og lignende.

Tiltak som nabovarsles og er i strid med kommunedelplan vil bli avslått av kommunen med hjemmel i kommunedelplanen. Imidlertid kan kommunen forespørre om Jernbaneverkets syn på om det bør gjøres unntak fra planen for en enkeltsak. Det er da viktig at Jernbaneverkets saksbehandler gir slike saker en individuell vurdering og legger til grunn tiltakets omfang og tidsaspektet for gjennomføring av jernbaneplanen. Store byggetiltak i strid med kommunedelplan skal som hovedregel ikke anbefales godkjent.

Fylkesdelplan er imidlertid retningsgivende og gir ikke hjemmel for å hindre tiltak som er i strid med denne.

2.2.5 Nabovarsel om riving av bygning - gjenoppføring av bygning hvor det ikke foreligger byggegrense i reguleringsplan

Behandling av varsel om riving er vanligvis greit. Kommentarer må sendes kommunen og tiltakshaver om sikkerhetskrav ved utførelse av arbeider nær jernbanen. Kontaktperson i

Jernbaneverket oppgis. Dersom det skal gjenoppføres bygning, må det opplyses om krav som kan forventes satt av Jernbaneverket i tilknytning til oppføring av ny bebyggelse.

Gjenoppføring av bygg ødelagt ved brann eller av andre årsaker skal dersom avstanden er mindre enn 30 meter fra spormidt, behandles som en dispensasjon fra jernbanelovens § 10, forutsatt at bygningen ikke vil bli liggende utenfor regulert byggegrense.

I vurderingen må det legges vekt på at saken gjelder reetablering siik at dette i seg selv er et viktig argument for dispensasjon. Det skal sterke argumenter til for at vi nekter en eier å gjenoppbygge sin bolig på egen eiendom. Dersom gjenoppføring strider mot viktige interesser for Jernbaneverket, må det søkes dialog med tiltakshaver og kommunen om endring av byggeplanene. Om dette ikke er tilstrekkelig må det ikke gis dispensasjon. Jernbaneverket vil da komme i erstatningsansvar og saken bør på forhånd avklares med Juridisk avdeling. Videre må økonomisk dekning være avklart i Jernbaneverket.

I slike saker må det også tas opp med kommunen om det vurderes regulering eller omregulering i området. Det vises til plan- og bygningslovens § 23.2 "Er bebyggelse ødelagt ved brann eller på annen måte, skal kommunen straks ta opp til behandling spørsmålet om det trengs regulering eller omregulering av området."

2.2.6 Nabovarsel om endring, reparasjon eller bruksendring av bygg hvor byggegrense ikke er fastsatt i reguleringsplan

I dette kap tenkes det på vesentlig endring eller reparasjon av byggverk ut over vanlig vedlikehold. Jernbanelovens § 10 omtaler ikke ovennevnte tiltak spesifikt. Plan- og bygningslovens § 87 har imidlertid bestemmelser om disse.

Vurdering av varsler om slike tiltak kan være vanskelig på grunn av usikker hjemmel i jernbanelovens § 10 til å nekte tiltak som anses uheldige fra Jernbaneverkets side. Med en viss likhet til saker nevnt i kap 2.2.5 over, må det i vurderingen av sakene legges vekt på at det gjelder tiltak på eksisterende byggverk. Det er i slike tilfeller vesentlig større grunn til å gi dispensasjon enn ved etablering av nye tiltak nær jernbanen.

Det kan legges til grunn at en tiltakshaver neppe kan nektes med hjemmel i jernbanelovens § 10 å reparere eller vedlikeholde sin bygning selv om tiltaket betinger tillatelse fra kommunen. Tiltak som påbygg, tilbygg og ombygging må behandles som dispensasjon fra § 10. Saksbehandler bør avklare vanskelige saker med Juridisk seksjon.

Bruksendringer som ikke innebærer grøfting, graving, tilbygg, påbygg etc., kan neppe nektes i medhold av § 10. Dette med unntak for hvor det tidligere er blitt gitt dispensasjon med vilkår for bygget, og bruksendringene er i strid med vilkårene. Selv om § 10 ikke er direkte anvendelig for bruksendringer, kan det tenkes at nabolovens, eller plan- og bygningslovens bestemmelser kan påberopes for å hindre tiltaket. Jf det som er anført om PBL §§ 68 og 100 i kap 1.7.5.

I brev til kommunen må det påpekes forhold som må ivaretas ved utførelse av arbeider på bygget. Dette gjelder spesielt oppfølging av evt skjerpede støykrav ved ny bruk og støykrav til ny eller ombygget del av bygget. Forholdene sikres av kommunen i byggesaksbehandlingen. Det må også påpekes krav til sikkerhet ved utførelse av arbeider nær jernbane.

2.3 Behandling av eksterne reguleringsplaner, bebyggelsesplaner mv

Behandlingsmåten for reguleringsplaner, bebyggelsesplaner og lignende er fastsatt i plan- og bygningsloven. Det vises til veilederens kap 1 og til plan- og bygningslovens kap: VII. Reguleringsplan. Planene skal behandles i flere trinn og berørte grunneiere, rettighetshavere og statlige fagmyndigheter skal varsles og gis mulighet for å ivareta sine interesser. Det kreves at kommunen på et tidlig tidspunkt skal søke samarbeid med offentlige myndigheter, organisasjoner mv som har særlige interesser i reguleringsarbeidet. Jernbaneverket kan derfor bli varslet om slik planlegging som eier av nabogrunn, interessent og/eller som statlig fagmyndighet.

I praksis viser det seg at kommunene varsler Jernbaneverket skriftlig om planarbeidet, i alle fall der Jernbaneverkets eiendom eller interesser direkte berøres. I tilfeller hvor Jernbaneverket ikke varsles skriftlig, kan det være vanskelig for regionen å holde oversikt over annonsert planarbeid i ulike lokalaviser. Det er derfor viktig at den enkelte region holder en viss kontakt med kommuner som har jernbane, om pågående og forventet kommunalt reguleringsplanarbeid.

Det er viktig at Jernbaneverket gjennom samarbeid i planprosess eller ved formelle høringer ivaretar sitt ansvarsområde i sin helhet og spesielt de detaljerte hensyn som kommer inn under jernbanelovens 30-meters byggeforbudssone. Det må vurderes om det innenfor indre sone er behov for å regulere til jernbaneformål (konfr. kap 3.3).

Ved behandling av reguleringsplaner som omfatter stasjonsområder, anbefales at også parkeringsarealer reguleres til jernbaneformål. Det er et uttalt mål fra Jernbaneverkets ledergruppe at tilrettelegging for parkering er viktig for å fremme bruken av tog. Enkelte kommuner vedtar parkeringsstrategier som innebærer begrensninger i parkeringsmulighetene i sentrumsområder. Det er derfor viktig å ivareta Jernbaneverkets frihet til selv å bestemme organiseringen av stasjonene og parkeringskapasiteten på den enkelte stasjon.

Samarbeid om regulering:

Kommunen tar kontakt med Jernbaneverket og inviterer til medvirkning i planleggingen. Jernbaneverket (ved regionen) vil gjennom dette ivareta sitt interesseområde og kunne få gjennomslag for viktige forhold. Dersom slikt gjennomslag på et viktig forhold for Jernbaneverket ikke oppnås, må regionen opplyse at innsigelse vil bli gitt til planforslaget når dette legges ut til offentlig ettersyn. Det er viktig å klargjøre vårt syn så tidlig som mulig på forhold som det kan være aktuelt å fremme innsigelse mot. Dersom vi ikke varsler innsigelse i tide, kan retten bortfalle.

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid:

Dette er et varsel som sendes Jernbaneverket om at planarbeid settes i gang. Det kan være i form av en kort omtale av hensikten med planarbeidet, reguleringsformål og kartskisse med grov angivelse av planområdet. Frist for merknader/innspill oppgis.

Saksbehandler må kontrollere planområdets beliggenhet i forhold til eksisterende jernbane. Videre må det sjekkes ut om det foreligger utredninger og/eller planer om sporomlegging evt ny trase som berører planområdet. Det må kontrolleres om planen vil medføre økt bruk av planovergang og om det i tilfellet kan aksepteres. Et alternativ er også at Jernbaneverket ikke har interesser i tilknytning til planområdet. Varsel om planoppstart skal besvares skriftlig innen angitt frist. Det kan gjøres unntak i tilfeller hvor Jernbaneverkets interesser ikke blir

berørt, men det anbefales at det også der svares. Vær oppmerksom på at en plan enklest kan påvirkes i tidlig fase.

Det kan tenkes bla følgende alternative svar:

- Planområdet ligger i tilknytning til jernbanen og det er ikke planer om endring av spor. Sende svarbrev der det på generelt grunnlag informeres om jernbanelovens § 10 med bestemmelse om 30 meter byggeavstand. Be om at det i planarbeidet utredes støy- og vibrasjonsforhold og at det i planen/reguleringsbestemmelser fastsettes krav om nødvendig demping og at gjennomføring av dempingstiltak sikres i rekkefølgebestemmelser. Gjøre oppmerksom på krav om sikkerhetsgjerde mot jernbanen ved regulering til arealbruk som medfører økt ferdsel inntil jernbanen. Ta forbehold om at Jernbaneverkets eiendom ikke reguleres til annen bruk. Husk også stasjonsområder og arealer vi leier og som inngår i statens jernbanenett. Dersom planområdet forutsettes å få adkomst via planovergang, må dette behandles og utredes spesielt. I en del tilfeller kan det i svarbrevet være hensiktsmessig å oppgi kontaktperson i regionen.
- Planområdet berører Jernbaneverkets utredning/plan om sporomlegging eller ny trase. I slike tilfeller er det viktig å søke positiv dialog med kommunen snarest. Antagelig vil kommunen også kjenne til at Jernbaneverket vurderer endring av banen i området. Svarbrev må invitere til at Jernbaneverket involveres i planarbeidet og bør følges opp med møte med kommunen. Jernbaneverkets pressmiddel mot uønsket planløsning er varsel om senere innsigelse til planforslag.
- Planområdet berører ikke Jernbaneverkets interesser. Dette opplyses i svarbrev og det bør påpekes at Jernbaneverket ikke ser behov for ytterligere varslings eller involvering i videre planarbeid. Dersom planarbeidet legger opp til fortetting i tilknytning til etablert kollektivknutepunkt, bør det påpekes at Jernbaneverket ser dette positivt og hvorfor.

Offentlig ettersyn/høring:

Konkret forslag til reguleringsplan er utarbeidet og forelagt politisk organ i kommunen til behandling. Planforslaget vedtas utlagt til offentlig ettersyn. Jernbaneverket får i de fleste tilfeller planforslag med bestemmelser og saksdokumenter tilsendt for høring. Saksbehandler må gjennomgå plan og bestemmelser i detalj, samt vurdere forslaget i forhold til Jernbaneverkets tidligere uttalelse til varsel om oppstart av planarbeidet.

De viktigste forhold som må vurderes:

- Forhold til Jernbaneverkets egne planer/planlegging inkludert planovergangsnedleggelse.
- Økt bruk av planoverganger.
- Sikkerhetsforhold.
- Byggegrense mot jernbanespor.
- Avstand mellom spor og regulert veg.
- Reguleringsformål inkludert areal til trafikkformål, jernbane.
- Jernbanestøy og vibrasjoner, utredning/sikring av gjennomføring av skjermingstiltak.
- Sikkerhetsgjerde mot jernbanen

Planforslag kan vise byggegrense fra jernbanen mindre enn 30 meter. Vurderingsgrunnlag for mindre byggegrense blir i prinsipp tilsvarende som ved behandling av saker om dispensasjon

fra jernbanelovens § 10. I plansaker bør det imidlertid som hovedregel foretas en strengere vurdering enn i enkeltsoknader om dispensasjon. Byggegrenser fastsatt i reguleringsplan vil være gyldig for bygninger vi ikke kjenner utformingen av. Ved dispensasjonssøknader tar vi stilling til et konkret prosjekt. I planarbeidet er det normalt mulig å oppnå en tilfredsstillende byggeavstand fra jernbanen. Byggegrensen vil bli stående og vil normalt ikke bli vurdert på nytt ved fortetting/bruksendringer. Mange nyere reguleringsplaner åpner for flere byggeformål på samme areal, slik at planen ikke fastslår hvorvidt det vil bli oppført beboelseshus eller bygninger for andre formål på det aktuelle arealet.

Vilkår for fravikelse av 30-metersgrensen kan i en reguleringsplansak i stor grad tas inn i reguleringsbestemmelsene. Vurderingsgrunnlag og vilkår for byggegrense/byggeavstand fra jernbanen omhandles spesielt i veilederens kap 3 og det vises til denne.

Dersom planforslag ikke fastsetter byggegrense fra jernbanen, må Jernbaneverket be om at dette gjøres. Grunnen til dette er at Jernbaneverket i planprosessen (evt med innsigelse) best sikres muligheten til å få gjennomslag for byggeavstand som Jernbaneverket finner riktig. Det vises i denne sammenheng til veilederens kap 2.2.3. Regulert byggegrense gir også forutsigbarhet for tiltakshavere ved etterfølgende utbygging. Byggegrenser bør også fastsettes for andre områder enn de som er regulert til byggeområder. Dette på grunn av at byggegrensen gjelder for andre tiltak enn vanlige bolig- og næringsbygg.

Det må kontrolleres om kommune(del)plan bestemmer noe relevant for planområdet, for eksempel om byggeavstander. Videre må det kontrolleres om Jernbaneverket har ment noe relevant i høringsuttalelse til slik plan.

Det er viktig at saksbehandler foretar en intern klarering/vurdering av planforslaget på dette stadium. Dette er anledningen for å stoppe eller få endret planforslag som kan stride mot Jernbaneverkets interesser. Dersom planforslaget setter til side viktige forhold for Jernbaneverket, må det i høringsuttalelsen fremmes innsigelse. Det må konkretiseres hva innsigelsen gjelder og hvilke endring som må gjøres i planforslaget for at innsigelsen kan trekkes. Bruk av innsigelse omtales nærmere i kap 2.3.1.

Kunngjøring av vedtatt plan - opplysning om klageadgang:

Kommunestyret/bystyret har vedtatt reguleringsplanen og kunngjør dette. Jernbaneverket vil i mange tilfeller få saksdokumenter fra behandlingen og eksemplar av godkjent plan med bestemmelser. Saksbehandler skal kontrollere at plan og bestemmelser ikke er endret etter offentlig ettersyn på en slik måte at Jernbaneverkets interesser er satt til side. Har kommunen gjort slik endring, kan det klages på vedtaket innen fastsatt frist. Bestemmelser i forvaltningsloven gjelder for klage. Saksbehandler informerer andre som har interesse av planen i Jernbaneverket om vedtatt plan.

2.3.1 Innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven

Jernbaneverket har innsigelsesmyndighet innenfor sitt fagområde. Det kan fremmes innsigelse til kommuneplanens arealdel, reguleringsplan og bebyggelsesplan.

Endringer i plan- og bygningsloven gjeldende fra 01.07.2004 har betydning for hvordan vi skal formulere høringsuttalelser og eventuelt varsle innsigelse. Det er nå innført en begrensning i retten til å fremme innsigelse eller framsette klage på vedtak en kommune gjør i arealplansaker. Retten bortfaller dersom vi kunne ha framsatt innsigelsen eller klagen på et

tidligere tidspunkt. Begrensninger i retten til å fremme innsigelse gjelder for alle forhold som er behandlet i arealplan i løpet av de forutgående 10 år. Hensikten med lovendringen er å hindre at de aktuelle fagmyndighetene *lar være å fremme innsigelse* til en plan i påvente av en mer detaljert plan, når det forholdet en ønsker å reise innsigelse mot framgår av den aktuelle planen.

Dette betyr at vi må legge stor vekt på uttalelser til arealplaner på overordnet nivå. Vi anbefaler at uttalelsene inneholder en form for varsel om at byggegrenser nærmere enn et gitt antall meter ikke kan påregnes i senere mer detaljerte planfaser. (Normalt vises ikke byggegrenser på kommuneplaner.) Likeledes kan det være aktuelt å si fra om at tillatelse til økt bruk av planoverganger ikke vil bli gitt. Alle forhold som saksbehandler ser vil kunne være tema i senere planfaser må vi redegjøre for at det vil være aktuelt med bruk av innsigelse eller klage i forhold til.

Miljøverndepartementet vurderer alle sider av planen når innsigelse er fremmet og meklingsprosessen ikke når frem. Jernbaneverket har derfor ikke anledning til å fremme innsigelse til en plan dersom innsigelse fra annen myndighet er framsatt og behandlet på et tidligere tidspunkt. Dette gjelder uavhengig av om vår innvending gjelder et annet forhold i planen. Meklingsresultat er likeledes førende for adgangen til å fremme innsigelse.

Departementets adgang til å endre planer ut fra nasjonale eller viktige regionale interesser er ikke innskrenket som følge av lovendringen. Andre endringer vil også kunne medføre at 10-årsfristen settes til side. Rundskriv T-2/2004.

2.4 Behandling av dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan

Det er kommunen som har myndighet til å dispensere fra regulert byggegrense fra jernbanen. Etter plan- og bygningslovens § 7 skal bla statlige fagmyndigheter hvis saksområde blir direkte berørt, gis anledning til å uttale seg før dispensasjon gis. Dette innebærer at Jernbaneverket vil få slik dispensasjonssøknad til uttalelse fra kommunen før den blir behandlet. Saken må behandles i Jernbaneverket tilsvarende søknader om dispensasjon fra jernbanelovens § 10. Det vises til veilederens kap 3.

Kommunale myndigheter vil normalt ikke gå imot Jernbaneverkets uttalelse i slike saker. Skulle dette likevel skje så kan kommunens vedtak påklages av Jernbaneverket, jfr plan- og bygningslovens § 15.

2.5 Behandling av endring av reguleringsplan

Endring av reguleringsplan (og oppheving) skal behandles på samme måte som reguleringsplan og Jernbaneverket vil ha tilsvarende rolle som i en regulerings sak. Det vises til veilederens kap 2.3. Jernbaneverket kan reise innsigelse til endringsforslag.

Mindre vesentlig endring i reguleringsplan kan gjøres av "det faste utvalget for plansaker" i kommunen. Eiere av direkte berørte eiendommer skal gis anledning til å uttale seg. Dette gjelder også Jernbaneverket. Saksbehandlingen i Jernbaneverket blir som for dispensasjoner fra jernbanelovens § 10, jfr veilederens kap 3. Vedtar kommunen slik endring i strid med Jernbaneverkets uttalelse, kan Jernbaneverket påklage vedtaket.

I begge tilfeller vil kommunale myndigheter normalt ikke gå imot Jernbaneverkets uttalelse.

2.6 Behandling av eksterne konsekvensutredninger

Jernbaneverket mottar et forholdsvis begrenset antall slike saker årlig og i denne veilederen knyttes det få kommentarer til denne sakstypen. Når det gjelder melding med forslag til utredningsprogram så må det vurderes om relevante tema innenfor Jernbaneverkets ansvarsområde er tatt med i programmet. Til selve konsekvensutredningen vurderes det om relevante tema (viktige for Jernbaneverket) er tilstrekkelig utredet slik at utredningsplikten kan betraktes som oppfylt. Videre at det ikke finnes faktafeil i utredningen, spesielt relatert til kommunikasjon/trafikk. Det er foretatt endringer i KU-bestemmelsene som gjelder fra 01.04.2005. Det er overgangsregler for saker hvor planoppstart er varslet før denne dato og planvedtak treffes før 01.07.2006.

2.7 Behandling av kommune-/fylkesplaner

Kommune(del)- og fylke(del)planer omhandles i liten grad av denne veilederen. Noen momenter tas likevel med.

Som statlig fagmyndighet blir Jernbaneverket varslet om oppstart av planarbeid og normalt invitert til å delta i planprosessen. Om deltakelse er ønskelig må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Oftest er det tilstrekkelig å gi uttalelse til oppstart og når planforslag er til høring. Det er naturlig at Jernbaneverket gir innspill om egen planlegging, spesielt aktuelt mht nye banetraseer.

Planforslag må vurderes i forhold til Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (Rundskriv T-5/93). Viktigheten av at planlagt utbyggingsmønster underbygger kollektive transportløsninger, inkludert jernbane bør påpekes. Dersom et planforslag i stor grad legger opp til etablering av spredt utbygging, må det vurderes om dette strider mot nevnte retningslinjer. Om det så gjør, må dette påpekes i Jernbaneverkets høringsuttalelse.

Jernbaneverket kan gjøre oppmerksom på bestemmelsen i jernbanelovens § 10 om byggeavstand og sin generelle holdning mht utvidet bruk av planoverganger. Videre at etablering av nye planoverganger ikke vil bli godkjent.

Det er grunn til å bemerke at jernbanelovens byggeavstand ikke faller bort selv om det bestemmes en annen byggegrense i kommune(del)plan, jfr teksten i § 10. Det bør likevel ikke godtas byggegrenser mindre enn jernbanelovens krav om 30 meter i kommune(del)planer. Dette vil gi større klarhet for naboer langs jernbanen.

Jernbaneverket har for disse plantyper rett til å fremme innsigelse til planforslag tilsvarende som for reguleringsplaner. Det vises til kap 2.3.1 om innsigelse over.

3. Saksbehandling og vurderingskriterier - dispensasjon fra JBL § 10 og byggegrenser i reguleringsplan

3.1 Krav til saksbehandling

Alle søknader skal vurderes individuelt. Grensene for dispensasjon som oppgis i denne veilederen er kun ment som en veiledning for saksbehandler. Topografien og bruken av den aktuelle eiendommen og omgivelsene kan tilsi at den samme avstanden i meter slår ut på ulikt vis på ulike steder.

Jernbaneverkets planer eller vurdering av behov for utvikling av banen, er forskjellig på de ulike banestrekningene og dette har betydning for grensene som kan godtas for dispensasjon. Det samme har banestrekningenes trafikkmengde og hastighet for togene. Likevel må vi være bevisste på at vi er ett Jernbaneverk og at det bør tilstrebes lik saksbehandling.

Søkeren bør gis veiledning slik at best mulig løsning for begge parter kan oppnås uten at saken sendes fram og tilbake. Det er Jernbaneverkets ansvar å sørge for tilstrekkelig opplysning i saken. Avgjørelse fattet på ufullstendige/mangelfulle opplysninger er en saksbehandlingsfeil og må søkes unngått.

Dersom dispensasjon i samsvar med søknaden ikke kan gis, bør vi foreslå en akseptabel løsning om slik finnes. Dette kan være med på å redusere antallet klagesaker, og dessuten gi et bedre inntrykk av Jernbaneverket utad. Dra gjerne på befaring eller innhent opplysninger fra kollegaer som er kjent på stedet. Veiledningsplikten er nedfelt i lov, forvaltningsloven § 11.

Enkeltvedtak skal skriftlig begrunnes, jfr forvaltningsloven §§ 23-25. Orientering om klageadgang skal vedlegges. Vedlagte standardskjema kan benyttes. Dette finnes elektronisk på www.norge.no.

Konsekvensene av elektromagnetisk stråling er ikke vitenskapelig kartlagt. Statens Strålevern anbefaler likevel en varsomhetsstrategi ved etablering av tiltak langs høyspentlinjer. Jernbaneverket følger opp denne anbefalingen ved behandling av reguleringsplaner og byggesaker nær jernbanen. Dette innebærer for eksempel at det er mindre problematisk å plassere en garasje nærmere kontaktledningsanlegget enn et beboelsesrom. Likeledes bør det for nye barnehager og skoler ikke gis dispensasjon for bygging i en minimumsavstand fra jernbanen. Det er viktig for saksbehandler å være bevisst på at helseskader ved eksponering av elektromagnetisk stråling fra høyspenningsanlegg ikke er entydig vitenskapelig påvist. Varsomhetsstrategien blir anbefalt, ikke påbudt. Det er viktig å huske på at det er andre instanser som ivaretar regelverk og myndighetsrollen knyttet til elektromagnetisk stråling. Vi kan påpeke forholdet i saker der det er relevant, men primært bør avslag begrunnes i forhold hvor vi har en myndighetsrolle.

Saksbehandler må være bevisst på at avgjørelser som tas vil kunne skape presedens ved behandling av like saker, da det er et generelt krav om likhetsbehandling i forvaltningen. Dispensasjon gitt tidligere i lignende saker er likevel ikke noen selvstendig begrunnelse for at tillatelse skal gis igjen. Er vurderingen nå at tidligere dispensasjon ikke burde vært gitt ut fra nåværende forhold og kunnskap, er det grunnlag for å nekte tilsvarende dispensasjon.

Vurdering av saker om fastsetting av byggegrense i reguleringsplan gjøres i prinsipp på samme måte som for enkeltsøknader om dispensasjon fra jernbanelovens § 10. Imidlertid bør det foretas strengere vurdering i plansakene enn i enkeltsakene, jfr veilederens kap 2.3 Offentlig ettersyn/høring.

Fravikelse av regulert byggegrense fra jernbanen vurderes tilsvarende dispensasjonssaker dersom det gjelder et enkelt bygg. Gjelder det et større område eller større antall bygg, blir vurderingen som i plansaker. Om saksbehandling se veilederens kap 2.4 og 2.5.

3.2 Bakgrunn for byggegrensebestemmelsene i jernbanelovens § 10

Bestemmelser om byggegrenser er begrunnet i jernbanetekniske hensyn, samt miljø- og sikkerhets hensyn. Disse hensyn gjør det nødvendig for Jernbaneverket å ha kontroll over aktiviteter og areal nær jernbanesporene.

Stikkordsmessig nevnes:

- kontroll med bygg, installasjoner og anlegg inntil sporet.
- kontroll med anleggsvirksomhet utenfor jernbanen som kan bety fare for skader og svekkelse av grunnen for sporområdet.
- sikre sikt for togfører til signalanlegg, i kurver, til planoverganger og lignende.
- redusere sjenerende lysforhold spesielt i mørke.
- plass for snørydding og snølagring.
- redusere risiko for skade fra isklumper som kastes fra snøploger, snøfresere og sporrensere.
- forenklet tilkomst til sporet og nødvendig plass for reparasjoner og vedlikehold.
- sikre handlefrihet i forhold til senere sporomlegginger/utvidelser, endringer av anlegg for teknisk utstyr, master for kjøreledning, signalutstyr og støyskjærmer.
- bidra til tilstrekkelig avstand i forhold til påregnelige miljøulemper som støy, vibrasjoner, strukturlyd med mer.
- redusere risiko for ulovlig ferdsel på spor, blendingsfare, gjenstander på sporet og konsekvenser ved brann og eksplosjon pga omsøkt tiltak.

I forarbeidene til jernbaneloven av 1993 pekes det på jernbanens likhetstrekk med veg. Vegloven angir bla byggegrenser og krav til fri sikt for å ivareta sikkerhetsmessige og funksjonelle forhold for veganlegg. Det var naturlig at det ble gitt de samme virkemidler for jernbane. Bestemmelsen i § 10 er en modernisering og utvidelse av bygge/tiltaksgrensen i den gamle jernbanelovgivning.

3.3 Vurderingskriterier

Dispensasjon fra byggegrensebestemmelsen i jernbaneloven er et konkret unntak fra en lovbestemt hovedregel. For at en søknad om dispensasjon skal tas opp til behandling bør søker ha en reell interesse i å få dispensasjon. Det må likevel vises varsomhet i å nekte å behandle en sak med begrunnelse om at søker ikke synes å ha reell interesse i å få dispensasjon. Ved behandlingen må det foretas en helhetsvurdering av søkerens interesser opp mot Jernbaneverkets interesser. Med reell interesse menes at søker ikke kan bebygge eiendommen på hensiktsmessig måte uten dispensasjon.

Dispensasjoner skal kun gis når særlige grunner foreligger. I dette ligger at vi ikke gir dispensasjon uten at den konkrete søknaden er individuelt vurdert. Vurderingen skal ikke slå urimelig strengt ut for den enkelte søker vurdert opp mot sikkerhetshensyn og jernbanens behov. Det må likevel bemerkes at lovbestemmelsen er vedtatt for at jernbaneinteressene skal ivaretas.

I noen tilfeller vil det være nødvendig å gjennomføre en (enkel) risikoanalyse. Ved større utbyggingsprosjekter og høye bygninger bør tiltakshaver pålegges å bekoste, samt få utført risikoanalyse.

Viktige forhold:

- Medfører tiltaket redusert sikt til signalanlegg, i kurver, til planovergang og skal tiltaket nektes.
- Medfører tiltaket fare for skade eller svekkelse av grunnforhold for kjøreveien må tiltaket nektes med mindre det kan dokumenteres at avbøtende tiltak vil avhjelpe. Eventuelle avbøtende tiltak skal bekostes av tiltakshaver.
- Medfører tiltaket økt bruk av planovergang skal tiltaket nektes med mindre sikrings tiltak kan gjennomføres for tiltakshavers regning.
- Medfører tiltaket økt fare for ferdsel i spor bør risikoanalyse gjennomføres.
- Fare for skade fra isklumper og annen sprut ved rydding av sporet.
- Handlefrihet for senere sporomlegging/utvidelser, endring av anlegg for teknisk utstyr, master for kjøreledning, signalutstyr, støyskjermer skal vurderes.
- Hvorvidt søker kan utnytte sin tomt på hensiktsmessig måte uten dispensasjon skal tillegges vekt, herunder at søker skal kunne vedlikeholde hus/eiendom uten "unødig" fare.
- Topografiske forhold
- Økonomiske forhold
- Gode uteforhold for tiltakshaver skal tillegges vekt når det gjelder boligeiendommer. (Medfører eksempelvis ønsket plassering av garasje en buffervirkning mot spor, kan det vektlegges.)
- Varsomhetsprinsipp knyttet til elektromagnetisk stråling.
- Baneprioritet, baner i normal bruk/ikke normal bruk.

Forholdene langs de ulike banestrekningene varierer, og det er av den grunn mulig og nødvendig å foreta en konkret vurdering av de forskjellige faktorer i den enkelte dispensasjonssøknad. I vurderingen fastlegges konkret de fysiske elementer/forhold som blir berørte når tiltak søkes etablert innenfor 30 meters grensen.

En framgangsmåte i saksbehandlingen kan være å vurdere søknadene i to trinn:

Først vurderes søknaden/tiltaket opp mot de hensyn som skal være ivarettatt for jernbanen. Ved denne vurderingen sikres det at tiltaket ikke berører absolutte minimumskrav som bla stilles i teknisk regelverk til forhold og innretninger langs jernbanespor. Hvis dette er i orden foretas det en skjønsmessig vurdering av mer sekundære konsekvenser ved tiltaket. Betydningen av slike konsekvenser må veies opp mot fordeler en tiltakshaver kan ha av omsøkt tiltak. I vurderingen må det også legges vekt på rimelighet i forhold til tiltakshaver.

Ut fra ovenstående kan jernbanelovens byggeforbudssone på 30 meter fra spormidtd deles i to langsgående soner ved vurdering av dispensasjonssøknader.

Indre sone. Dette er området nærmest sporet og det skal sikre nødvendig avstand for å ivareta alle tekniske, sikkerhetsmessige og driftsmessige normalkrav. I denne sonen gis det ikke dispensasjon. For eksisterende bygninger skal det om nødvendig betales erstatninger, gjennomføres ekspropriasjoner og lignende for å oppnå nødvendige funksjonskrav, dersom reguleringsplan regulerer dette til jernbaneformål.

I praksis kan bredde på indre sone settes til 10 meter fra spormidtd. Det må likevel foretas en konkret vurdering av den enkelte søknad. Oftest vil det være grunnlag for å sikre en større byggeavstand fra jernbanen.

Ytre sone. Dette er i hovedsak en "vurderingssone" hvor en søkers interesse kan skjønsmessig veies opp mot Jernbaneverkets interesser. Eksempelvis kan en søkers interesse vurderes å være sterkere i en sak som gjelder tiltak på et eksisterende bygg enn i en sak om etablering av ny bebyggelse.

Av hensyn til blant annet drift/vedlikehold av banen, varsomhetsprinsipp mht elektromagnetisk stråling, samt jernbanestøy og vibrasjoner, anbefales det at det holdes en byggeavstand på minimum ca 20 meter fra spormidtd for boligbebyggelse. Det samme gjelder for skoler og barnehager. Ved uttalelser til byggegrenser i reguleringsplaner bør det for disse reguleringsformål hevdes avstander 25 - 30 meter fra spormidtd. Grunnen til dette er at reguleringsplaner gjerne dekker større områder og derved legger til rette for utbygging av flere enheter. I bystrøk må mindre avstand vurderes. Ved Jernbaneverkets aksept forutsettes at aktuell planmyndighet ivaretar at krav til støy, vibrasjoner og elektromagnetiske felt tilfredsstillr generelle krav i henhold til lover og forskrifter.

Vurdering av saker gjøres individuelt ut fra stedlige forhold og vurderingen vil være avhengig av en rekke forhold. Dette omtales nærmere i kap 3.3.2. Til støtte for vurderingen anbefales brukt en enkel endringsanalyse. Mal er vist i vedlegg.

3.4 Indre sone: Absolutte krav

I forbindelse med sporet er det tekniske minimumskrav som må oppfylles. Disse er i hovedsak omhandlet i Jernbaneverkets tekniske regelverk og Forskrifter for elektriske anlegg Forsyningsanlegg. Som nevnt foran vil en sone på 10 meter fra spormidtd i praksis sikre minimumskravene i de fleste tilfeller.

I det etterfølgende gjennomgås sentrale bestemmelser som berører bruk av areal nærmest jernbanesporet.

3.4.1 Minste tverrsnitt

På eksisterende og nye baner gjelder normene for "Minste tverrsnitt" i teknisk regelverk JD 520, kap. 5.2 som begrensnng for plassering av innretninger ved sporet.

Minste tverrsnitt fastslår nærmeste tillatte plassering av innretninger, byggverk mv. Minste tverrsnitt angis med horisontal avstand til spormidt målt i millimeter og med tillegg for kurveutslag. For eksisterende baner fastsetter regelverket nærmeste tillatte plassering av enhver innretning som er høyere enn 760 millimeter til å være 2120 millimeter + kurveutslag + overhøydeutslag. For praktisk bruk settes denne avstanden til minimum 2,3 meter fra spormidt.

Normalt kreves det god klaring utover minste tverrsnitt for konstruksjoner som ikke tilhører jernbanen. Dette på grunn av sikkerhetsmessige og/eller driftsmessige hensyn.

Bestemmelser om "Normalprofil ved byggverk over sporet" gis i JD 520, kap. 5.4.3.

3.4.2 Sikkerhetsavstand rundt kontaktledningsanlegg

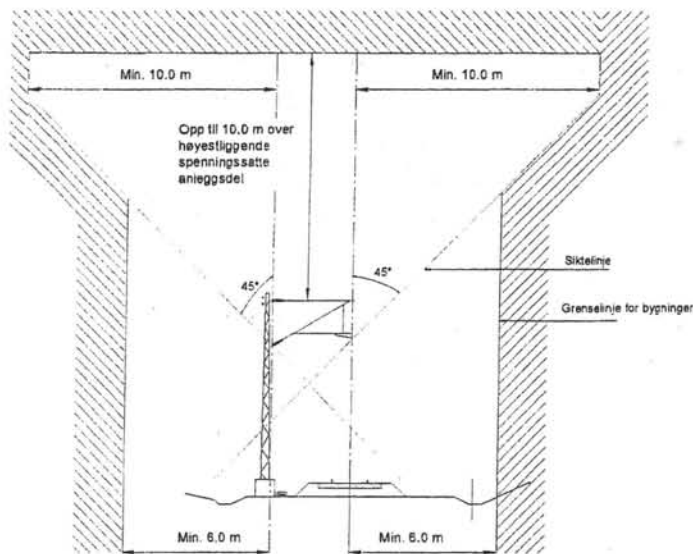
Jernbanens kontaktledning og tilførselsledninger er å betrakte som et vanlig høyspenningsanlegg og regler for slike anlegg gjelder også for jernbanen. I den nye utgaven av forskriften er det forventet at en egen del vil omhandle spesielle forhold relatert til jernbaneanlegg.

Bestemmelser om sikkerhets- og byggeavstander fra høyspenningsanlegg finnes i Forskrifter for elektriske anlegg, Forsyningsanlegg 1995. Disse forskriftene er under revisjon. Saksbehandlere må imidlertid gjøre seg kjent med relevante deler av de til enhver tid gjeldende forskrifter, og vurdere saker konkret ut fra bestemmelsene der.

For høyspenningsanlegg er det regler for avstand til bygg bestemt ut fra bla hvor høy spenning anlegget har, se forskriftenes §§ 75.9 og 76. Med utgangspunkt i kontaktledningens spenning benyttes en minste byggeavstand på 6 m regnet fra nærmeste spenningsatte del i kontaktledningsanlegget. Normalt vil nærmeste spenningsatte del være isolator ved utligger. På en del av strekningen mellom kontaktledningsmaster vil avstand gjelde fra kontaktledning, det vil si omtrent spormidt.

I saksbehandlingen anbefales det å sette en minsteavstand på 10 meter (horisontalt) fra spormidt til bygning. Dette ivaretar forskriftenes minstekrav, samtidig som Jernbaneverket sikres handlefrihet mht å kunne endre plassering av kontaktledningsmaster langs sporet. Denne vurderingen er i samsvar med saksbehandlingspraksis.

De aktuelle forskriftene er under revisjon. I revisjonsarbeidet har det kommet forslag til regler for høye bygg. Forslaget innebærer at for høye bygninger skal den horisontale avstanden økes opp til 10,0 m langs en siktelinje på 45° i forhold til loddlinjen, som tangerer laveste spenningsatte høyspenningsdel i anlegget. Se figur neste side.



Figur 1 Minimumsverdier for avstand mellom høye bygninger og kontaktledningsanlegg

Det anbefales at ovennevnte forslag som gjelder høye bygg legges til grunn ved behandling av saker om byggeavstand langs jernbanen. Dette er foreløpig ikke et forskriftskrav og behandlingen må begrunnes i vurdering av konsekvenser for jernbanen ved evt brann i bygg, oppføring og vedlikehold av bygg med mer.

Gjeldende forskrifter har egne avstandsregler for underordnede bygg, garasjer og lignende.

Fra forskriftenes § 76 refereres:

"Som ledd i en varsomhetsstrategi har Statens Strålevern anbefalt at det ved nærføring av boliger, skoler, barnehager og lekeplasser m.v. hvor det til stadighet oppholder seg barn, benyttes en minste horisontal avstand på 15 m ved 300 kV og 18 m ved 420 kV."

Som kjent har jernbanens høyspenningsanlegg betydelig lavere spenning, 16 kV.

Saksbehandlere må likevel legge vekt på ovennevnte anbefaling ved behandling av saker om byggeavstand fra elektrifisert jernbane.

3.4.3 Sikkerhetsavstand ved arbeid langs sporet

Sikkerhet for de som arbeider på sporet skal ivaretas. Dette omfatter også vedlikehold av kontaktledningsmaster, signalsystem og andre innretninger. Av sikkerhetsgrunner er fri avstand til hindrende innretninger, for eksempel støyskjermer satt til 4 meter fra spormidt, og 4,4 m ved hastigheter over 200 km/t. Eventuell mindre avstand betinger dispensasjon fra Jernbaneverkets tekniske regelverk.

3.4.4 Drift og vedlikehold av jernbanen

Det vil vanligvis ikke tillates iverksatt tiltak eller satt opp konstruksjoner langs sporet som hindrer et hensiktsmessig vedlikehold og tilfredsstillende driftsforhold for vedlikeholdsmaskiner. Minimumskravet til bredde regnet fra spormidt er 4 meter.

3.4.5 Sikt til sporet og signaler

Bestemmelser om fri sikt til spor og signalanlegg er gitt i teknisk regelverk JD 522, kap. 9.

Det framgår av bestemmelsene at alle signaler skal være synlige i minst 8 sekunder, minimum 250 meter, før passering. I kurver vil siktlinjen til signalanlegg ligge i sideterrenget til sporet. Det er formel og tabell i regelverket for å finne nødvendig fri avstand fra spormidtt til sikthinder i kurver. Det er også tabell for sikt til sporet fra tog.

Saksbehandler må under saksbehandlingen (spesielt tiltak i kurver og nær spor) kontrollere at bestemmelsene i JD 522, kap. 9 oppfylles.

3.4.6 Sikt fra planoverganger

Bestemmelser om sikkerhetstiltak inkludert siktkrav, for planoverganger er fastsatt i teknisk regelverk JD 532, kap. 10. Bestemmelsene er detaljerte og saksbehandler må vurdere et hvert tiltak ved usikrede planoverganger og planoverganger sikret med grind konkret i forhold til nevnte regelverk.

I skrivende stund har ikke Jernbaneverket regelverk for siktlengder for sikrede planoverganger ut over sikt til signalene for planovergangene.

Vegloven har bestemmelser om frisisiktsoner og byggegrenser ved kryss i plan mellom jernbane og offentlig veg som gjelder uavhengig av om planovergangen er sikret. Byggegrensen skal følge den vannrette linjen mellom et punkt på midtlinja til vegen og til et punkt på midtlinja til jernbanen. Avstanden skal være 60 meter fra skjæringspunktet mellom midtlinjene ved kryss med riksveg og 40 meter ved kryss med andre veger, se veglovens § 29.

3.4.7 Plass for snørydding

Utkastlengde fra snøbrøyteutstyr er en viktig dimensjonerende faktor. Målet er å unngå skade på folk og eiendom og redusere evt erstatningskrav. Hastighet og type ryddeutstyr, samt konsistens på snø/is er av stor betydning når det gjelder hvor langt det kastes fra snøryddingsutstyret. Stedlige/regionale klimatiske forhold og lignende må derfor vurderes.

Følgende erfaringstall kan legges til grunn:

Snørike strøk	Vanlig kastlengde	Maks. kastlengde
Beilhack kantfres	30 - 40 m	50 - 60 m
Høyfjellssporrensere	20 - 30 m	30 - 40 m
Stor frontplog	20 - 30 m	30 - 40 m
Laviand	Vanlig kastlengde	Maks. kastlengde
Underhengt frontplog	10 - 15 m	15 - 30 m
Twin-spin freser (viftefres) brukes på hjullaster og skinnegående lastetraktorer	ikke oppgitt	30 - 35 m
Trommelfres (kombinert trommel og vifte) brukes på hjullaster (UTV 110H og 200H)	ikke oppgitt	20 - 25 m
Spesialfres bygget på et vognunderstell (V 130 HS) for gjennomgående fresing	ikke oppgitt	30 - 50 m
Vekselkost med utkast for lastetraktor	ikke oppgitt	18 m
Etterhengt sporranser påmontert lastetraktor (L 285)	15 - 20 m	30 m
Vekselbørste type KM 90 (500 o/min) for skinnegående lastetraktor	Kaster ikke snøen langt, men kan medføre sprut av pukkstein.	

Tabell 3.4.7-1 Oversikt over ulike brøytemaskiner og erfaringstall for kastelengder.

Muligheten for tilfredsstillende å utføre vintervedlikehold av banen, må i snørike områder tillegges stor vekt ved behandling av byggegrensesaker. Spesielt i tilfeller hvor banen ligger høyt i terrenget kan brøyting av sporet medføre ulemper for laveliggende naboeiendommer.

I spesielle situasjoner er det mulig å montere skjermer som beskytter omgivelsene. I tettbygde områder kan dette kombineres med støyskjermer.

3.4.8 Avstand til gravearbeid og konstruksjoner

Skade på jernbanens underbygning (fyllingsfot, motfylling, skjæringstopp med mer) kan oppstå i forbindelse med anleggsarbeider og oppføring av konstruksjoner og bygg. Faren for at dette kan inntreffe må vurderes konkret i det enkelte tilfelle. Det legges ulike vurderinger til grunn for byggefase og for mulige langtidsvirkninger av for eksempel endrede avrennings- og dreneringsforhold. Det vise også til JD 522, kap. 7.

3.4.9 Avstand til vegger

Regler for avstand mellom jernbanespor og veg finnes i JD 520, kap. 15. Reglene vurderer hensynet til faren ved utforkjøring fra vegen, plassforholdene for snøopplag, sikkerhetsavstand fra jernbanens kontaktledningsanlegg og arbeidsmiljøet på jernbanen. Avstandsbestemmelsene er detaljerte og beskriver en rekke situasjoner. Derfor må hver enkelt sak som gjelder avstand til veg vurderes konkret i forhold til nevnte regelverk. Av denne grunn er det ikke riktig å oppgi en generell avstand. Siden vegger i boligområder også er lekeområder/ferdsel for barn, må dette vies oppmerksomhet.

3.4.10 Avstand til støyskjermer og voller

En støyskerm har vanligvis best virkning desto nærmere støykilden den er plassert. Slik plassering medfører oftest at krav til høyde på skjermen blir redusert. På bakgrunn av disse forhold plasseres gjerne støyskjermer i eiendomsgrænse mot sporet.

Regler for støyskjermer finnes i JD 520, kap. 13. Minste avstand fra innerside skjerm til spormidt skal være 4 meter målt ved terreng, også der hvor JBV ikke eier så langt ut. Ved hastigheter over 200 km/t er avstandskravet 4,4 meter. jfr kap. 13.4.2.

Det er ikke spesielle regler for plassering av støyvoller, se imidlertid veilederens kap 3.5.2.5. Husk at støyvoller ikke ivaretar den sikringseffekt et sikkerhetsgjerde eller støyskerm gir. Den kan derimot utgjøre en økt risiko ved barns lek, bl.a. ved aking.

3.4.11 Avstand til snøskjerm

Snøskjerm (og overbygg) plasseres i terrenget på steder som gjør at snøen legger seg/fonner seg utenfor sporet. Plassering er avhengig av de lokale klimatiske forhold med fremherskende vindretninger og lignende. Plassering baseres på erfaring og stedlig kunnskap og avstand kan gjerne være over 30 meter fra spormidt. Denne problemstillingen er sjelden aktuell i tettbygde områder. Normalt vil Jernbaneverket være tiltakshaver for snøskjermer. Bestemmelser for snøskjermer og -overbygg finnes i JD 520, kap. 10.

3.5 Ytre sone: Variable krav

Ved vurdering av den enkelte sak må det også i "ytre sone" først sjekkes ut at tiltaket ikke er i strid med krav som stilles av direkte jernbanetekniske forhold, for eksempel sikt for togfører og plankryssing.

I tillegg til de absolutte krav som bestemmer bredden på "indre sone", er det faktorer i vurderingen av avstandsbestemmelsen som inneholder skjønn, vurderinger, usikkerhet og antagelser om framtiden for den aktuelle banestrekning. Disse faktorene skal vurderes hvis tiltaket det søkes om ligger i den "ytre sonen" og det foreligger reell interesse fra søker om dispensasjon eller samfunnsinteresser i plansaker.

Interesseavveining

Ved behandling av saker i "ytre sone" skal søkerens interesser veies opp mot Jernbaneverkets interesser og behov for byggeavstand fra jernbanespor. Det er riktig å legge til grunn i saksbehandlingen at en søkers interesser må "vektes" i de ulike sakene. Noen momenter i tilknytning til dette:

Nybygg: Søker må ha reell interesse/grunn for plassering av bygg innenfor grensen på 30 meter fra spormidt. Jo mindre avstand, desto strengere krav til søkers interesse. Fortetting i en husrekke langs jernbanen ved at en ledig tomt søkes bebygd, bør vurderes som et tilfelle hvor søkers interesse er viktig. Det samme gjelder ved gjenoppbygging av hus etter brann.

Tilbygg: Søkers interesse må vurderes som sterk. Det er likevel anledning til å vurdere alternative løsninger for plassering av et tilbygg dersom dette er viktig for å ivareta Jernbaneverkets interesser.

Veg: Vegbelysning kan virke sjenerende på lokførers oppfatning av forhold langs sporet.

I saksbehandlingen må det legges vekt på det i regulerte bystrøk på grunn av høy tomteverdi og av byplanmessige hensyn, vil en måtte godta mindre byggeavstander fra jernbanen enn i strøk med god plass og generell god tilgang på utbyggingsområder. Det må forventes større økonomisk evne hos utbygger til å foreta avbøtende tiltak.

Vurdering av evt endring i sikkerhetsnivå og forhold nevnt i veilederens kap 3.1 og 3.3 skal i alle tilfeller ivaretas i saksbehandlingen.

Hensikten med det etterfølgende er å gi retningslinjer for utøvelse av skjønn i saksbehandlingen ut fra hvor viktig det er for Jernbaneverket å håndheve byggeforbudet i hele 30 meter sonen på banestrekningen/stedet. Dette kan gjøres ved å klassifisere delstrekninger eller sted etter to "strenghetsgrader":

Streng = ingen/få avvik

Dispensasjon gis kun i helt spesielle tilfeller og tillatelsen begrunnes entydig. Jernbaneverket er i utgangspunktet villig til å ekspropriere/betale erstatning for evt rettigheter og innløse eksisterende forhold dersom reguleringsplan angir jernbaneformål.

Mindre streng = tillater viktige etableringer.

Jernbaneanettet er villig til å gi dispensasjon evt på vilkår, og villig til å akseptere mindre byggegrense i en reguleringsplan.

For å komme fram til en strenghetsgrad som bør gjelde på en delstrekning eller et bestemt sted må en rekke forhold vurderes skjønsmessig og viktige elementer i den sammenheng beskrives her.

3.5.1 Baneprioritet

Statens jernbanenett klassifiseres i fem prioriteter. Dette baseres hovedsakelig på dagens bruk av banenettet, forventet trafikkutvikling og samfunnsmessig nytte.

Baneprioritet 1:

Høy togfrekvens og stor trafikk tetthet.

Baneprioritet 2:

Middels trafikkbelastning på de fleste strekninger. En viss vekst.

Baneprioritet 3:

Middels trafikk og moderat vekst.

Baneprioritet 4:

Stort sett samme kjennetegn som for prioritet 3, men med lavere trafikkgrunnlag.

Baneprioritet 5:

Liten trafikk og liten vekst forventes.

Retningslinjer for utøvelse av skjønn i saksbehandling av byggeavstander:

Baneprioritet 1 og 2, generell holdning skal være streng. Få tillatelser og i spesielle tilfeller.

Baneprioritet 3, 4 og 5, generell holdning mindre streng.

For tiltak langs baner som ikke er elektrifisert i prioritet 5, er det i saksbehandlingen ikke påkrevet å legge til grunn at banen senere kan bli elektrifisert.

3.5.2 Egne planer

Saksbehandler må kontrollere om det finnes utredninger eller planer for framtidig utvikling av banestrekningen. Søknad om dispensasjon eller et eksternt planforslag må vurderes individuelt på bakgrunn av dette.

Hvis planene forutsetter at eksisterende linje fortsatt skal benyttes, eller det kun skal skje små tiltak for at eksisterende linjeføring skal forbedres, er det viktig å ta vare på de muligheter som er sikret i kravet om 30 meter byggeavstand. Holdning = streng.

Planene viser at linjen skal/bør gå et annet sted. Holdning = mindre streng

3.5.3 Fysiske muligheter for endring av banen

Dersom det er behov for at eksisterende spor og linjeføring må forbedres på en strekning, er det viktig å vurdere mulighetene som finnes på de stedene hvor det ikke allerede foreligger konkrete jernbaneplaner.

Er muligheten reel for at sporet kan forbedres ved justeringer av eksisterende trasé, bør holdning = streng.

Hvis det er mest sannsynlig at traséen blir omlagt til et annet sted, kan holdning = mindre streng.

3.5.4 Byggetidspunkt

Sannsynlig framdrift i planlegging og byggetidspunkt for jernbanetiltaket må vurderes.

Nært forestående tiltak, med i NTP eller forventet med i neste rullering av NTP og/eller forventet gjennomført innen 15-20 år, må holdning = streng.

Lite aktuell, i fjern eller ubestemt framtid. Holdning = mindre streng.

3.5.5 Miljøhensyn, støyskjerm/støyvoll

Oppføring av støyskjerm/støyvoll krever areal langs jernbanen. Støyskjerm vil normalt plasseres i eller nær "indre sone", jfr JD 520, kap. 13. Se også veilederens kap 3.3.1.11.

Støyvoller er det ikke egne regler for. Imidlertid vil slik voll normalt plasseres utenfor jernbanens formasjonsplan og grøfter og ta forholdsvis stor bredde langs sporet. Det må derfor konkret vurderes om tiltak det søkes dispensasjon for være til hinder for plassering av voll senere. Dette under forutsetning av at det på aktuelt sted anses naturlig å velge voll framfor skjerm.

I forhold til retningslinjer for utøvelse av skjønn, vil de samme krav til sannsynlighet gjelde for miljøforhold, støyvoll/støyskjerm som for evt endring av banen, jfr kap 3.3.2.4 om byggetidspunkt.

Tiltakshaver må pålegges ansvar for å utrede eventuelt behov for støyskjerming samt utføre og bekoste nødvendige støyreducerende tiltak. Kommunen har hjemmel til å kreve dette i forbindelse med behandling av bygge- og reguleringsaker.

3.5.6 Utbedring/nedlegging av planoverganger

Det må kontrolleres om Jernbaneverket har planer eller planlegger å utbedre/nedlegge planoverganger nær omsøkt tiltak eller eksternt planforslag.

Berøres saken av aktuell plan for utbedring/nedlegging, anbefales i "ytre sone" holdning = streng.

3.5.7 Geotekniske og topografiske forhold

Terrengets beskaffenhet i forhold til muligheter for redusert grunnstabilitet eller skade på spor, over- og underbygning, konstruksjoner, påvirkning av avrenningsforhold, drenering og lignende ved tiltak som det søkes dispensasjon for må vurderes konkret.

Geoteknisk kompetanse i Jernbaneverket må kontaktes i tilfeller hvor det kan være usikkerhet om planlagt tiltak vil kunne påvirke sporets stabilitet. Søker/tiltakshaver må pålegges å dokumentere at stabiliteten ikke svekkes.

Som vilkår for å gi dispensasjon kan det være aktuelt å kreve tinglyst avtale hvor tiltakshaver forplikter seg til å bekoste oppretting av skader på spor eller teknisk anlegg som følge av tillatt anleggs-/byggearbeid. Utforming av avtalen bør på forhånd drøftes med juridisk seksjon.

Topografien på det aktuelle stedet kan ha betydning for vurderingen av muligheten for skade på bla nabobebyggelse ved togtrafikk og vedlikehold av spor. Dette og motsatt situasjon ved mulighet for at gjenstander kan komme på linjen som følge av topografien, må tillegges vekt.

Ved usikkerhet anbefales holdning = streng.

Ved oversiktlige og sikre forhold anbefales holdning = mindre streng.

3.5.8 Økonomisk konsekvens - type tiltak

Omfanget av økonomisk konsekvens for Jernbaneverket ved senere å innløse/betale erstatning for å fjerne bygg/tiltak som det nå søkes om dispensasjon for, er et moment av betydning for vurderingen av saken. Dersom Jernbaneverkets behov ligger langt fram i tid, kan det være samfunnsøkonomisk riktig å benytte grunnen til andre formål i mellomtiden.

Det må vurderes om det skal gis midlertidig dispensasjon med forbehold om at bygg/konstruksjon skal fjernes uten kostnad for Jernbaneverket når som helst vi måtte forlange dette. Forholdet må sikres i tinglyst erklæring.

I vurderingen må det også tas hensyn til om det gjelder et kostbart tiltak som for eksempel et næringsbygg eller et underordnet bygg som en garasje/uthus.

Stor investering anbefales holdning = streng.

Lite/billig tiltak anbefales holdning = mindre streng.

3.5.9 Risiko ved brann og eksplosjon

Tilstrekkelig byggeavstand vil redusere ulempene for jernbanedriften ved brann i nabobebyggelse. Nødvendig avstand for dette må vurderes i hvert enkelt tilfelle ut fra bla byggets utforming, materialbruk, type virksomhet med mer.

3.5.10 Varighet

I vurdering av dispensasjoner må det legges vekt på om det søkes om et permanent eller midlertidig/tidsbegrenset tiltak.

For midlertidig/tidsbegrenset tiltak kan det være holdning = mindre streng.

Til midlertidig dispensasjon skal det knyttes tinglyst avtale som bl.a. sikrer tidspunkt for fjerning av tiltak og at tiltakshaver forpliktes til å bekoste fjerning.

3.5.11 Lokal praksis

Av hensynet til krav om likhetsbehandling i forvaltningen kan det være nødvendig å tilpasse dispensasjonspraksis i forhold til faktisk situasjon lokalt og til en viss grad til tidligere lokal praksis. Dispensasjoner gitt tidligere er likevel ikke noen selvstendig begrunnelse for at tillatelse skal gis igjen, jfr. kap 3.1 foran.

Det bør være en målsetting å etablere en mest mulig lik saksbehandlingspraksis over hele landet. Dette gjelder også i vurderingen av miljøforhold.

Få avvik fra byggeavstanden tidligere, holdning bør fortsatt være streng.

Mange avvik tidligere. Det skal vurderes om det er behov for å tynskjerpe praksis eller om praksis fortsatt skal være mindre streng.

4. Vilkår ved behandling av søknad om dispensasjon

Når det gis dispensasjon for tiltak innenfor forbudsbeltet på 30 meter etter jernbanelovens § 10, kan Jernbaneverket stille vilkår for dispensasjonen overfor tiltakshaver. Vilkårene må ha saklig sammenheng med formålene som § 10 skal ivareta og ikke være urimelige. Det kan ikke settes vilkår som har til hensikt å fremme andre formål enn formålet med byggegrensene i jernbaneloven. Vurdering av om vilkår skal stilles og i tilfelle hvilke, må skje individuelt og konkret i den enkelte sak. Krav om tinglysning av vilkårene må vurderes. Vilkårene kan kreves tinglyst før tiltaket påbegynnes.

Det er viktig å ikke etablere en praksis som blir forstått dithen at alt som det ikke er tinglyst forbud mot er greit. Det må unngås at den myndigheten Jernbaneverket har etter jernbaneloven og plan- og bygningsloven undergraves.

I alle dispensasjonssaker skal det settes vilkår om at dispensasjonen faller bort hvis tiltaket ikke er igangsatt innen en viss tid. Hovedregelen bør være at arbeidet må settes i gang innen 3 år etter at dispensasjonen er gitt. Denne fristen er den samme som benyttes i plan- og bygningslovens § 96 *Bortfall av tillatelse*.

Når tiltaket innebærer en bruksendring som medfører endret aktivitet nær spor og økt fare for ferdsel i spor, kan tiltakshaver pålegges å bekoste og oppføre sikkerhetsgjerder og eventuelt støyskjermer. Det er viktig å gjøre regler om sikkerhet kjent for tiltakshaver og senere eiere av eiendommene innenfor. Dette sikres best ved å tinglyse en egen erklæring på aktuelle eiendommer.

Eksempler på vilkår:

- Dispensasjon gis for tre år, jfr ovenstående
- Midlertidig bygg, må tinglyses
- Eventuelle sikringstiltak eller andre avbøtende tiltak må ferdigstilles før innflytting.
- Rekkefølgebestemmelser for øvrig.
- Sikkerhetsgjerde langs jernbanen
- Støy (luftbåren og struktur), vibrasjoner og elektromagnetiske felt
- Fasadetiltak for bygninger særlig nær spor
- Støttemur
- Grunnundersøkelser
- Krav til drenering/bortledning av overvann
- Båndlegging av virksomhet i belte langs spor
- Krav om plan for utførelse av arbeid nær spor
- Sikkerhetsmann under anleggsarbeid og vedlikehold
- Adkomstrett for Jernbaneverket over eiendommen, må tinglyses
- Forbud mot visse typer virksomhet; bruk og lagring av kjemikalier, gasser, eksplosiver
- Innsending til Jernbaneverket av detaljplaner for ulike tiltak inntil sporet
- Erklæring/avtale hvor tiltakshaver forplikter seg til å bekoste oppretting av skade (herunder setning) som kan oppstå på jernbanespor og teknisk anlegg. Det må vurderes om bankgaranti skal stilles. Må tinglyses.
- Bekreftelse på at pålagt tinglysning er foretatt

Listen må ikke betraktes som fullstendig.

5. Vedlegg: Eksempler på skjemaer, brev

Standardskjema om klageregler
Mal for enkel grovanalyse
Eksempler på brev

(1) Avsender (forvaltningsorganets stempel)

Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak

(Forvaltningsloven § 27 tredje ledd)

(2) Dato

(3) Mottaker (navn og adresse)

(4) Klageinstans

Denne meldingen gir viktige opplysninger hvis De ønsker å klage over vedtak De har fått underretning om.

Klagerett

De har rett til å klage over vedtaket.

Hvem kan De klage til?

Klagen sender De til oss, dvs. det organet som er ført opp i rubrikk (1). Hvis vi ikke tar klagen til følge, sender vi den til klageinstansen, jf. rubrikk (4).

Klagefrist

Klagefristen er tre - 3 - uker fra den dag De mottar dette brevet. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt før fristen går ut. Dersom De klager så sent at det kan være uklart for oss om De har klaget i rett tid, bør De oppgi datoen for når De mottok dette brevet. Dersom De klager for sent, kan vi se bort fra klagen. De kan søke om å få forlenget fristen, og da må De oppgi årsaken til at De ønsker det.

Rett til å kreve begrunnelse

Dersom De mener vi ikke har begrunnet vedtaket vårt, kan De kreve en slik begrunnelse før fristen går ut. Ny klagefrist blir da regnet fra den dagen De mottar begrunnelsen.

Innholdet i klagen

De må presisere

- hvilket vedtak De klager over
 - årsaken til at De klager
 - den eller de endringer som De ønsker
 - eventuelt andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen
- Klagen må undertegnes.

Utsetting av gjennomføringen av vedtaket

Selv om De har klagerett, kan vedtaket vanligvis gjennomføres straks. De kan imidlertid søke om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort.

Rett til å se saksdokumentene og til å kreve veiledning

Med visse begrensninger har De rett til å se dokumentene i saken. Reglene om dette finnes i forvaltningsloven § 18 og § 19. De må i tilfelle ta kontakt med oss, jf. rubrikk (1). De vil da få nærmere veiledning om adgangen til å klage, om framgangsmåten og om reglene for saksbehandlingen.

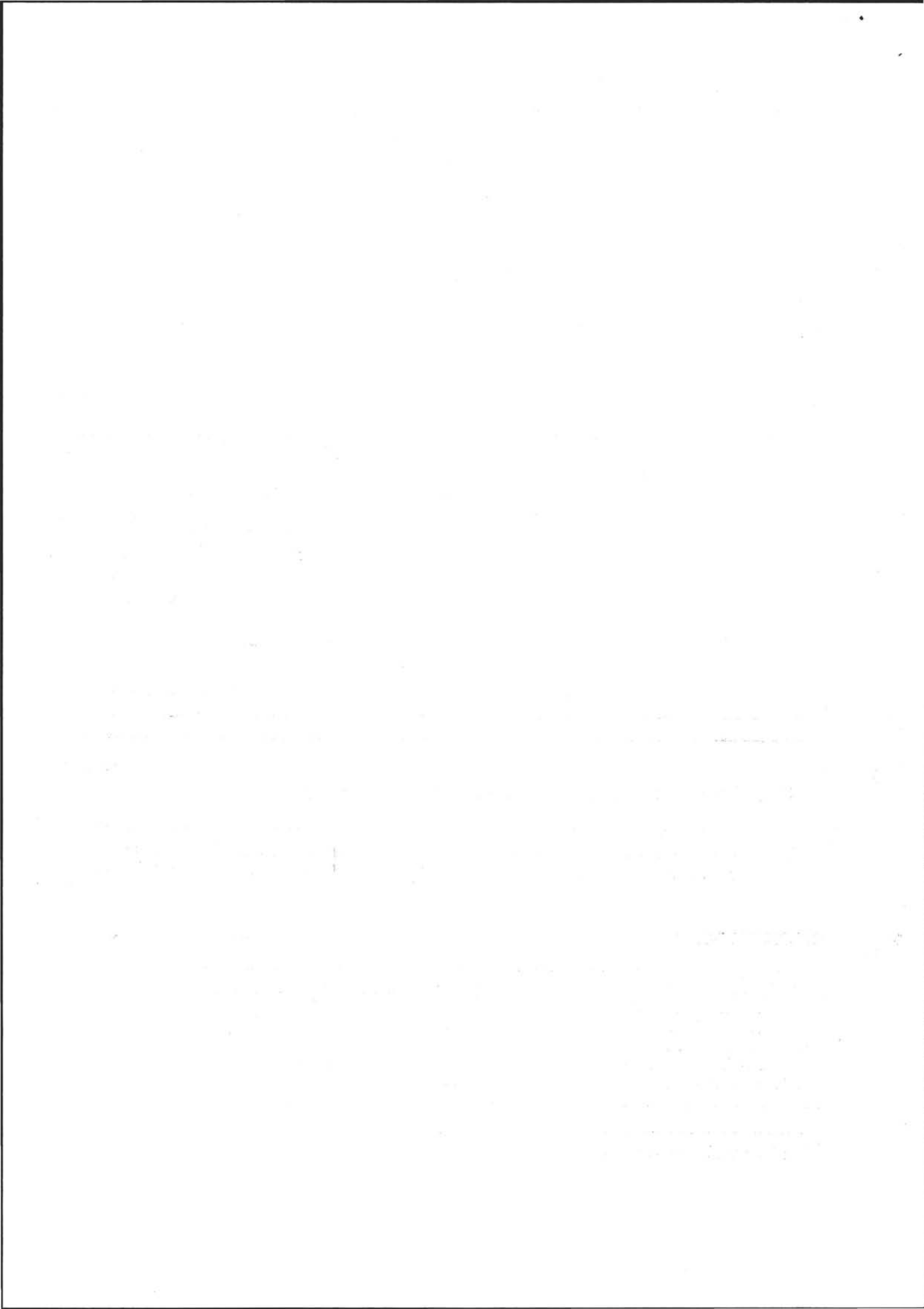
Kostnader ved klagesaken

De kan søke om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser. Fylkesmannen eller Deres advokat kan gi nærmere opplysninger om dette. Hvis vedtaket er blitt endret til Deres fordel, kan De etter forvaltningsloven ha krav på å få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket. Klageinstansen (jf. rubrikk (4)) vil orientere Dem om retten til å kreve slik dekning.

**Klage til
Sivilombudsmannen**

Hvis De mener at De har vært utsatt for urett fra den offentlige forvaltnings side, kan De klage til Stortingets ombudsmann for forvaltningen (Sivilombudsmannen). Sivilombudsmannen kan ikke selv endre vedtaket, men kan gi sin vurdering av hvordan den offentlige forvaltning har behandlet saken, og om det er gjort eventuelle feil eller forsømmelser. Dette gjelder likevel ikke i saker som er avgjort av Kongen i statsråd. Dersom De nå får Deres klage avgjort i statsråd fordi Kongen er klageinstans, kan De derfor ikke senere bringe saken inn for Sivilombudsmannen.

Særlige opplysninger



<Eksempel på grov, enkel analyse>

BAKGRUNN

<Kort om bakgrunn>

HENSIKT OG BESKRIVELSE AV ANALYSEOBJEKT

<Kort om hensikt og forklar analyseobjekt kort>

Identifiserte farer ¹ :		Mulige årsaker:	Sikkerhetstiltak:
Nr.	Beskrivelse		
1	(for eksempel) Gjenstand inn gjennom vindu	(for eksempel) Gjenstand i sporet Gjenstand løsner fra tog	(for eksempel) Ingen utover dagens vedlikeholds krav for spor og togmateriell
2	(for eksempel) Kontakt med KL-anlegg, ifm vedlikehold av vindu eller fasade	(for eksempel) Reparasjon/vedlikehold på fasade eller vasking av vindu med bruk av stige/lift.	(for eksempel) Anbefales vindu som kan "vippe inn" slik at vasking kan foregå innenfra. (for eksempel) Ved bruk av stige eller lift for vedlikehold på fasade nærmere enn ti meter til KL-anlegg skal eier kontakte JBV slik at nødvendige sikkerhetstiltak kan vurderes for eksempel strømbrudd eller sikkerhetsmann.

VURDERING AV KONSEKVENNS OG FREKVENS (for eksempel)

1. At gjenstand skal treffe vindu er anslått som meget lite sannsynlig og lav konsekvens (K1).
2. Berøring av KL-anlegg med stige eller lift vil kunne medføre død (K4). Det er anslått en sjelden sannsynlighet for at dette vil kunne skje og enda sjeldnere dersom tiltak iverksettes.

RISIKOBILDE:

Før sikkerhetstiltak							Etter sikkerhetstiltak						
Frekvens	Konsekvens						Frekvens	Konsekvens					
	K1	K2	K3	K4	K5	K6		K1	K2	K3	K4	K5	K6
F6							F6						
F5							F5						
F4							F4						
F3							F3						

¹ Nr på farer plottes i risikomatrise!

F2				2		F2				
F1	I					F1	I			2
F0						F0				
Frekvenser:			Konsekvenser:			Risiko:				
F6: Mer en 10 ganger pr år.			K1: Lett skade			Hvitt: Neglisjerbar bidrag til risikonivå				
F5: Mellom 1 og 10 ganger pr år.			K2: Medisinsk behandling			Grønt: Lavt bidrag til risikonivå				
F4: 1 gang mellom 1 til 10 år.			K3: Varig skade			Gult: Middels bidrag til risikonivå				
F3: 1 gang mellom 10 og 100 år.			K4: 1 dødsfall			Rødt: Betydelig bidrag til risikonivå				
F2: 1 gang mellom 100 og 1000 år.			K5: 2-10 dødsfall							
F1: 1 gang mellom 10 00 og 10 000 år.			K6: > 10 dødsfall							
F0: Sjeldnere enn 10 000 år.										

KONKLUSJON OG ANBEFALING:

<Forklar resultatet. Anbefal løsning/tiltak basert på risikovurderingen. >

Deltagere i analysen:

Navn 1

Navn 2

Funksjon:

Stilling, stasjonert

Dato:**Signatur:** _____**Signatur:** _____**Godkjent av:**

Erklæring om vilkår ved dispensasjon fra byggegrense gitt i jernbaneloven § 10.

*Punkter merket * tas kun med dersom de er relevante*

Eier av ...(*adr.*), gnr. ..., bnr. ..., i ... kommune erklærer i forbindelse med at det er gitt tillatelse til ... (*tiltak*) ... m fra spor at vilkår/forpliktelser som gjengitt i denne avtale vil bli overholdt:

- * Eier aksepterer at tiltaket er gitt midlertidig dispensasjon fra jernbanelovens § 10 om byggegrense mot jernbanespor, og derfor skal fjernes innen angitt frist når Jernbaneverket forlanger det, dog tidligst den ...(*dato*). Alle kostnader med å fjerne tiltaket og istandsette/rydde etter dette, skal bæres av eier av gnr. ..., bnr. ... Etterkommes ikke pålegget om fjerning innen angitt frist, kan Jernbaneverket selv besørge tiltaket fjernet og foreta nødvendig istandsetting/ opprydding på eiers bekostning.

Eier/tiltakshaver er forpliktet til å utrede, prosjektere, gjennomføre og bekoste de tiltak som er nødvendig for å tilfredsstille kravene til utendørs og innendørs støynivå og vibrasjoner gitt i gjeldende lover og forskrifter. Dette gjelder både luftbåren støy, strukturstøy og vibrasjoner fra togtrafikken.

- * Eier/tiltakshaver er forpliktet til å foreta grunnundersøkelser/beregninger og forelegge resultatet av disse for Jernbaneverket, før det foretas noen grave- eller oppfyllingsarbeider på eiendommen innen for 30 meter fra nærmeste spormidt.
- * Eier/tiltakshaver kan ikke foreta noen grave- eller oppfyllingsarbeider i forhold til eksisterende terrengnivå, innenfor 30 meter fra nærmeste spormidt, på gnr. ..., bnr. ... uten at dette på forhånd er godkjent av Jernbaneverket.

Eier setter opp/bekoster tilfredsstillende gjerdet/støyskjerm (*Angi eventuelt høyde på gjerde/støyskjerm*) i grensen mellom jernbanens eiendom (gnr. ..., bnr. ...) og gnr. ..., bnr. Eier påtar seg senere nødvendig vedlikehold og utskifting av gjerdet.

Eier/tiltakshaver er også forpliktet til å foreta eventuelle nødvendige tiltak mot andre plager, ulemper eller farer som følge av nærhet til jernbanens virksomhet.

- * Jernbaneverket gis rett til å pålegge eier av gnr. ..., bnr. ... (uten vederlag for eier) å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 30-meters grensen mot nærmeste spormidt, som er plantet etter inngåelsen av denne avtale, når hensynet til togfremføringen eller omgivelsenes sikkerhet tilsier det. Etterkommes ikke pålegget, kan Jernbaneverket selv besørge vegetasjonen fjernet på eiers bekostning.

- * Jernbaneverket gis rett til adkomst over gnr. ..., bnr. ... for nødvendig tilsyn og vedlikehold av stikkledninger, grøfter, konstruksjoner, mv i tilknytning til jernbanen.

Det kan ikke senere kreves erstatning fra Jernbaneverket for påregnelige ulemper eller skader på bygget/tiltaket som skyldes nærhet til jernbanespor, med mindre skadene skyldes uaktsomhet fra jernbanens side.

- * Eier/rettighetshaver er kjent med at tillatelse til omsøkt tiltak er gitt under forutsetning av at dette skal brukes til ... Bruken av bygget/tiltaket kan derfor ikke endres uten tillatelse fra Jernbaneverket.

Ved arbeider innenfor 30 m fra nærmeste jernbanespor skal gjeldende regler og forskrifter mht. sikkerhet, el-sikkerhet, trafikksikkerhet m.m. som kommer av eiendommens nærhet til jernbanen og høyspenningsanlegget følges.

- * Eier/bruker skal i sine HMS-prosedyrer og FDV-rutiner innarbeide nødvendige henvisninger til gjeldende regler og forskrifter mht. sikkerhet, el-sikkerhet, trafikksikkerhet m.m. som kommer av eiendommens nærhet til jernbanen og høyspenningsanlegget. Jernbaneverket kan forlange å bli forelagt de utarbeidede rutinene for gjennomsyn.

- * Det er av hensyn til helse, miljø og sikkerhet ikke tillatt uten etter avtale med Jernbaneverket å benytte tiltaket/bygget som omfattes av denne avtale, til følgende; ... (beskriv, f.eks varig opphold, oppbevaring av brannfarlige vesker/materialer, osv.)

Eier/bruker kan ikke foreta andre tiltak som vil være til skade eller ulempe for jernbanen i forbindelse med rettighet gitt i dispensasjonen.

Alle kostnader i forbindelse med de tinglyste vilkår, bæres av eier av gnr. ..., bnr. ...

....., den.....
(sted)

.....
eier av gnrbnr.....
(navn /firma)

.....
(personnr./org.nr.)

Halvor Hagen
Marcus Thranes vei 22A
1470 LØRENSKOG

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 04/04155 SRØ 517
Deres ref.:
Vedlegg: 1

Besøksadresse:
Stortorvet 7

Postadresse:
Postboks 1162 Sentrum
NO-0107 Oslo

Telefon:
22 45 51 00

Telefaks:
22 45 73 99

Sentralbord
Jernbaneverket:
22 45 50 00

Reg. nr:
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:
7694.05.02191

www.jernbaneverket.no

**Hovedbanen Lørenskog kommune Marcus Thranes vei 22A gnr/bnr 106/53 og 57
Halvor Hagen
Dispensasjon fra jernbanelovens § 10 for oppføring av bolig**

Det vises til korrespondanse om saken.

For å få tilstrekkelig avstand fra en kommunal overvannsledning som går over tomten, må planlagt bolig forskyves noe mot jernbanen. Avstand fra midt av nærmeste jernbanespor vil bli ca 18 meter. Jernbaneverket har tidligere gitt beskjed om at byggeavstanden kan godtas i dette tilfellet.

Jernbaneverket kan på betingelser godkjenne omsøkte plassering av bygget og derved dispensere fra bestemmelsen i jernbanelovens § 10 om 30 meter byggeavstand fra nærmeste spormidt.

Dispensasjon

Det dispenseres fra jernbanelovens § 10 for plassering av omsøkte bolig minimum ca 18 meter fra midt av nærmeste jernbanespor. Dispensasjon gitt i Jernbaneverkets brev datert 01.09.04 utgår.

Dispensasjonen innebærer ikke at eiendommen nå har en generell byggegrense på 18 meter fra spormidt eller at andre tiltak kan igangsettes uten ny søknad om dispensasjon.

For ordens skyld bemerkes at det er tiltakshavers ansvar å dokumentere tilfredsstillende forhold med hensyn til jernbanestøy og vibrasjoner, samt å utføre og bekoste eventuelle nødvendige dempingstiltak. Det forutsettes at nevnte dokumentasjon foreligger før kommunen gir tillatelse til oppføring av huset.

Planlagt hus vil komme nær jernbanefyllingen og det er viktig at ikke foretas terrenginngrep som kan skade fyllingen eller dens stabilitet. Huset skal ikke bygges med kjeller. Vedlagte erklæring må tinglyses og kopi av tinglyst erklæring må sendes Jernbaneverket snarest. Disse forhold er vilkår for at det gis dispensasjon for plassering av hus på tomten nærmere spormidt enn 30 meter.

Det presiseres at det på et senere tidspunkt ikke kan forventes gitt erstatning fra togoperatør eller Jernbaneverket for eventuelle påregnelige ulemper eller skader på bygget på grunn av beliggenhet nær jernbanen.

Ved nybygging som medfører økt aktivitet på areal tilgrensende jernbanen, skal tiltakshaver besørge tilfredsstillende sikkerhetsgjerde (minimum 1,8 meter høyt flettverksgjerde) mot jernbanen. Dette for å hindre uønsket ferdsel i sporområdet.

Planlagt byggetiltak ligger nær elektrifisert jernbane og det er derfor restriksjoner for utførelse av arbeider og bruk av gravemaskin, kran og lignende. Dette gjelder innenfor 30 meter avstand fra midt av jernbanespor. Eventuelle tiltak for å ivareta elsikkerheten må avklares med Jernbaneverket. Sikkerhetstiltak og bruk av sikkerhetsmann må i tilfellet bekostes av tiltakshaver.

Sikkerhetsmessige hensyn i forhold til jernbanen må tillegges stor vekt ved utførelse av byggearbeidene.

Dispensasjonen faller bort dersom byggearbeidene ikke er igangsatt innen 3 år etter at denne tillatelsen er gitt.

Med hilsen

Beate Isetorp
banesjef
Infrastruktur Region Øst

Kopi til: Lørenskog kommune, Utbyggingstjenesten, Rådhuset, 1470 LØRENSKOG

Erklæring om vilkår ved dispensasjon fra byggegrense gitt i jernbanelovens § 10.

Eiere av eiendommen Marcus Thranes vei 22A, gnr.106 bnr. 53 og 57 i Lørenskog kommune erklærer i forbindelse med at det er gitt tillatelse til plassering av bolig minimum ca 18 meter fra midt av nærmeste jernbanespor, at vilkår/forpliktelser som gjengitt i denne avtale vil bli overholdt:

Eiere forplikter seg til å bekoste oppretting av eventuelle skader som måtte bli påført Jernbaneverkets eiendom, fylling for sporet eller tekniske anlegg som følge av at det utføres anleggs-/byggearbeid på gnr. 106 bnr. 53 og 57.

Eiere/tiltakshaver er også forpliktet til å foreta eventuelle nødvendige tiltak mot andre plager, ulemper eller farer som følge av nærhet til jernbanens virksomhet.

Det kan ikke senere kreves erstatning fra togoperatør eller Jernbaneverket for påregnelige ulemper eller skader på bygget som skyldes nærhet til jernbanespor.

Ved arbeider innenfor 30 meter fra nærmeste jernbanespor skal gjeldende regler og forskrifter mht. sikkerhet, el-sikkerhet, trafikkikkerhet m.m. som kommer av eiendommens nærhet til jernbanen og høyspenningsanlegget følges. Jernbaneverket skal kontaktes før arbeider igangsettes.

Eiere/brukere kan ikke foreta andre tiltak som vil være til skade eller ulempe for jernbanen i forbindelse med rettighet gitt i dispensasjonen.

Alle kostnader i forbindelse med de tinglyste vilkår, bæres av eiere av gnr. 106 bnr. 53 og 57.

....., den.....

(sted)

.....
eiere av gnr. 106 bnr. 53 og 57

(navn /firma)

.....
(personnr./org.nr.)

Advokat Jo Are Aamodt Brænden
Postboks 354
2602 LILLEHAMMER

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 04/05810 SRØ 517
Deres ref.:
Vedlegg:

**Lillehammer kommune Huse gård gnr/bnr 173/3 Kari Huuse
Nabovarsel søknad om delingstillatelse**

Det vises til nabovarsel datert 09.11.04 om ovennevnte.

Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på jernbanelovens § 10 som bla har bestemmelse om en generell byggegrense på 30 meter fra midt av jernbanespor. Ved planlegging av ny bebyggelse skal i utgangspunktet nevnte byggeavstand fra jernbanen overholdes. Det anbefales derfor at det ikke foretas eiendomsdeling til byggeformål i de tilfeller hvor slik byggeavstand ikke kan overholdes.

Dersom arealet som søkes fradelt ikke skal bebygges eller at arealet kan bebygges med en avstand som forutsatt i jernbanelovens § 10, har Jernbaneverket ikke innvendinger til nabovarslet.

Ved oppføring av eventuell ny bebyggelse, vil tiltakshaver være ansvarlig for å utføre og bekoste nødvendige tiltak for demping av jernbanestøy og vibrasjoner. Tiltakshaver er videre ansvarlig for å besørge tilfredsstillende sikkerhetsgjerde mot jernbanen. Jernbaneverket vil komme mer detaljert inn på disse forholdene når eventuell ny bebyggelse nabovarsles.

Med hilsen

Kjetil Bjørnerud
banesjef
Infrastruktur Region Øst

Kopi til: Lillehammer kommune, Serviceboks, 2626 LILLEHAMMER

Kristin Haga Yildirim
Ringsakervegen 53
2380 BRUMUNDDAL

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 05/02087 SRØ 517
Deres ref.:
Vedlegg:

**Ringsaker kommune Bygging nær sporet Ringsakervegen 53 gnr/bnr 5/3
Søknad om dispensasjon fra jernbanelovens § 10 for riving av uthus og oppføring
av garasje**

Det vises til søknad datert 18.04.05 om ovennevnte.

Det framgår at eksisterende uthus ønskes revet og at en ny garasje skal oppføres på samme sted. Garasjen vil få en minste avstand fra spormidtpunkt på ca 14 meter. Denne avstanden er noe mindre enn det som Jernbaneverket til vanlig godkjenner for garasjer i dag. Imidlertid ser vi ikke at plassering av garasjen som omsøkt skal medføre ulemper for drift og vedlikehold av banestrekningen.

Ut fra ovenstående kan Jernbaneverket på betingelser godkjenne omsøkte plassering av garasjen og derved dispensere fra bestemmelsen i jernbanelovens § 10 om 30 meter byggeavstand fra nærmeste spormidtpunkt.

Dispensasjon

Det dispenseres fra jernbanelovens § 10 for plassering av garasje minimum 14 meter fra midt av jernbanespor. Det legges vekt på at garasjen "erstatte" et bygg som skal rives. Jernbaneverket har ikke innvendinger til riving av uthuset.

Jernbaneverket presiserer at dispensasjonen gjelder for garasje og at garasjen eller deler av den ikke kan tas i bruk til beboelse.

Dispensasjonen innebærer ikke at eiendommen nå har en generell byggegrense på 14 meter fra spormidtpunkt eller at andre tiltak kan igangsettes uten ny søknad om dispensasjon.

Det presiseres at det på et senere tidspunkt ikke kan forventes gitt erstatning fra togoperatør eller Jernbaneverket for eventuelle påregnelige ulemper eller skader på garasjen på grunn av beliggenhet nær jernbanen.

Planlagt byggetiltak ligger nær elektrifisert jernbane og det er derfor restriksjoner for utførelse av arbeider og bruk av gravemaskin, kran og lignende. Dette gjelder innenfor 30 meter avstand fra midt av jernbanespor. Eventuelle tiltak for å ivareta elsikkerheten må avklares med Jernbaneverket. Sikkerhetstiltak og eventuell bruk av sikkerhetsmann må bekostes av tiltakshaver. Dette gjelder også ved riving av uthuset.

Sikkerhetsmessige hensyn i forhold til jernbanen må tillegges stor vekt ved utførelse av byggearbeidene. Jernbaneverkets gjeldende prosedyrer for Helse, Miljø og Sikkerhet skal følges og Jernbaneverket skal varsles i god tid før byggearbeidene settes i gang. Vår kontaktperson er Widar Hansen, telefon 916 73880.

Dispensasjonen faller bort dersom byggearbeidene ikke er igangsatt innen 3 år etter at denne tillatelsen er gitt.

Med hilsen

Kjetil Bjørnerud
banesjef
Infrastruktur Region Øst

Kopi til: Ringsaker kommune, Kart- og byggesaksenheten, Postboks 64,
2381 BRUMUNDDAL

Øyer kommune
Plan og utvikling
2636 ØYER

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 04/03968 SRØ 514
Deres ref.: 04/00949
Vedlegg:

Øyer kommune Reguleringsplan Skriua boligområde Varsel om oppstart av reguleringsarbeid

Det vises til varsel datert 29.07.04 om ovennevnte og telefonsamtale den 30.11.04 med Knut P. Aaslie om saken. Som opplyst til Aaslie så har dette varselet ved en feil blitt liggende ubehandlet hos oss. Dette beklages. Da planarbeidet ikke har kommet langt, forstår vi at det likevel er ønskelig med en uttalelse fra Jernbaneverket.

Planområdet grenser mot jernbanen og av den grunn gjør vi oppmerksom på jernbanelovens § 10 som bla fastsetter en generell byggegrense på 30 meter regnet fra midt av jernbanespor. Byggegrensen gjelder for oppføring av bygg og installasjoner, samt utgraving og oppfylling. Jernbaneverket ber om at byggegrense som nevnt over legges til grunn i planarbeidet.

Før området kan utbygges må forhold med hensyn til jernbanestøy og vibrasjoner utredes. Jernbaneverket anbefaler at dette gjøres i forbindelse med planarbeidet og at nødvendige skjermingstiltak også avklares i den sammenheng. Utførelse av skjerming og rekkefølge av tiltak kan sikres i reguleringsbestemmelsene. Dersom det skulle vise seg ønskelig å plassere eventuell støyskjerm/-voll nærmere jernbanen enn 30 meter, så kan dette vurderes av Jernbaneverket i dette området. Konkrete planer må i tilfellet foreleggs oss separat for godkjenning.

Ny aktivitet på areal langs jernbanen kan medføre endrede behov for sikkerhetsgjerde mot jernbanen. Etablering av boligbebyggelse innebærer at det vil bli behov for sikring mot at spesielt barn kan komme inn på sporområdet. Det bes om at forholdet vurderes i planarbeidet og at eventuell nødvendig gjerding mot jernbanen tas med i reguleringsbestemmelsene. Det gjøres oppmerksom på at det er tiltakshavers ansvar å få oppført og bekostet slik gjerding.

Vi håper kommentarene over gir nødvendig innspill fra Jernbaneverkets side til oppstart av planarbeidet. Vi kan ved behov bistå med utfyllende opplysninger med utgangspunkt i Jernbaneverkets ansvarsområde.

Det forutsettes at planforslag sendes Jernbaneverket på vanlig måte i forbindelse med at forslaget legges ut til offentlig ettersyn. Det vil da foretas en mer detaljert gjennomgang av de ulike sider av planforslaget.

Med hilsen

Liv Kari Skudal Hansteen
stabssjef
Regional utvikling
Infrastrukturdivisjonen Region Øst

Sør-Fron kommune
Postboks 38
2648 SØR-FRON

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 04/05817 SRØ 517
Deres ref.:
Vedlegg:

Sør-Fron kommune Fossheim gnr/bnr 52/52
Nabovarsel om fradeling av boligtomt

Det vises til nabovarsel datert 10.11.04 om ovennevnte.

Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på jernbanelovens § 10 som bla har bestemmelse om en generell byggegrense på 30 meter fra midt av jernbanespor. Ved planlegging av ny bebyggelse skal i utgangspunktet nevnte byggeavstand fra jernbanen overholdes. Det anbefales derfor at det ikke foretas eiendomsdeling i de tilfeller hvor slik byggeavstand ikke kan overholdes.

Dersom tomten som søkes fradelt kan bebygges med en avstand som forutsatt i jernbanelovens § 10, har Jernbanelverket ikke innvendinger til nabovarselet.

Ved oppføring av eventuell ny bebyggelse, vil tiltakshaver være ansvarlig for å utføre og bekoste nødvendige tiltak for demping av jernbanestøy og vibrasjoner. Tiltakshaver er videre ansvarlig for å besørge tilfredsstillende sikkerhetsgjerde mot jernbanen. Jernbanelverket vil komme mer detaljert inn på disse forholdene når eventuell ny bebyggelse nabovarsles.

Med hilsen

Kjetil Bjørnerud
banesjef
Infrastruktur Region Øst

Kopi til: Jo Stensrud Kjorsad, 2647 SØR-FRON

Stange kommune
Postboks 214
2336 STANGE

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 04/05076 SRØ 517
Deres ref.:
Vedlegg:

Stange kommune Tangstubakken 3 gnr/bnr 171/2 Stein Morten S Mortensen Nabovarsel om bruksendring næringslokaler til to leiligheter

Det vises til nabovarsel datert 27.09.04 om ovennevnte.

For ordens skyld vil Jernbaneverket gjøre oppmerksom på jernbanelovens § 10 som bla har et generelt forbud mot oppføring av bygg og konstruksjoner, samt utgraving og oppfylling mindre enn 30 meter fra midt av nærmeste jernbanespor. Ved utførelse av arbeider innenfor 30 meter fra spormidt skal gjeldende regler og forskrifter med hensyn til sikkerhet, el-sikkerhet, trafikksikkerhet med mer som kommer av eiendommens nærhet til jernbanen og høyspenningsanlegget følges. På bakgrunn av foranstående forventer Jernbaneverket egen søknad og fullgod beskrivelse av tiltak som ønskes utført innenfor en avstand på 30 meter fra nærmeste spormidt. Oftest vil tiltak være betinget av at Jernbaneverket gir dispensasjon fra jernbanelovens § 10. Kun nabovarsel vil normalt ikke være tilstrekkelig dokumentasjon. Jernbaneverket forutsetter at nevnte forhold etterkommes i forbindelse med søknader om tiltak på denne eiendommen i framtiden.

Fra kommunen er det opplyst at varselet gjelder bruksendring av deler av næringslokalene for etablering av to leiligheter i 3. etasje. Leilighetene etableres ikke i den delen av eksisterende bygg som ligger nærmest jernbanen. Jernbaneverket har ikke innvendinger til varslet bruksendring.

For ordens skyld bemerkes at tiltakshaver må utføre og bekoste nødvendige tiltak for å oppnå tilfredsstillende forhold med hensyn til jernbanestøy og vibrasjoner. Tiltakshaver må besørge tilfredsstillende sikkerhetsgjerdning mot jernbanen dersom endret bruk gjør dette nødvendig.

Det presiseres at det på et senere tidspunkt ikke kan forventes gitt erstatning fra togoperatør eller Jernbaneverket for eventuelle påregnelige ulemper eller skader på grunn av leilighetenes beliggenhet nær jernbanen.

Det opplyses at eiendommen omfattes av godkjent reguleringsplan. Etter det Jernbaneverket forstår så vil eventuell ytterligere bruksendring av bebyggelsen i framtiden

betinge dispensasjon fra reguleringsplan eller reguleringsendring. Før kommunen fatter vedtak om forannevnte forutsettes det at Jernbaneverket på forhånd gis anledning til å uttale seg.

Med hilsen

Kjetil Bjørnerud
banesjef
Infrastruktur Region Øst

Kopi til: Stein Morten Skribeland Mortensen, Postboks 3, 2337 TANGEN

Norbygg AS
Postboks 711
1616 FREDRIKSTAD

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 04/05950 SRØ 517
Deres ref.:
Vedlegg:

**Fredrikstad kommune Bygging nær sporet Svaneveien 14 gnr/bnr 736/100
Norbygg AS
Søknad om dispensasjon fra jernbanelovens § 10 for oppføring av tilbygg**

Det vises til søknad datert 15.11.04 om ovennevnte.

Det framgår av søknaden at det planlegges å oppføre et tilbygg til eksisterende næringsbygg. Avstand fra spormidtl vil bli minimum 18 meter. Søknaden begrunnes med at det kun er mot jernbanen det er tilstrekkelig tomteareal for utvidelsen. Jernbaneloven er enig i begrunnelsen.

I framtiden kan det bli aktuelt å bygge dobbeltsporet jernbane i området. Foreløpige planer på overordnet nivå forutsetter at dette skal gjøres ved utvidelse av eksisterende trase. Planlagt tilbygg vil imidlertid ikke hindre gjennomføring av en slik løsning.

Jernbaneloven kan på betingelser godkjenne søknaden og derved dispensere fra bestemmelsen i jernbanelovens § 10 om 30 meter byggeavstand fra spormidtl.

Dispensasjon

Det dispenseres fra jernbanelovens § 10 for oppføring av næringstilbygg minimum 18 meter fra midt av jernbanespor.

Det er lagt vekt på at saken gjelder plassering av et tilbygg. Det bemerkes også at naboeiendommen har bebyggelse vesentlig nærmere jernbanen enn tilbygget det her søkes om.

Dispensasjonene innebærer ikke at eiendommen nå har en generell byggegrense på 18 meter fra spormidtl eller at andre tiltak kan igangsettes uten ny søknad om dispensasjon.

Det må besørges tilfredsstillende sikkerhetsgjerdning mot jernbanen for å hindre ulovlig ferdsel i sporområdet. Tiltakshaver er ansvarlig for at dette og må bekoste eventuelle nødvendige tiltak i denne sammenheng.

Dispensasjonen gis på vilkår om at vedlagte erklæring tinglyses. Kopi av tinglyst erklæring skal være mottatt av Jernbaneverket før byggearbeider kan settes i gang.

Det presiseres at det på et senere tidspunkt ikke kan forventes gitt erstatning fra togoperatør eller Jernbaneverket for eventuelle påregnelige ulemper eller skader på grunn av tilbyggets beliggenhet nær jernbanen.

Eiendommen og planlagte tiltak ligger langs elektrifisert jernbane og det er derfor restriksjoner for utførelse av arbeider og bruk av gravemaskiner, kraner og lignende. Eventuelle tiltak for å ivareta elsikkerheten må avklares med Jernbaneverket.

Sikkerhetsmessige hensyn i forhold til jernbanen må tillegges stor vekt ved utførelse av byggearbeidene. Jernbaneverkets gjeldende prosedyrer for Helse, Miljø og Sikkerhet skal følges og Jernbaneverket skal varsles i god tid før byggearbeidene settes i gang. Vår kontaktperson er Jan Prang, telefon 916 69452.

Dispensasjonen faller bort dersom byggearbeidene ikke er igangsatt innen 3 år etter at denne tillatelsen er gitt.

Med hilsen

Henning Bråtebæk
banesjef
Infrastruktur Region Øst

Kopi til: Fredrikstad kommune, Plan- og miljøseksjonen, Postboks 1405,
1602 FREDRIKSTAD

Erklæring om vilkår ved dispensasjon fra byggegrense gitt i jernbaneloven § 10.

Eier av Svaneveien 14, gnr. 736, bnr. 100 i Fredrikstad kommune erklærer i forbindelse med at det er gitt tillatelse til oppføring av næringstilbygg minimum 18 meter fra spormidt, at vilkår/forpliktelser som gjengitt i denne avtale vil bli overholdt:

Eier/tiltakshaver er forpliktet til å utrede, gjennomføre og bekoste nødvendige tiltak for å tilfredsstille krav til støynivå og vibrasjoner i gjeldende lover og forskrifter. Dette gjelder både luftbåren støy, strukturstøy og vibrasjoner fra togtrafikken.

Det kan ikke senere kreves erstatning fra Jernbaneverket eller togoperatør for påregnelige skader på tilbygget eller ulemper som skyldes nærhet til jernbanesporet.

Eier er ansvarlig for tilfredsstillende sikkerhetsgjerde mot jernbanen for å hindre ulovlig ferdsel på sporområdet og vil besørge og bekoste eventuelle nødvendige tiltak i den forbindelse.

Ved arbeider innenfor 30 m fra nærmeste jernbanespor skal gjeldende regler og forskrifter mht. sikkerhet, el-sikkerhet, trafikksikkerhet m.m. som kommer av eiendommens nærhet til jernbanen og høyspenningsanlegget følges. Jernbaneverket skal kontaktes før arbeider igangsettes.

Eiere/brukere kan ikke foreta andre tiltak som vil være til skade eller ulempe for jernbanen i forbindelse med rettighet gitt i dispensasjonen.

Alle kostnader i forbindelse med de tinglyste vilkår, bæres av eier av eiendommen gnr 736, bnr 100.

....., den.....
(sted)

.....
eier av gnr. 736, bnr. 100
(navn /firma)

.....
(personnr./org.nr.)

Sundt & Thomassen AS
Postboks 153
1378 NESBRU

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 04/06581 SRØ 514
Deres ref.:
Vedlegg:

Hobøl kommune Reguleringsplan for Tomter sentrum Innspill til planarbeidet

Det vises til forespørsel datert 31.01.05 om ovennevnte og senere e-post om saken.

Først nevnes generelle forhold som det må tas hensyn til når områder nær jernbanen skal reguleres. Deretter omtales spesielle momenter som tas opp i Deres henvendelser.

I jernbaneloven § 10, av 1. juli 1993 heter det: "Det er forbudt uten etter avtale med kjørevegens eier å oppføre bygning eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter fra nærmeste spors midtlinje, dersom ikke annet følger av reguleringsplan. Dette gjelder ikke når sporanlegget er en del av offentlig eller privat veg."

Jernbaneverket har de siste årene innskjerpet tidligere praksis i forhold til håndhevelse av jernbanelovens § 10 og innregulering av byggegrense mindre enn 30 meter fra midt spor. Dette baseres på at det i dag er langt større fokus på forholdet mellom jernbane og omgivelser enn tidligere (særlig mht sikkerhet og helsemessige konsekvenser av støy, vibrasjoner og andre miljøforhold), samt erfaringer ved utvidelser/omlegginger av jernbaneanlegg i tilfeller hvor bebyggelse har blitt tillatt for nær sporet tidligere. Ut fra ovennevnte anbefaler Jernbaneverket at ca 30 meter byggegrense fra jernbanen legges til grunn i planarbeidet.

I planarbeidet bør forhold mht jernbanestøy og vibrasjoner, samt eventuelle nødvendige dempingstiltak utredes. Det anbefales at eventuelle tiltak innarbeides i plan og bestemmelser og at anlegg av tiltak sikres i rekkefølgebestemmelse.

Ved etablering av tiltak som medfører økt aktivitet og ferdsel på områder nær jernbanen, er tiltakshaver ansvarlig for oppsetting av tilfredsstillende sikkerhetsgjerde (1,8 meter høyt flettverksgjerde) mot jernbanen. Dette som sikring mot at barn og andre uvedkommende kommer inn på sporområdet. Det anbefales at forholdet sikres i reguleringsbestemmelser og oppføring tas inn i en rekkefølgebestemmelse.

Det forespørres om Jernbaneverket har planer for den aktuelle banestrekningen. Det kan bemerkes at det ikke foreligger konkrete planer for jernbanen i Tomter. Det foreligger heller ikke planer for tiltak på stasjonsområdet som kan ha konsekvens for igangsatt planarbeid. Imidlertid ser også Jernbaneverket at utviklingen i området kan medføre et framtidig behov for flere parkeringsplasser i tilknytning til jernbanestasjonen. Vi ber om at det i planarbeidet ikke legges opp til løsninger som hindrer eventuell framtidig utvidelse av parkeringen. Det er positivt om en grov vurdering av stasjonen som framtidig kollektivknutepunkt gjøres i planarbeidet.

Riksveien krysser jernbanen over en sikret planovergang. På grunn av at overgangen er sikret har Jernbaneverket ingen planer om sanering av denne. Det er et stort antall planoverganger med betydelig lavere sikkerhetsnivå som det må gjøres noe med før det eventuelt kan bli aktuelt bekoste planskilt kryssing av jernbanen på dette stedet.

Jernbaneverket har ikke innvendinger til at det planlegges en eventuell framtidig planskilt kryssing av jernbanen. I tilknytning til detaljplanleggingen må det foretas geotekniske undersøkelser og vurderinger som dokumenterer at jernbanen kan krysses uten at banen påføres setninger eller at stabiliteten reduseres. Planarbeidet må utføres i forståelse med Statens vegvesen som også må bekoste byggingen av eventuell planskilt kryssing.

Bygging av vei under jernbanen er komplisert og medfører betydelige kostnader. På grunn av bla togtrafikken og jernbanens høyspenningsanlegg er det en del sikkerhetstiltak som må gjøres ved utførelse av anleggsarbeidene. Det er videre nødvendig å utføre arbeidene på en slik måte at togtrafikken ikke hindres. Statens vegvesen som forestår slike arbeider kan ha erfaringstall for kostnadene.

Forannevnte momenter gjelder også ved bygging av gangvei under jernbanen.

I Deres henvendelser er det stilt spørsmål om eventuell oppfylling av "Hullet" ved jernbanen. Jernbaneverket vil også i slikt tilfelle be om fagkyndig dokumentasjon for at oppfylling ikke reduserer jernbanens stabilitet.

Vi håper kommentarene over gir nødvendige innspill til det oppstartede planarbeidet. Jernbaneverket kan ved behov bistå med mer utfyllende opplysninger.

For ordens skyld nevnes at Jernbaneverket ser det positivt om det legges til rette for videre utbygging i Tomter. Dette vil støtte opp under trafikkgrunnlaget for jernbanen.

Det forutsettes at planforslag sendes Jernbaneverket for høring på vanlig måte i forbindelse med at forslaget legges ut til offentlig ettersyn. Vi vil da kunne foreta en konkret gjennomgang av planforslaget.

Med hilsen

Liv Kari Skudal Hansteen
stabssjef
Regional utvikling
Infrastrukturdivisjonen Region Øst

Sørum kommune
Postboks 113
1920 SØRUMSAND

Henvendelse til: Ulf Erland Nilsen
Tlf.: 32 27 57 85
Faks: 32 27 57 99
E-post: uen@jbv.no

Dato:
Saksref.: 04/05071 SRØ 517
Deres ref.:
Vedlegg:

**Sørum kommune bygging nær sporet Løkka 6 gnr/bnr 73/160
Mette-Line Flatland Bjørgulv
Nabovarsel for oppføring av garasje**

Det vises til nabovarsel datert 27.09.04 om ovennevnte.

I telefonsamtale 01.10.04 med Sørum kommune bekreftes det at den aktuelle eiendommen omfattes av reguleringsplan nr. 117 og at regulert byggegrense fra jernbanen er 30 meter regnet fra midt av nærmeste spor. Av mottatt situasjonskart framgår det at garasjen ønskes oppført ca 26 meter fra spormidt. Byggesøknaden må derfor behandles av Sørum kommune som dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplanen.

Det kan opplyses at Jernbaneverket ikke har innvendinger til at kommunen eventuelt fraviker regulert byggegrense fra jernbanen i dette konkrete tilfellet. Dette skyldes blant annet at det gjelder oppføring av en garasje og at eiendommen ligger i tettbygd område med annen bebyggelse i omtrent samme avstand fra jernbanen.

Planlagt garasje må overholde minimum ca 26 meter avstand fra midt av nærmeste jernbanespor og minimum 2 meter fra eiendomsgrense mot jernbanen. Avstand regnes fra nærmeste bygningsdel, takutstikk eller lignende.

Det bes om at følgende tas med i eventuell godkjenning:

- Det kan på et senere tidspunkt ikke forventes gitt erstatning fra togoperatør eller Jernbaneverket for eventuelle påregnelige skader på garasjen på grunn av beliggenhet nær jernbanen.

- På grunn av jernbanens høyspenningsanlegg er det restriksjoner ved bruk av gravemaskiner, kraner og lignende nær jernbanen. Jernbanelverket må derfor kontaktes i god tid før arbeider settes i gang i marken for å avklare sikkerhetstiltak i byggeperioden. Sikkerhetstiltak og eventuell bruk av sikkerhetsmann må bekostes av tiltakshaver. Jernbanelverkets kontaktperson er Bjørn Biribakken, mobil 916 57262.

Med hilsen

Beate Isetorp
banesjef
Infrastruktur Region Øst

Kopi til: Mette-Line Flatland Bjørguiv, Løkka 6, 2016 FROGNER

JERNBANEVERKET
BIBLIOTEKET



10TU00638

03 02 2006