

Skriftlig spørsmål fra Ola Elvestuen (V) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1285 (2016-2017)

Innlevert: 13.06.2017

Sendt: 14.06.2017

Besvart: 23.06.2017 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Ola Elvestuen (V): Hva ønsker statsråden å gjøre for å sikre at befolkningen som er bosatt langs toglinjene sikres lik behandling i saker hvor det er ønske om å bygge balkonger?

Begrunnelse

Jernbanelovens § 10 regulerer byggegrenser mv. innen 30 meter fra nærmeste spors linje. I dag ligger enkelte boliger nærmere toglinjene enn dette, spesielt i sentrale strøk. En del bygårder som ligger langs toglinjene vil få økt bokvalitet ved etablering av balkonger, og ønsker følgelig å bygge dette. Bydel Gamle Oslo er et av flere områder dette gjelder. Her har flere bygårder allerede bygget balkonger langs jernbanelinjene nærmere enn 30 meter fra sporet. Undertegnede har blitt kontaktet av et sameie som har fått avslag på sin søknad om bygging av balkonger, på tross av at nabobygården, som ligger nærmere toglinjene, i nyere tid har fått etablert balkonger i sin bygård. Det kan synes som at det er ulik praksis hva gjelder tillatelser til utbygging av balkonger langs toglinjene. Lovteksten som regulerer dette er ikke endret, selv om ansvarsforholdet er endret noe i arbeidet med jernbanereformen.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Jeg har som utgangspunkt at dersom folk i etablerte bygg ønsker å bygge balkong, så bør de få lov til det. Langs jernbanen kan det likevel i noen tilfeller være særlige hensyn eller lovgivning som medfører visse begrensninger.

Utgangspunktet er jernbaneloven § 10, som slår fast at det er "forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje."

På det nasjonale jernbanenettet er det Bane NOR SF som er kjøreveiens eier, og som må gi tillatelse til tiltak innenfor byggegrensene. Slik tillatelse er å anse som enkeltvedtak etter forvaltningsloven, og klager på slike vedtak behandles av Jernbanedirektoratet, jf. jernbaneforskriften § 1-2 niende ledd. Det må foreligge saklige grunner for å gi avslag på søknad om tillatelse etter jernbaneloven § 10. Det fremgår av jernbaneloven § 10 annet ledd hvilke hensyn som er særlig relevante: "hensynet til jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold og eventuelt senere utvidelse av kjøreveien."

I denne vurderingen må Bane NOR også ta hensyn til at jernbanen skal etterleve støykravene i forurensningsforskriften og annet regelverk. Det blir derfor lagt vekt på støybelastninger osv. i saker etter jernbaneloven § 10.

Som en konsekvens av økt jernbanetrafikk, skjerpede nasjonale støykrav og sikkerhetskrav er

praksis for å gi tillatelse etter jernbaneloven § 10 blitt strengere. Selv om jeg har en liberal tilnærming til bygging av balkonger, må vi samtidig sikre at vi ikke i neste omgang får en økt mengde krav om støyisolering eller klager på at man ikke når de overordnede målsetninger innen reduksjon av støyplager. Dette er en vurdering som er en del av helheten, og hvor man eventuelt må se på muligheten for klausuler i vedtakene vedr støysituasjonen. Uansett må enhver sak vurderes konkret ut fra dagens situasjon. At praksis blir skjerpet i takt med utviklingen på jernbanen innebærer etter departementets syn ikke en usaklig forskjellsbehandling.

Jeg ønsker at staten i størst mulig grad skal imøtekomme innbyggernes ønsker. Både Bane NOR og Jernbanedirektoratet har etablerte rutiner for hvordan denne type saker behandles, og må følge saksbehandlingskravene som følger av forvaltningsloven og krav til forvaltningen for øvrig.