



Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Siri Stabell Daling
Tlf.:
Faks:
E-post: dalsir@jbv.no

Dato: 03.03.2014
Saksref.: 201307935-4
Deres ref.:
Vedlegg:

Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Høring - Utkast til lov om endringer i jernbaneloven bl.a. som følge av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneanlegg

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 2. desember 2013. Nedenfor følger Jernbaneverkets kommentarer.

For øvrig foreslår Jernbaneverket avslutningsvis i dette brevet ytterligere en endring/presisering av Jernbaneundersøkelsesloven § 25.

4.1 Tilgang til serviceanlegg

I forslag til ny § 5a foreslås inntatt hjemmel om leveringsplikt for alle operatører hva angår tilgang til serviceanlegg og ytelser av tjenester i serviceanlegg. Jernbaneverket er enig i at det kreves hjemmel i lov for å pålegge innehavere av serviceanlegg en slik leveringsplikt og Jernbaneverket har ingen kommentarer til utforming av bestemmelsen. Jernbaneverket vil imidlertid bemerke at innføring av en slik leveringsplikt kan reise andre rettslige spørsmål som Jernbaneverket ikke har vurdert nærmere.

4.3 Serviceanlegg som ikke er i bruk

Direktivet artikkel 13 nr. 6 begrenser bestemmelsen til å gjelde serviceanlegg som nevnt i direktivets vedlegg II punkt 2, altså det som i dag kalles prioriterte tjenester. I utkast til ny § 5a tredje ledd er det ikke inntatt tilsvarende begrensning. Dermed kan det synes som om ny § 5a tredje ledd også gjelder for serviceanlegg i vedlegg II punkt 3 og 4, altså det som i direktivet omtales som tilleggstjenester og ekstratjenester. Vi stiller spørsmål ved om dette er en utilsiktet utvidelse av virkeområde til ny § 5a tredje ledd, og om det bør inntas en tilsvarende begrensning i ny § 5a eller i den nye jernbane-forskriften som er under utarbeidelse.

4.6 Avskjæring av klageadgang

Det fremgår av ny § 11b tredje ledd at enkeltvedtak tilsynsmyndigheten som markedsovervåknings-organ treffer ikke kan påklages eller omgjøres av overordnet myndighet. Tilsvarende gjelder for pålegg om å gi opplysninger etter forvaltningsloven § 14 annet ledd. Det fremgår videre av bestemmelsen at aktørene skal være sikret domstolsbehandling ved at domstolen kan prøve alle sider av saken. Vi forstår det slik at dette er implementering av direktivets artikkel 13 nr. 9 og 10 om at beslutninger fra reguleringsmyndigheten ikke skal være gjenstand for kontroll av annen forvaltningsinstans, men at beslutningene skal være underlagt domstolskontroll. Hensett til hvordan jernbanen er organisert i Norge antas det at en slik implementering vil være i strid med direktivets artikkel 10, samt at det vil være problematisk for Jernbaneverket. Grunnen til det er at Jernbaneverket er en del av staten, og staten kan ikke saksøke staten. Både hva gjelder enkeltvedtak som markedsovervåkningsorganet fatter og pålegg om å gi opplysninger etter forvaltningsloven § 14, vil ny § 11b tredje ledd i realiteten frata Jernbaneverket retten til å få overprøvd markedsovervåkningsorganets beslutninger. Etter Jernbaneverkets syn bør reglene innrettes slik at også aktører som er en del av staten sikres mulighet for to-instansbehandling, både hva gjelder enkeltvedtak og pålegg om å gi opplysninger. Videre synes det som om departementet, på bakgrunn av at antall klager til markedsovervåkningsorganet frem til nå har vært begrenset, legger til grunn at det fortsatt vil være begrenset i fremtiden. Etter Jernbaneverkets syn kan ikke dette legges til grunn uten videre. Det begrunnes med at markedsovervåkningsorganet vil få økt myndighet, at det er behov for at både infrastrukturforvalter og jernbaneforetak har mulighet til å overprøve markedsovervåkningsorganets beslutninger, samt en stadig utvikling i jernbanemarkedet som går ut på at aktørene får økt bevissthet om sine rettigheter.

Det legges til at henvisningen i ny § 11b tredje ledd til forvaltningsloven § 14 annet ledd synes å være feil, ettersom forvaltningsloven § 14 kun består av ett ledd.

5.1 Ruspåvirkning

Jernbaneverket ser positivt på departementets forslag om å harmonisere rusregelverket innenfor henholdsvis vegtrafikk-, luftfarts- og jernbanelovgivningen. Jernbaneverket har likevel en merknad til høringsnotatets punkt 5.1.3.3 om strafferamme, hvor det i samsvar med reglene i vegtrafikkloven – og i motsetning til luftfartslovens regulering – foreslås i jernbaneloven å beholde dagens strafferamme på fengsel inntil ett år. Jernbaneverket har noe problemer med å følge departementets begrunnelse på dette punkt, idet Jernbaneverket mener at jernbaneverksomhet samlet sett har større likhetspunkter til luftfarten enn til vegtrafikken. Jernbaneverket stiller derfor spørsmålet om det for reguleringen av strafferammens vedkommende derfor ikke er mer nærliggende å følge luftfartslovens regulering og således øke strafferammen i jernbaneloven til inntil to års fengsel, idet det også vises til at man i så fall vil oppnå en løsning som er i tråd med den regulering som er valgt i Sverige og Danmark.

5.3 Hjemmel for terrorberedskap/sikring

I ny § 6a foreslås det innført hjemmel for å fastsette bestemmelser om terrorberedskap/sikring. Jernbaneverket er enig i forslaget om å innføre en slik

bestemmelse i jernbaneloven, men vi stiller spørsmål ved om begrepet “sikring mot tilsiktede handlinger” er hensiktsmessig. Dette fordi begrepets tilsiktede meningsinnhold (terrorberedskap/sikring) etter vår oppfatning i liten grad reflekteres i ordlyden, og slik at man derfor må konsultere lovens forarbeider for å bringe klarhet i hva som menes med bestemmelsen. Vi stiller derfor spørsmål ved om det ikke bør sees hen til andre områder som allerede har egne regler om terrorberedskap/sikring og hvor andre begreper er innarbeidet, for eksempel luftfart som bruker begrepet “anslag mot sikkerheten i luftfarten”. Videre kan det synes som om begrepet “sikring mot tilsiktede handlinger” har et noe tynt grunnlag da det kun er vist til definisjon i NS 5830:2012 og NOU 2006:6.

5.4 Presisering av jernbaneloven § 10 Tilgang til eiendommer

Se vedlegg 1 til dette brevet.

5.5 Utveksling av taushetsbelagte opplysninger med nasjonale myndigheter

I ny § 11 sjette ledd er det inntatt en ny bestemmelse om utveksling av taushetsbelagte opplysninger mellom tilsynsmyndigheten og andre nasjonale myndigheter. De andre nasjonale myndighetene er konkret angitt ved navn og vi stiller spørsmål om det ikke vil være en fordel å angi disse noe mer generelt, slik det er gjort i ny § 11b femte ledd hvor begrepet “konkurransemyndighetene” er brukt. Dette for å sikre at behovet for informasjonsutveksling ivaretas også dersom de angitte myndighetenes kompetanseområder og funksjoner endres – eventuelt at det opprettes nye organer med tilsvarende oppgaver som det anses nødvendig å utveksle informasjon med – uten at det er nødvendig å gå veien om lovendring.

Etter vårt syn bør det være mulig å finne et egnet begrep for disse myndighetene som sikrer nødvendig fleksibilitet og samtidig er presist nok til å kunne brukes og som ikke svekker taushetsplikten mer enn nødvendig.

Alternativt kan det vurderes om bestemmelsen bør suppleres med en adgang til å supplere listen over de andre nasjonale myndighetene i forskrifts form.

6.1 Taushetsplikt for jernbanevirksomheter etc.

I ny § 8a til jernbaneundersøkellesloven foreslås innført tilsvarende taushetsplikt for enhver som utfører tjeneste eller arbeid for jernbanevirksomheter, som gjelder for undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten, jf. jernbaneundersøkellesloven §§ 17 og 23. Jernbaneverket støtter forslaget og mener dette vil bidra positivt til sikkerhetsarbeidet i jernbanevirksomhetene.

Jernbaneverket har ytterligere en kommentar til jernbaneundersøkellesloven, jf. punkt 1 i forslag til andre endringer nedenfor.

Forslag til andre endringer

1. Jernbaneundersøkelsesloven § 25

I forlengelsen av forslaget om endring av jernbaneundersøkelseslovens taushetspliktsregler, jf punkt 6.1 over, etterlyser Jernbaneverket en presisering/klargjøring av meningsinnholdet i det forbud mot sanksjoner fra arbeidsgivers side som følger av jernbaneundersøkelsesloven § 25, jf særlig § 8. Slik vi leser bestemmelsen, verner gjeldende bestemmelse en arbeidstaker som er pliktig til å rapportere etter § 8, mot sanksjoner fra arbeidsgivers side, eksempelvis ved rapportering av egen klanderverdig opptreden. Formålet med vernet under bestemmelsen er å stimulere til økt rapportering, idet viljen til rapportering etter all sannsynlighet ville være begrenset dersom den ansatte sto i fare for å bli møtt med sanksjoner fra arbeidsgiver ved en slik eventuell rapportering. Vi viser i denne forbindelse forøvrig til det Samferdselsdepartementet selv uttrykker på side 32 i høringsnotatet om den sikkerhetsmessig store betydningen som ligger i det å opprettholde/øke rapporteringsviljen på jernbanens område.

Det er “arbeidstaker[e] som avgir rapport etter § 8”, altså rapporteringspliktige arbeidstakere, som nyter vernet mot sanksjoner under § 25. Det er imidlertid ingen arbeidstakere som etter jernbaneundersøkelsesloven § 8 i dag har rapporteringsplikt. Vi viser til at rapporteringsplikten i henhold til § 8 utelukkende ligger hos jernbanevirksomheten som sådan, jf bestemmelsens første ledd, idet det p.t. ikke er gitt noen forskrift om særskilt rapporteringsplikt for enkeltpersoner etter annet ledd. Vi antar meningen med vernet etter § 25 først og fremst har vært tenkt rettet mot de persongrupper som gjennom forskrift kan pålegges særskilt rapporteringsplikt etter § 8 annet ledd, idet vi i motsatt fall har noe problemer med å forstå bestemmelsens aktuelle anvendelsesområde. Vi viser også til at jernbaneundersøkelsesloven § 25, jf § 8, i alle fall slik vi har forstått det, er hentet fra tilsvarende bestemmelse i luftfartsloven, se § 12-31, jf § 12-9, hvor den sentrale forskjellen ligger i at det med hjemmel i luftfartsloven § 12-9 nettopp er gitt en forskrift med rapporteringsplikt for persongrupper, jf F08.12.2006 nr 1393 (“Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.”). Uten en tilsvarende forskrift under jernbaneundersøkelsesloven som nevnte forskrift på luftfartsområdet, kan det slik vi ser det, anføres at jernbaneundersøkelsesloven § 25 enn så lenge er en “sovende bestemmelse” som ikke gir det vern mot sanksjoner som vi legger til grunn var tiltenkt da bestemmelsen ble vedtatt.

Jernbaneverket mener av hensyn til å styrke rapporteringsviljen, at vernet etter jernbaneundersøkelsesloven § 25 bør omfatte ansatte hos jernbanevirksomhetene som internt i virksomheten rapporterer opplysninger om jernbaneulykker og jernbaneundersøkelser. Vi anmoder derfor departementet om å klargjøre hvorvidt slik internrapportering allerede er vernet etter § 25, og i motsatt fall om å endre bestemmelsen slik at også slik internrapportering blir omfattet. Vi anmoder på samme måte departementet om å vurdere hvorvidt også frivillig rapportering direkte til undersøkelsesmyndigheten eller tilsynsmyndigheten også bør omfattes av vernet etter § 25.

Med hilsen

Torkil Eckhoff
juridisk direktør
Administrasjonsavdelingen, juridisk seksjon

Siri Stabell Daling
Juridisk rådgiver/advokat

Dokumentet er godkjent elektronisk

Vedlegg 1

Forslag til endringer i jernbaneloven § 10 første ledd

1. Innledning

I tillegg til forslagene til endringer i jernbaneloven som skal muliggjøre en fullstendig direktivimplementering, har departementet foreslått visse andre presiseringer og endringer i jernbaneloven som det gjennom praktiseringen av loven har vist seg behov for. Blant annet er det foreslått enkelte presiseringer og endringer i lovens § 10 første ledd.

Samferdselsdepartementet har vist til en konkret sak som Jernbaneverket hadde hvor det ble stilt spørsmål om Jernbaneverket kunne stille vilkår i forbindelse med nedgraving av ledninger under jernbanens eiendom der det foreligger reguleringsplan. Departementet antok at jernbaneloven (jbl.) § 10 første ledd regulerer forhold som ikke er avklart i reguleringsplanen. Dette slik at det kan settes vilkår om forhold som ikke er avklart/regulert i reguleringsplanen. Hvor planen har bestemmelsen om forhold som hører inn under kompetansen til kjøreveiens eier etter jbl. § 10 første ledd vil imidlertid disse måtte gå foran de vilkår som er/kan oppstilles med hjemmel i lovbestemmelsen.

Lovgiver har med jbl. § 10 første ledd gitt Staten v/Jernbaneverket (heretter omtalt som Jernbaneverket) og andre som er eier av jernbaneinfrastruktur et ansvar for å ivareta jernbaneinteressene slik at disse ikke blir skadelidende hvor tredjemann har et ønske om etablering av tiltak ved, over eller under infrastrukturen. Jbl. § 10 første ledd er følgelig en viktig bestemmelse for Jernbaneverket som forvalter av eierskapet til det meste av jernbaneinfrastrukturen i landet. Tendensen går i retning av et stadig økende utbyggingspress nokså tett opp til infrastrukturen, herunder ikke minst ved knutepunkter. Etablering av overbygging (lokk) over sporgrunn er noe som forventes å bli mer og mer aktuelt. Videre er det en økende mengde forespørsler om legging av kabler, ledninger mv langs med, samt over og under sporgrunn. Departementet viser i høringsnotatet til at Jernbaneverket kan fremsette innsigelse til reguleringsplanen. Imidlertid er Jernbaneverkets adgang til å fremsette innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan begrenset til spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for Jernbaneverkets saksområde. Selv om lovens vilkår skulle være oppfylt slik at innsigelse kan fremmes, er det ikke sikkert at innsigelsen tas til følge. Dette kommer vi tilbake til. Det er følgelig viktig at Jernbaneverket og andre som forvalter jernbaneinfrastruktur har et verktøy i jernbanelovgivning som gjør det mulig å ivareta ansvaret for jernbaneinteressene på en tilfredsstillende måte.

Det ansvaret Jernbaneverket og andre eiere av jernbaneinfrastruktur har fått etter jbl. § 10 første ledd vil i enkelte tilfelle innebære at tillatelse til tiltaket ikke kan gis. I andre tilfelle vil ansvaret kunne innebære at tiltaket kan tillates, men at det vil måtte oppstilles vilkår/krav om avbøtende tiltak for tillatelsen.

For at Jernbaneverket skal kunne ivareta sitt ansvar på en tilfredsstillende måte, anses det hensiktsmessig med enkelte presiseringer og endringer av bestemmelsen. Under

punkt 2 har vi redegjort nærmere for behovet for klargjøring av bestemmelsen, og under punkt 3 har vi redegjort nærmere for behovet for endringer i bestemmelsen. Etter Jernbaneverkets oppfatning er det også behov for endringer i plan- og bygningsloven, jf. nærmere under punkt 4. Avslutningsvis under punkt 5 har vi kommet med forslag til hvordan lovteksten kan utformes.

2. Jernbaneverket mener det er behov for klargjøring av jbl. § 10 med hensyn til en rekke forhold

2.1 Hvilke tiltak som er omfattet av byggeforbudet

Bestemmelsen må tolkes slik at den omfatter alle tiltak innenfor grensen som kan være til skade eller fare for jernbanen som kjørevei. De tiltakene som er spesifikt nevnt i bestemmelsen må anses som en eksemplifisering og ikke en uttømmende oppregning. At oppregningen ikke er uttømmende bør fremkomme av ordlyden. Det anses videre som en fordel om det ble gitt en noe mer utførlig oppregning av hvilke tiltak som er omfattet av byggeforbudet. Blant annet bør det fremkomme av ordlyden at bestemmelsen omfatter også anlegg og installasjoner samt kabler og ledninger. En ytterligere eksemplifisering kan med fordel gjøres i ordlyden eller omtales i forarbeidene.

I forlengelsen av ovennevnte bør det fremkomme at bestemmelsen omfatter tiltak over og under sporgrunn. Jernbaneverket opplever å få jevnlig henvendelser om legging av alle typer kabler og ledninger under eller over sporgrunn. Det dreier seg om alt fra enkle strømledninger til store høyspentkabler/-anlegg.

Jernbaneverket opplever som nevnt et økende utbyggingspress nokså nær infrastrukturen, særlig i tettbebygde strøk og ved knutepunkt. Først og fremst ved knutepunkter forventes at det vil komme et stadig økende antall henvendelser om lokkoverbygging over spor. Jernbaneverket har utarbeidet interne retningslinjer for saksbehandling av eksterne henvendelser om overbygging av jernbanegrund, som gjelder både interne prosesser og sentrale vurderingstema for om godkjenning til slik overbygging skal kunne gis. Lokkoverbygging anses som et tiltak som omfattes av jbl. § 10 første ledd. Lokk over sporgrunn vil normalt kreve reguleringsplan, og tillatelse fra Jernbaneverket etter jbl. § 10 første ledd vil da ikke være nødvendig slik bestemmelsen i dag er utformet. Tillatelse fra Jernbaneverket som eier må imidlertid følgelig innhentes. I vurderingen om tillatelse skal gis med hjemmel i eiendomsretten må man gjøre de samme vurderinger som ved dispensasjon etter jbl. § 10 første ledd. Dersom Jernbaneverket i det konkrete tilfellet finner å kunne gi godkjenning, vil det normalt være nødvendig å oppstille vilkår/krav om avbøtende tiltak – da med grunnlag i eiendomsretten.

En problemstilling hva gjelder tiltak over og under sporgrunn er hvor langt over og under sporgrunn bestemmelsen rekker. Det utelukkes ikke at enkelte tiltak som etableres direkte under/over sporgrunn vil kunne få negativ innvirkning på infrastrukturen også hvor tiltaket plasseres lenger fra jernbaneinfrastrukturen enn 30 meter. For ordens skyld presiseres at det her legges til grunn at sporene ligger oppå grunnen. Hva gjelder tunneler kommer vi tilbake til dette, jf. punkt 3.2 nedenfor. Med forbehold om at problemstillingen ikke er utredet utførlig, bør jbl. § 10 første ledd etter

Jernbaneverkets oppfatning muligens gjelde uendelig opp og ned i vertikalplanet, slik at det ikke opereres med noen metergrense i disse tilfellene. Når det er sagt, er Jernbaneverket av den oppfatning at det nok vil være slik at dispensasjon vanskelig kan nektes hvor tiltaket ligger så langt ned i grunnen eller så langt over sporgrunn at det ikke kan ha innvirkning på jernbanen. Dette bør fremkomme eksempelvis av forarbeidene eller av andre retningslinjer om praktiseringen av bestemmelsen.

2.2 Innholdet og rekkevidden av reguleringsplanalternativet

Det er noe uklart hva som ligger i reguleringsplanalternativet. Etter ordlyden slik den lyder i dag er det forbudt uten etter avtale med kjøreveiens eier å oppføre bygning mv innenfor 30-metersonen *dersom ikke annet følger av reguleringsplan*. En mulig måte å forstå denne passusen på er at dersom tiltaket er i samsvar med reguleringsplanens arealformål og bestemmelser vil det ikke være nødvendig med tillatelse fra Jernbaneverket. Det vil si at Jernbaneverkets kompetanse ved vedtakelse av reguleringsplanen bortfaller. Når det således ikke er nødvendig med tillatelse fra Jernbaneverket, mister Jernbaneverket også muligheten til å oppstille vilkår /krav knyttet til selve gjennomføring/byggingen av tiltaket og krav til andre avbøtende tiltak med hjemmel i bestemmelsen.

Jernbaneverket har lagt til grunn at “reguleringsplan” i jbl. § 10s forstand innebærer at Jernbaneverkets kompetanse bortfaller dersom reguleringsplanen inneholder en annen byggegrense. Hvor det ikke er inntatt en annen byggegrense mot jernbanen i reguleringsplanen, anser Jernbaneverket det slik at kompetansen etter jbl. § 10 fortsatt er i behold. I enkelte tilfelle kan det oppstå tvil om hvorvidt reguleringsplanen har en annen byggegrense mot jernbanen eller ikke, noe som i utgangspunktet vil bero på en tolkning av arealplankartet med tilhørende bestemmelser.

Det antas at lovgiver har lagt til grunn at Jernbaneverket i forbindelse med reguleringsplanen langt på vei kan ivareta de hensyn som jernbanelovgivningen oppstiller. Dette har departementet også gitt uttrykk for i høringsnotatet. I høringsnotatet er det dessuten vist til at Jernbaneverket har muligheten til å inngi innsigelser til planen. Etter plan- og bygningsloven er det imidlertid begrensninger i hvilke bestemmelser som lovlig kan inntas i en reguleringsplan. Det er med andre ord ikke uten videre slik at samtlige av de vilkårene som Jernbaneverket mener det er nødvendig å oppstille for å ivareta jernbaneinteressene kan inntas i reguleringsplanen. Selv om det skulle være adgang til etter plan- og bygningsloven å innta de vilkårene som Jernbaneverket mener må oppstilles som bestemmelser i planen, er det ikke gitt at planmyndigheten finner å kunne imøtekomme Jernbaneverket fullt og helt hvor andre motstridende interesser gjør seg gjeldende. I den konkrete saken vil resultatet derfor kunne bli at jernbaneinteressene blir skadelidende, eksempelvis ved at utbyggingsinteresser gis forrang og dermed vanskeliggjør/hindrer en eventuell senere nødvendig utvidelse av jernbaneinfrastrukturen. Dette er en høyst aktuell problemstilling.

Ikke minst ved tiltak nær jernbaneinfrastrukturen og ved tiltak over og under sporgrunn er det viktig at Jernbaneverket har uinnskrenket og uomtvistet kompetanse til å oppstille vilkår/krav om avbøtende tiltak – som er i behold selv om det foreligger reguleringsplan som muliggjør tiltaket - slik at jernbaneinteressene kan ivaretas på en

tilfredsstillende måte. I en konkret sak om legging av kabel under sporgrunn, tok Jernbaneverket til orde for at jbl. § 10 første ledd må forstås slik at "reguleringsplan" i denne bestemmelsens forstand kun kan gå ut på at byggegrensen mot jernbanen justeres, men ikke kan gå ut på at det legges kabler, ledninger mm under eller over sporgrunn med den konsekvens at kjøreveiens eiers kompetanse etter lovbestemmelsen bortfaller. Dette slik at det i disse tilfellene alltid vil måtte innhentes tillatelse fra Jernbaneverket slik at nødvendige vilkår kan oppstilles. Jernbaneverket viste i denne sammenheng til vegloven § 32 som ikke har noe reguleringsplanalternativ. Jernbaneverket ser imidlertid at det ikke er åpenbart at dette er en riktig forståelse av bestemmelsen.

Departementet har som nevnt innledningsvis – slik dette fremgår av høringsnotatet - antatt at § 10 første ledd regulerer forhold som ikke er avklart i reguleringsplanen. En reguleringsplan regulerer som kjent bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser. Hva det i reguleringsplanen kan gis bestemmelser om er uttømmende angitt i plan- og bygningsloven § 12-7. Bestemmelser knyttet til gjennomføring av tiltak er det med få unntak ikke adgang til å oppstille. Spørsmål kan stilles om Jernbaneverket har adgang til å stille vilkår knyttet til gjennomføring av tiltak, krav til vedlikehold og kontroll mv. der slike forhold ikke er avklart i planen? Slik vi leser høringsnotatet kan det se ut til at departementet mener det er adgang til dette etter § 10, første ledd. Heller ikke en slik fortolkning fremstår imidlertid etter vår oppfatning som åpenbar slik bestemmelsen i dag er formulert i lys av øvrige rettskilder.

Departementet har nå foreslått en lovendring om at det inntas et nytt annet og tredje ledd som i korthet går ut på at det innenfor nærmere fastsatte sikkerhetssoner ikke kan etableres tiltak mv uten etter tillatelse fra kjøreveiens eier. Underforstått må slik tillatelse innhentes selv om det foreligger reguleringsplan som muliggjør tiltaket. I henhold til departementets forslag, vil imidlertid første ledd fortsatt bli stående mer eller mindre uendret. I så fall vil situasjonen fortsette å være som den er i dag hva gjelder tiltak utenfor den fastsatte sikkerhetssonen. Det vil si at hvor det foreligger reguleringsplan som muliggjør tiltaket, vil det utenfor sikkerhetssonen ikke være nødvendig med tillatelse fra Jernbaneverket. Jernbaneverket mister da også muligheten til å oppstille de vilkårene som anses nødvendig. Som nevnt er det særlig ved tiltak nærme infrastrukturen viktig at Jernbaneverket har uinnskrenket og uomtvistet kompetanse til å oppstille vilkår/krav om avbøtende tiltak. Også ved tiltak lengre unna infrastrukturen – også hva gjelder tiltak ved yttergrensen av dagens byggeforbud - vil det imidlertid kunne være nødvendig å oppstille vilkår for at jernbaneinteressene skal bli tilstrekkelig ivaretatt i det konkrete tilfellet. Et spørsmål er derfor om det ikke bør være slik at det for tiltak i *hele byggeforbudssonen* – ikke bare innenfor en fastsatt sikkerhetssone - må innhentes tillatelse fra Jernbaneverket selv om det foreligger reguleringsplan som muliggjør tiltaket. Dette kommer vi nærmere tilbake til under punkt 3.

Dersom departementet kommer til at man skal ha en ordning som går ut på at det sondres mellom tiltak innenfor og utenfor den fastsatte sikkerhetssone slik som foreslått, bør det i forarbeidene eller i en veileder/retningslinjer om praktiseringen av bestemmelsen sies noe nærmere om hvordan jernbaneinteressene skal søkes ivaretatt hva gjelder tiltak utenfor sikkerhetssonen. Jernbaneinteressene må i disse tilfellene søkes ivaretatt i reguleringsplanen, eksempelvis ved at det inntas en bestemmelse i

reguleringsplanen om at det må innhentes tillatelse fra Jernbaneverket før tiltak iverksettes, og om nødvendig må Jernbaneverket gjøre bruk av innsigelsesretten om vilkårene for fremsettelse av innsigelse er oppfylt. Det er imidlertid ikke gitt at Jernbaneverket får gjennomslag i planprosessen, og resultatet vil som nevnt kunne bli at jernbaneinteressene blir skadelidende. Om dette er akseptabelt, bør som nevnt vurderes nærmere.

Avslutningsvis under dette punktet nevnes at det har vært reist spørsmål ved om konsesjonsvedtak etter vassdragsreguleringsloven, energiloven mv skal likestilles med "reguleringsplan" i jbl. § 10 første ledds forstand. Jernbaneverket har argumentert for at slike vedtak som gjelder elektriske anlegg som er unntatt planbehandling etter plan- og bygningsloven ikke kan likestilles med reguleringsplan, men er usikker på om dette er en korrekt forståelse av bestemmelsen. Det hadde vært ønskelig om departementet kunne omtale dette nærmere i forarbeidene.

2.3 At det er tale om utøvelse av offentlig myndighet, og at det fattes enkeltvedtak etter forvaltningsloven

Den myndighet som er tillagt Jernbaneverket etter jbl. § 10 første ledd er offentligrettslig myndighet. Avgjørelsen fra Jernbaneverket om det skal gis tillatelse eller ikke etter jbl. § 10 vil være utøvelse av offentlig myndighet som nedfelles i et enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Etter Jernbaneverkets syn er det således hensiktsmessig at begrepet "avtale" endres til "tillatelse". Hvor det er Jernbaneverket som offentlig etat som er kjøreveiens eier og gir tillatelse, er det tale om en offentligrettslig tillatelse.

For ordens skyld nevnes at også private aktører kan være eier av kjøreveien og den som det må innhentes tillatelse fra. Det er noe uklart om det er slik at private tillegges offentlig myndighet etter bestemmelsen eller om det i slike tilfelle vil være tale om privatrettslig (ensidig) tillatelse.

2.4 Om bestemmelsen gjelder Jernbaneverkets egen grunn

Det er ut i fra bestemmelsens ordlyd noe uklart hvordan bestemmelsen er å forstå. Forarbeidene gir ingen uttrykkelig avklaring. Jernbaneverket er imidlertid av den oppfatning at lovgiver neppe kan ha ment at bestemmelsen ikke gjelder Jernbaneverkets grunn med den konsekvens at Jernbaneverket ville stå svakere her enn utenfor eiendomsgrensen. Jernbaneverket har da også praktisert bestemmelsen slik at den gjelder Jernbaneverkets grunn. Hvorvidt det er tale om en enhetlig praksis kan vanskelig besvares.

Departementet synes i høringsnotatet imidlertid å legge til grunn at bestemmelsen ikke gjelder Jernbaneverkets grunn. Departementet har i denne forbindelse gitt uttrykk for at det her foreligger et lovtomt rom. For ordens skyld presiseres i denne sammenheng at tillatelse i disse tilfellene må innhentes fra Jernbaneverket som eier av grunnen, og at Jernbaneverket altså i alle fall vil ha den private eiendomsretten som grunnlag for å ivareta jernbaneinteressene. Jernbaneverket må med grunnlag i eiendomsretten foreta de samme vurderingene som etter jbl. § 10 første ledd. Dersom Jernbaneverket finner å kunne akseptere tiltaket så nær jernbaneinfrastrukturen som det i disse tilfellene vil

være tale om, må det inngås en privatrettslig avtale hvor Jernbaneverket vil kunne oppstille de samme vilkår som etter jbl. § 10 eller strengere vilkår. Departementet har gitt uttrykk for at det mener at det bør være slik at jbl. § 10 også gjelder Jernbaneverkets grunn, noe Jernbaneverket er enig i, jf. nærmere under punkt 3.

2 Jernbaneverket er av den oppfatning at jbl. § 10 bør endres på flere punkter

3.1 Bestemmelsen bør omfatte Jernbaneverkets egen grunn

Da ordlyden i jbl. § 10 første ledd slik den nå er formulert er egnet til å skape noe tvil med hensyn til om den gjelder Jernbaneverkets egen grunn, bør bestemmelsen endres. Det er etter Jernbaneverkets oppfatning ingen grunn til å skille mellom arealer som er i Jernbaneverkets eie og ikke. For det første vil et slikt skille kunne innebære praktiske problemer. Dette også sett hen til at eiendomsgrensene vil kunne endre seg. For det andre og viktigst er det slik at den offentlige myndigheten Jernbaneverket har etter jbl. § 10 ikke kan eksproprieres. Dersom jbl. § 10 ikke gjelder Jernbaneverkets grunn, vil det innebære at tiltakshaver - hva gjelder de arealer Jernbaneverket eier – kun trenger å ekspropriere de nødvendige privatrettslige rettighetene. Utenfor Jernbaneverkets grunn vil tillatelse fra Jernbaneverket etter jbl. § 10 fortsatt – også etter at de nødvendige privatrettslige rettighetene er ervervet - være nødvendig. En slik forskjell anses ikke hensiktsmessig og er ikke ønskelig.

At jbl. § 10 første ledd omfatter Jernbaneverkets grunn, innebærer at tiltakshaver – hva gjelder den delen av tiltaket som ligger innenfor Jernbaneverkets grunn – må innhente offentligrettslig tillatelse fra Jernbaneverket etter jbl. § 10 i tillegg til en privatrettslig tillatelse fra Jernbaneverket som eier av grunnen.

Det bør for øvrig fremkomme tydelig at bestemmelsen omfatter Jernbaneverkets grunn slik at det ikke oppstår tvil om dette.

3.2 Tunneler

Det fremstår som nokså klart at jbl. § 10 første ledd etter sin ordlyd tar sikte på spor som ligger oppå grunnen. Også formålet med bestemmelsen og reelle hensyn må imidlertid trekkes inn som tolkningsfaktorer. De slår til i like stor grad hva enten det er tale om spor oppå eller nede i grunnen.

Resultatet er imidlertid ikke på noen måte klart. Det er derfor behov for en klargjøring eller endring på dette punkt. Bestemmelsen om byggeforbud bør etter Jernbaneverkets oppfatning gjøres helt generelt og også omfatte volumet omkring en jernbanetunnel. På denne måten vil det ikke lenger være behov for å gå inn på hvilke privatrettslige virkemidler Jernbaneverket har for å hindre tiltak fra overflateeiers side, som kan skade eller skape fare for Jernbaneverkets tunneler.

Tunnelen etableres som egen matrikkelenhet i form av anleggseiendom. Det følger av matrikeloven § 11, fjerde ledd at anleggseiendom i grunnen skal omfatte nødvendig sikringssone. Praksis i Jernbaneverket i dag er at nye tunneler, herunder nødtunneler/tverrslag, etableres som anleggseiendom med 12-20 meter sikringssone

rundt tunnelen. Dersom anleggseiendommen, med sikringsone som nevnt, kommer 5 meter eller nærmere terrengoverflaten legges det restriksjoner også på overflaten, for eksempel slik at bygninger i samsvar med reguleringsformålet ikke kan etableres med kjeller eller mer generelt at det ikke kan gjøres tiltak på overflaten som kan skade eller være til fare for jernbanen. Restriksjonene inntas normalt som hensynssoner med tilhørende bestemmelser i reguleringsplanen. Dersom det dreier seg om mer omfattende restriksjoner vil dette kunne være å anse som en negativ servitutt på eiendommen.

Mot denne bakgrunn synes som om at det vil være tilstrekkelig at byggeforbudssonen omkring en jernbanetunnel er 30 meter. Det utelukkes imidlertid ikke at det kan være behov for å gjøre byggeforbudssonen omkring tunneler mer omfattende enn dette. Det gjøres i denne sammenheng for ordens skyld oppmerksom på at dette kan ha en side mot grunnloven § 105 og prinsippet om vern av eiendomsretten og full erstatning. Bestemmelsen bør følgelig ikke gjøres så omfattende at det reises spørsmål omkring grunnlovsmessigheten av den.

3.3 Det bør gjøres begrensninger i reguleringsplanalternativet

Det bør foretas nødvendige endringer i jbl. § 10 første ledd som innebærer at det gjøres begrensninger i reguleringsplanalternativet slik at det i nærmere angitte tilfelle (i alle fall ved tiltak under/over sporgrunn) alltid - selv om det foreligger reguleringsplan eller annen lovgivning som muliggjør tiltaket - må innhentes tillatelse fra kjøreveiens eier slik departementet har foreslått. Det bør videre fremkomme at det kan oppstilles vilkår for tillatelsen. Utfordringen blir å angi i hvilke tilfeller det alltid skal være nødvendig med tillatelse fra kjøreveiens eier selv om foreligger reguleringsplan som muliggjør tiltaket.

Departementet har foreslått at tiltak innenfor en nærmere angitt sikkerhetsone langs kjøreveien alltid krever tillatelse fra kjøreveiens eier. Det er vist til vegloven § 32 første ledd. Departementet har imidlertid ikke satt noen metergrense regnet fra spormidtpunktet under henvisning til at behovet for en slik grense/one kan variere i noe større grad enn på vegsiden, bla fordi jernbanen består av ulike tekniske installasjoner med ulik sårbarhetsgrad. Departementet har dog forutsatt som på vegsiden at sikkerhetssonen ikke kan være større enn den byggegrensen som fremgår av første ledd.

Jo nærmere jernbaneinfrastrukturen tiltaket skal plasseres, desto viktigere er det at det kan oppstilles vilkår som innebærer at jernbaneinteressene ivaretas på tilfredsstillende måte. Som nevnt over under punkt 2.2, vil det imidlertid også ved tiltak et stykke unna infrastrukturen – også hva gjelder tiltak ved yttergrensen av dagens byggeforbud - kunne være nødvendig i det konkrete tilfellet å oppstille vilkår for at jernbaneinteressene skal bli tilstrekkelig ivaretatt. Også slike tiltak vil kunne være til skade eller fare for jernbanen som kjørevei. Det er ikke sikkert at man ved tiltak lengre unna infrastrukturen trenger å oppstille like omfattende og strenge vilkår som ved tiltak nærme infrastrukturen. Forvaltningsloven og ulovfestede forvaltningsrettslige prinsipper setter her ytterrammene for hvilke vilkår som eventuelt kan oppstilles. Mot denne bakgrunn finner Jernbaneverket grunn til å reise spørsmål ved om det ikke bør være slik at det for tiltak i hele byggeforbudssonen på 30 meter regnet fra spormidtpunktet –

ikke bare innenfor en fastsatt sikkerhetssone - alltid må innhentes tillatelse fra Jernbaneverket selv om det foreligger reguleringsplan som muliggjør tiltaket. Dette slik at de vilkår som i det konkrete tilfellet anses nødvendig for å ivareta jernbaneinteressene vil kunne oppstilles i alle tilfelle selv om det foreligger reguleringsplan.

Et tilleggsargument for en slik løsning, er at det ikke er gitt at Jernbaneverket på tidspunktet for planprosessen vet hvilke vilkår som det vil være nødvendig å oppstille. Dette vil kunne bli klart først på et senere tidspunkt når detaljene omkring det aktuelle tiltak er på det rene. Selv om de vilkårene Jernbaneverket finner å måtte oppstille ligger innenfor rammene av hva som kan inntas som bestemmelser i en reguleringsplan, vil det altså kunne vise seg å være praktisk vanskelig å få inn kravene i reguleringsplanen fordi man på plantidspunktet ikke har fullt og helt klart for seg hvilke krav som er nødvendig.

Også andre mer praktiske hensyn tilsier at det opereres med én grense og ikke to i form av en byggeforbudsgrense og en sikkerhetssone. Et slikt skille byr på pedagogiske utfordringer.

Dersom departementet likevel konkluderer med at det bør opereres med både en byggeforbudsgrense og en sikkerhetssone, blir spørsmålet hvordan sikkerhetssonen nærmere skal fastsettes, av hvilken myndighet og på hvilken måte? Departementet har lagt opp til at det ikke nedfelles noen metergrense i loven fordi behovet for en slik grense kan variere fra strekning til strekning. Det er imidlertid blant annet uklart hva departementet har tenkt om hvordan dette rent praktisk skal gjøres. Er det slik at man har tenkt at departementet selv eller Jernbaneverket skal gjennomgå hele linjen og foreta en konkret skjønnsmessig vurdering for alle deler av denne? Og hvordan har man tenkt at tredjemann skal gjøres kjent med hvilken sikkerhetssone som gjelder på de ulike strekninger og evt også de ulike deler av strekningene? Er det slik at Jernbaneverket bør sørge for at sikkerhetssonen inntas i de ulike kommunale arealplanene. Og hva om kommunene som planmyndighet ikke imøtekommer krav fra Jernbaneverket om at sikkerhetssonen inntas i de reguleringsplanene som muliggjør tiltaket? Vil Jernbaneverket likevel kunne påberope seg at det gjelder en sikkerhetssone?

Den løsningen departementet her har lagt opp til fremstår umiddelbart for det første som en noe tungvint og arbeidskrevende løsning. Den største innvendingen er imidlertid at etter Jernbaneverkets oppfatning kan det bli vanskelig for Jernbaneverket å "håndheve" bestemmelsen.

Etter Jernbaneverkets oppfatning fremstår det som det klart enkleste og som det mest hensiktsmessig - om man velger en løsning med en byggeforbudssone og en sikkerhetssone - at det opereres med én lik sikkerhetssone langs hele jernbanen og at denne sonen nedfelles i lovbestemmelsen. En slik ensartet sikkerhetssone må da gjøres så vid at den hensyntar også de tilfellene hvor det foreligger sårbar teknisk infrastruktur eller det er andre omstendigheter som tilsier en større sikkerhetssone enn i tilfeller hvor denne type omstendigheter ikke gjør seg gjeldende. Jernbaneverket foreslår mot denne bakgrunn at sikkerhetssonen settes til 20 meter regnet fra spormidtd,

men slik at kjøreveiens eier i det konkrete tilfellet kan fastsette en videre sikkerhetsgrense dersom de konkrete forhold tilsier dette.

Det stilles for øvrig spørsmål ved bruken av begrepet “sikkerhetssone” og om dette er et hensiktsmessig og dekkende begrep. Ved bruk av dette begrepet er det etter vårt syn nødvendig å presisere at “sikkerhetssone” etter § 10 ikke er det samme som “hensynssone” i plan- og bygningslovens forstand, ei heller slik sikkerhetssone som matrikkelloven § 11, tredje ledd viser til.

Det er noe uklart, men Jernbaneverket oppfatter det for øvrig slik at Jernbaneverket ikke kan nekte anlegg og installasjoner mv innenfor sikkerhetssonen hvor det foreligger reguleringsplan som muliggjør tiltaket. Departementet skriver i kommentarene til forslaget til nytt annet ledd at den nye bestemmelsen gir kjøreveiens eier mulighet til å nekte anlegg mv innenfor sikkerhetssonen. Etter nytt tredje ledd, som knytter seg til annet ledd, kan det imidlertid ikke oppstilles vilkår *som endrer planen eller hindrer gjennomføringen av den*. Det virker inkonsekvent om det ikke kan oppstilles vilkår som endrer planen eller hindrer gjennomføringen av den, men at tiltaket skal kunne nektes. Jernbaneverket antar derfor at bestemmelsene skal forstås slik at tiltaket bare kan nektes hvor det ikke foreligger noen reguleringsplan som muliggjør tiltaket. Hvor det foreligger en reguleringsplan som muliggjør tiltaket, kan tiltaket ikke nektes. Det vil etter departementets forslag heller ikke kunne oppstilles vilkår som *“endrer planen eller hindrer gjennomføringen av den”*. Det bør imidlertid vurderes nærmere om det bør være slik at planmyndighetens avgjørelse i form av reguleringsplanvedtak alltid skal “gå foran” Jernbaneverkets vurdering av om tiltaket kan etableres eller ikke.

Jernbaneverket anser det for øvrig som hensiktsmessig om det ble presisert i forarbeidene hva som ligger i den siterte passusen. Det antas at man med denne mener at det eksempelvis ikke kan oppstilles vilkår om at tiltaket må plasseres et annet sted enn det planen går ut på. Jernbaneverket må imidlertid eksempelvis kunne oppstille vilkår om den nærmere utformingen av tiltaket når dette er begrunnet i jernbaneinteressene, selv om slike krav skulle medføre økte kostnader for tiltakshaver. Passusen må således tolkes innskrenkende.

3.4 Vilkår for tillatelsen

Et spørsmål er om det bør klargjøres i loven hvilke vilkår som skal kunne oppstilles for tillatelsen, evt om dette bør klargjøres i forarbeidene. Jernbaneverket har særlig møtt motstand hva gjelder vilkårene om rett for Jernbaneverket til å kreve omlegging på anleggseiers regning og om objektivt erstatningsansvar for skade og tap som følge av anlegget. Det hadde vært ønskelig om det fremgikk klart av lovteksten eller av forarbeidene at denne type vilkår kan oppstilles.

Departementet har i sitt forslag inntatt en oppstilling av hvilke hensyn som skal ivaretas ved de vilkår som kan oppstilles for tillatelsen i selve lovteksten. Etter Jernbaneverkets oppfatning er det viktig at de hensynene som eventuelt opplistes i lovteksten formuleres såpass vidt at alle de vilkårene Jernbaneverket mener at det er nødvendig å oppstille, herunder vilkår om erstatning ved skape og tap som følge av anlegget, kan oppstilles uten at det stilles spørsmålet ved om det foreligger hjemmel for vilkåret.

Etter Jernbaneverkets oppfatning er departementets forslag til revidert lovtekst ikke fullt og helt tilfredsstillende i så måte og bør derfor justeres. I tillegg til at teksten bør formuleres videre med hensyn til hvilke vilkår som kan oppstilles for tillatelsen, bør det videre være slik at det ikke legges opp til at det gjøres en uttømmende opplisting men kun en eksemplifisering. Det bør fremkomme klart av lovens ordlyd at det er tale om en eksemplifisering.

3.5 Tinglysning

Tillatelse etter jernbanelovens § 10 forutsettes gitt etter nærmere fastsatte vilkår for å ivareta hensynene bak lovbestemmelsen. Vilkår kan gjelde krav til bruken av eiendommen, eksempelvis bestemmelser om vedlikehold eller plikt til å flytte/endre tiltaket dersom jernbaneinteressentene tilsier dette. Selv om forvaltningsvedtak har rettsvern uten tinglysning, er det likevel adgang til å tinglyse vedtak slik at senere erververe av fast eiendom eller tiltakshavere får nødvendig kunnskap om de vilkår som er gitt til tillatelsen som angår bruken av eiendommen med videre. Tinglysning av Jernbaneverkets vedtak etter jernbanelovens § 10 på naboeiendom krever imidlertid at vedkommende hjemmelshaver samtykker til tinglysningen. Det er etter vårt syn ønskelig at det inntas en bestemmelse om at tillatelse etter § 10 kan tinglyses, slik at det ikke vil være nødvendig å innhente hjemmelshavers samtykke.

3.6 Hjemmel til å gi pålegg om fjerning av tiltak uten tillatelse etter jbl. § 10 første ledd

I det store og det hele er det slik at profesjonelle utbyggere med ordinære byggetiltak lojalt etterfølger innholdet i jbl. § 10 første ledd samt plan- og bygningslovens bestemmelser. De saker som i praksis representerer betydelig sikkerhetsrisiko for jernbanen er de tilfellene hvor uvitende tiltakshavere iverksetter ulovlige fysiske tiltak i nærheten av spor, eksempelvis gravearbeider, oppføring av mindre bygningskonstruksjoner osv. Kommunen har et ansvar for å ta tak i og følge opp ulovlige tiltak etter reglene i plan- og bygningsloven. I forbindelse med en revidering av jbl. § 10 første ledd er det imidlertid ønskelig at det vurderes om kjøreveiens eier, herunder Jernbaneverket, gis hjemmel til å pålegge eier av tiltaket å fjerne tiltak som ikke har nødvendig tillatelse etter jbl. § 10. Dette fordi Jernbaneverket ved flere tilfeller har opplevd at kommunen, som plan- og bygningsmyndighet, ikke forfølger saker om ulovlige tiltak langs jernbanen etter reglene i plan- og bygningsloven. Situasjonen kan også være slik at det foreligger byggetillatelse etter plan- og bygningsloven, men at nødvendig tillatelse etter jbl. § 10 første ledd ikke foreligger. Jbl. § 10 første ledd bør derfor inneholde en hjemmel for Jernbaneverket til å pålegge den som gjennomfører et tiltak innenfor 30-meterssonen uten dispensasjon å fjerne tiltaket innen en gitt frist. Dersom tiltaket ikke er revet/fjernet innen fristen, kan Jernbaneverket på byggets eiers regning fjerne det. Dette på samme måte som etter dagens jbl. § 10 annet ledd om vegetasjonskontroll. Det skal påpekes at Jernbaneverket i enkelte tilfeller av sikkerhetsmessige grunner ikke finner det forsvarlig å overlate til eier av det ulovlige tiltaket å fjerne tiltaket. Det er derfor ønskelig at mulighetene for å innta en unntaksbestemmelse for disse tilfellene hvor Jernbaneverket gis en hjemmel til å fjerne tiltaket uten at det er tale om tvangsgjennomføring av et pålegg, men hvor fjerning fra Jernbaneverkets side er den regulære forvaltningsmessige fremgangsmåten.

3.7 Høyhastighetsbaner

Jernbaneverket ønsker avslutningsvis under punkt 3 å ta opp en problemstilling knyttet til høyhastighetsbaner. Samferdselsdepartementet er med hjemmel i vegloven § 29 gitt en hjemmel til å fastsette en byggegrense på inntil 100 meter langs særskilte riksvegstrækninger. I tillegg ligger det enkelte steder en miljøsoner langs veg på 150 meter. Et tilsvarende behov for å fastsette et videre byggeforbud langs jernbanen kan foreligge, ikke minst langs høyhastighetsbaner. Det er ønskelig at det derfor vurderes inntatt en tilsvarende hjemmel i jernbaneloven til å fastsette særskilte byggegrenser langs høyhastighetsbaner. Beregninger av lyd og strukturlyd bør i så fall gjøres for å klarlegge behovet for større byggegrenser fra høyhastighetsbaner til støyømfintlig bebyggelse enn det jernbaneloven hjemler i dag.

3 Behovet for endringer i plan- og bygningsloven

I forlengelsen av det som er påpekt under punkt 3.5, bør det etter Jernbaneverkets oppfatning tas initiativ til en presisering i plan- og bygningsloven § 29-4, 1. 1. 2.setning hvor det heretter bør henvises både til veglovens **og jernbanelovens bestemmelser**. I den grad plan- og bygningsloven benyttes som almen kunnskapskilde, antas at en utvidelse til også å gjelde jernbanelovens bestemmelser å kunne bidra til bedret fokus på slike bestemmelser hos publikum. Etterfølgende avbøtende saksbehandling i tilknytning til ulovlig byggearbeid stjeler kapasitet fra andre viktige saksområder for Jernbaneverket og bør derfor minimeres i den utstrekning det lar seg gjøre.

Etter Jernbaneverkets oppfatning bør det videre tas initiativ til en endring av plan- og bygningsloven § 21-5 med tilhørende forskrift (SAK 10) som gjelder den kommunale bygningsmyndighetens samordningsplikt. Bestemmelsene i lov og forskrift om kommunenes samordningsplikt må slik de i dag er utformet etter Jernbaneverkets oppfatning tolkes slik at kommunen som bygningsmyndighet må samordne også med Jernbaneverket som myndighetsutøver etter jbl. § 10 første ledd. Det anses imidlertid som en klar fordel om Jernbaneverket uttrykkelig nevnes og tas med i opplistingen i SAK 10 § 6-2. i. Dette vil bidra til ytterligere fokus på kommunenes plikt til å legge vekt på om tiltak kan ha betydning for jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift, vedlikehold og eventuelle senere oppgradering av jernbanen. Jernbaneverket har sett eksempler på at kommuner unngår å kontakte Jernbaneverket under henvisning til at etaten ikke er nevnt i opplistingen over offentlige myndigheter de har en samordningsplikt med. At Jernbaneverket ikke er med i opplistingen i SAK 10 § 6-2 er således svært uheldig, da vi ikke kan forvente at den enkelte tiltakshaver skal ha oversikt over jernbaneloven og at tillatelsen må innhentes etter jbl. § 10.

4 Forslag til utforming av bestemmelsen

5.1 Alternativt forslag til lovtekst

Det er forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, etablere anlegg eller annen installasjon, herunder kabler og ledninger, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Byggeforbudet

gjelder også hvor sporet ligger nede i grunnen. Tiltak over eller under spor forutsetter tillatelse fra kjøreveiens eier uavhengig av avstanden til sporet.

Kjøreveiens eier kan fastsette vilkår for en eventuell tillatelse etter første ledd som skal ivareta hensynet til jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold, eventuell mulig senere utvidelse av kjøreveien og forsvarlig økonomisk forvaltning mv. I tilfelle hvor det foreligger reguleringsplan som muliggjør tiltaket, kan vilkårene ikke omfatte krav eller bestemmelser som endrer reguleringsplanen eller hindrer gjennomføring av planen.

Dersom det oppføres bygning, etableres anlegg, foretas utgraving mv uten nødvendig tillatelse fra kjøreveiens eier etter første ledd, kan kjøreveiens eier pålegge tiltakshaver eller eieren av naboeiendommen eller rettighetshaveren til slik eiendom, mv, å stanse arbeidet og/eller fjerne tiltaket. Etterkommers ikke pålegget, kan kjøreveiens eier selv besørge tiltaket fjernet for eiers/tiltakshavers regning.

Vedtak etter første og annet ledd kan tinglyses.

4.4 Forslag til presiseringer og endringer i departementets tekstforslag

§ 10 (Byggegrenser langs jernbanen mv.)

Det er forbudt uten **tillatelse fra** kjøreveiens eier å oppføre bygning, etablere **anlegg** eller annen installasjon, herunder kabler og ledninger, foreta utgraving eller oppfylling **mv innen** 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, med mindre det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense mot jernbanen. Dette gjelder ikke når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei. *Byggeforbudet gjelder også hvor sporet ligger nede i grunnen. Tiltak over eller under spor forutsetter tillatelse fra kjøreveiens eier uavhengig av avstanden til sporet.*

*Innenfor en sikkerhetssone på 20 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, er det forbudt å sette opp bygning, etablere anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv uten etter tillatelse fra kjøreveiens eier selv om det foreligger reguleringsplan eller annen lovgivning som muliggjør tiltaket. Kjøreveiens eier kan i det konkrete tilfellet fastsette en videre sikkerhetssone dersom de konkrete forhold tilsier dette. **Tillatelse fra kjøreveiens eier må også alltid innhentes ved etablering av anlegg og annen installasjon, herunder kabler og ledning mv, under eller over spor.***

Kjøreveiens eier kan fastsette vilkår for tillatelsen etter første og annet ledd som skal ivareta hensynet til jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold, eventuell mulig senere utvidelse av kjøreveien og forsvarlig økonomisk forvaltning mv.. [Vilkårene kan ikke omfatte bestemmelser som endrer reguleringsplanen eller hindrer gjennomføring av planen.

Vedtak etter første og annet ledd kan tinglyses.

