

NSB
Schweigaards gate 23
N-0048 Oslo
T (+47) 23 15 00 00
F (+47) 23 62 01 13
nsb.no

MOTTATT

04 MAR 2014

Dato: 28.02.2014
Saksnr: 13/5332
Deres ref: 12/2084
Henvendelse til: Otto S. Roheim

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
NO-0030 Oslo



HØRINGSSVAR – FORSLAG OM ENDRINGER I JERNBANELOVEN OG JERNBANEUNDERSØKELSESLØVEN

NSB AS med datterselskaper (NSB) viser til Samferdselsdepartementets brev datert 2. desember 2013, med forslag til endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven.

1. Innledning og bakgrunn

Regjeringen har som kjent i sin regjeringsplattform bebudet at den vil «gjennomføre en større reform av jernbanesektoren, der Jernbaneverket og NSB omorganiseres for å oppnå en hensiktsmessig styringsstruktur, en forretningsmessig organisasjonsform og tydelige mål».

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU er en av de EU-rettsakter som vil legge føringer for en reform av jernbanesektoren. I NSBs skisse til organisering av sektoren, slik det ble presentert i en pressekonferanse den 27. november 2013, vil selskapet med arbeidstittel «Norsk Jernbane AS» ha som en del av sin hovedoppgave å sikre alle operatører tilgang til nødvendige tjenester og fasiliteter. Dette i tråd med det som er intensjonen i direktivet og forslaget til endring av jernbaneloven. Nedenfor følger NSBs merknader til de enkelte deler av forslaget.

2. Merknader til forslaget ny § 5a

Det fremgår av Samferdselsdepartementets høringsnotat at begrepet «*serviceanlegg*» omfatter blant annet «*godsterminaler, skifteanlegg, vedlikeholdsanlegg*» mv. I følge høringsnotatets pkt. 4.3 er det på grunn av direktivet behov for å innføre bestemmelser i jernbaneloven om utleieplikt for slike serviceanlegg som ikke er i bruk.

I en ny lovbestemmelse § 5a foreslås det at eier av serviceanlegg som ikke har vært i bruk i en sammenhengende periode på minimum to år, skal gjøre det offentlig kjent at driften av serviceanlegget er tilgjengelig som et jernbaneserviceanlegg. Dette slik at aktører med påviselige behov kan overta driften ved leie/leasing på markedsmessige vilkår. I følge departementet skal det være en forutsetning at interessenter kan påvise faktiske behov, og det skal tas i betraktning hvorvidt alternative løsninger vil kunne dekke behovet (pkt. 4.3.3, s. 11).

I ny § 5a er utleieplikten formulert slik:

«Dersom et serviceanlegg ikke har vært i bruk i en periode på minimum to år sammenhengende og et jernbaneforetak overfor den som driver serviceanlegget har fremvist interesse på grunnlag av et faktisk behov, skal eieren gjøre det offentlig kjent at driften av serviceanlegget er tilgjengelig for andres disposisjon, samt på markedsmessige vilkår inngå avtale om utleie eller leasing av anlegget som jernbaneserviceanlegg. Dette gjelder ikke dersom den som driver serviceanlegget

kan godtgjøre at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående omstillingsprosess».

Det bør i unntaksbestemmelsen i siste setning etter NSBs syn også fremgå at utleieplikten ikke gjelder i tilfeller hvor det kan påvises alternative løsninger som kan dekke behovet, dette i tråd med det departementet uttaler i høringsnotatet.

NSB vil påpeke at serviceanlegg som godsterminaler, verksteder etc. som ikke lenger er i drift, ofte ligger plassert sentralt i byer og tettsteder i fremtidige transformasjonsområder. Dette er områder hvor det kan være stort behov for å kunne utvikle anleggene til andre formål gjennom by- og knutepunktutvikling. Slike tiltak styrker også kollektivtrafikken, og det bør derfor gjøres unntak fra utleieplikten for nedlagte serviceanlegg som inngår i planer om utvikling og bruk til andre formål. Dette bør i alle fall gjelde dersom godsterminalen er blitt regulert til slike formål. Kommunene ønsker også i økende grad å flytte serviceanlegg tilknyttet jernbanedriften ut av by- og tettsteder av hensyn til by- og tettstedsutvikling og arealbehov. En bestemmelse om at interessenter i markedet skal kunne overta nedlagte serviceanlegg etter to år bør derfor ikke være til hinder for dette.

Det foreslåtte unntaket fra utleieplikten i § 5a omfatter serviceanlegg som jernbaneforetak er forhindret fra å bruke *«på grunn av en pågående omstillingsprosess»*. Det bør av ovennevnte hensyn også presiseres i lovteksten at nedlagte serviceanlegg som er planlagt brukt til andre formål eller som inngår i arealplaner om utvikling ikke omfattes av utleieplikten.

3. Merknader til forslaget til endring av § 10 om byggegrenser langs jernbanen

For de tilfeller der det som følge av reguleringsplan kan bygges nærmere kjørevei enn byggegrensen angitt i jernbanelovens § 10 (30 m), ønsker departementet å innta en bestemmelse om at eier av kjøreveien (Jernbaneverket) kan stille vilkår for å ivareta jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift, vedlikehold og eventuell senere oppgradering av jernbanen. I følge departementets høringsnotat (pkt. 5.4.3 s. 29) må slike vilkår ikke endre vedtatt reguleringsplan eller hindre gjennomføringen av en slik plan. Vilrårene som stilles må videre være saklige og ta hensyn til jernbanens interesser, og de bør tilstrebes å være mest mulig like de vilkår som kan stilles i tilsvarende saker på vegsiden etter vegloven.

I lovens § 10 er det på bakgrunn av dette foreslått følgende bestemmelse:

«Selv om det foreligger reguleringsplan, kan kjøreveiens eier fastsette vilkår etter første og annet ledd som skal ivareta hensynet til jernbanesikkerhet, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold og eventuell mulige senere utvidelse av kjøreveien. Dette gjelder også dersom det i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon. Vilrårene kan ikke omfatte bestemmelser som endrer reguleringsplanen eller hindrer gjennomføringen av planen.»

Det blir i økende grad vektlagt fra så vel politisk hold som fra kollektivtrafikkinteressenter, at utbygging og fortetting på og rundt stasjonsområdene er en vesentlig faktor for å forsterke kollektivtrafikken/jernbanetrafikken. Dette er en ønsket by- og stedsutvikling som også er gunstig ut fra miljøhensyn. Vilkår og krav som kan stilles i tillegg til reguleringsbestemmelser, bør ikke på en unødig eller urimelig måte vanskeliggjøre eller fordyre slike prosjekter.

Forholdet til blant annet jernbanesikkerheten vil normalt bli grundig utredet og kartlagt i reguleringsprosessen. Det bør derfor presiseres i jernbanelovens § 10 at de vilkår som kan stilles, ikke på en unødig eller urimelig måte må vanskeliggjøre gjennomføringen av slike knutepunktutviklingsplaner. Når det gjelder vilkår om båndleggelse av arealer langs spor knyttet til *«mulig senere utvidelse av kjøreveien»*, bør det kreves at det foreligger konkrete planer innenfor en viss tidsramme, for eksempel 20 år.

.4. Merknader til forslaget til endringer i jernbaneundersøkelsesloven

NSB er i all hovedsak enig i forslaget til en ny § 8a i jernbaneundersøkelsesloven. Slik ordlyden i forslaget nå er utformet, vil imidlertid også jernbanevirksomheter som er involvert i eller direkte påvirket av en hendelse eller ulykke, kunne nektes tilgang til opplysninger. NSB antar at dette ikke har vært departementets hensikt med forslaget.

Jernbaneverket har som kjent fjernet partenes adgang etter sportilgangsavtalen til å kreve utlevert rapporter om jernbanehendelser og ulykker. Dersom f. eks. en feil på infrastrukturen forårsaker en hendelse eller ulykke, vil en jernbanevirksomhet med den foreslåtte ordlyden i § 8a, verken etter sportilgangsavtalen eller offentleglova ha krav på innsyn i de rapporter og undersøkelser Jernbaneverket utarbeider i forbindelse med hendelsen.

En viktig forutsetning for at en jernbanevirksomhet skal kunne oppfylle forpliktelsene til oppfølging av jernbaneulykker og hendelser etter sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2, er at den har tilgang på informasjon også fra andre jernbanevirksomheter som er involvert i ulykken eller hendelsen.

For å hindre at forslaget til § 8a får ovennevnte uheldige bieffekt, bør ordlyden utformes slik at regelen ikke gjelder overfor jernbaneaktører som er involvert i og eller direkte påvirket av hendelsen. Dette kan gjøres ved f.eks. å tilføye som en siste setning:

Taushetsplikten gjelder ikke overfor andre jernbanevirksomheter dersom disse er involvert i eller direkte påvirket av hendelsen eller ulykken informasjonen omhandler.

Med vennlig hilsen



Geir Isaksen
Konsernsjef