

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
via Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 Oslo

Dato: 30.10.2019
Saksref: 201911684-2
Deres ref.:
Side: 1 / 3

Att.: Rolf Mæhle

Vår saksbehandler: Cathrin Welle-Smidt
Telefon:
Mobil: +47 90626590
E-post: Cathrin.Welle-Smidt@banenor.no

Høring: Innføring av krav om landmålerbrev mv. Forslag til endringer i matrikkelforskriften

Det vises til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev av 1. august 2019 vedrørende høring av forslag til endringer i matrikkelforskriften.

Bane NOR har følgende merknader til de foreslåtte endringene:

- **Komplettering av opplysninger om eksisterende grenser uten oppmålingsforretning, matrikkelforskriften § 44 a (1) - konduktørkart**

Det foreslås ny § 44 a som åpner for at kommunen kan komplettere opplysninger om eksisterende grenser uten oppmålingsforretning, så lenge det ikke allerede er referert avtale om grensen eller matrikkelført oppmålingsforretning eller tilsvarende forretning. Opplysningene må være «basert på målebrev, jordskiftekart, ferdigveikart eller liknende offentlige dokumenter som redegjør grensen på en etterrettelig måte».

Konduktørkart er ikke nevnt i oppregningen av dokumentasjon som grunnlag for komplettering av eksisterende grenser uten oppmålingsforretning. Etter Bane NORs vurdering må også disse kartene nevnes uttrykkelig sammen med de andre kartene i oppregningen.

Da jernbanen ervervet sine arealer i tidligere tider (frem til rundt 1960) ble all oppmåling og kartlegging av jernbanens grenser nedfelt i såkalte konduktørkart. Dette var datidens kartforretninger gjennomført i regi av de daværende amtene/fylkene og var således en uhildet forretning i regi av fylkets representant. De ble verken utført av ingeniører ansatt i Norges Statsbaner (NSB) eller på annen måte gjennomført i regi av NSB. Konduktørkartene er av meget god kvalitet og utført etter den tids beste landmålingstekniske metoder. Kartene er ofte etterspurt av kommunene i forbindelse med aktuelle oppmålingssaker.

Bane NOR mener konduktørkartene utgjør et godt nok grunnlag for kommunen til å foreta en kvalitetsheving av opplysninger om eksisterende grenser uten oppmålingsforretning. Bane NOR jobber fortløpende med å rette jernbanens grenser opp mot kommunene og dersom konduktørkart uttrykkelig var inntatt i forskriftsbestemmelsen ville dette forenklet denne jobben betraktelig. Videre er det et poeng at jernbanens grenser allerede er blitt oppmålt og av den grunn skal det ikke være grunnlag for å bli pålagt rekvisisjon om nyoppmåling av grenser.

Bane NORs eiendommer kan stedvis også være vanskelig tilgjengelige og særlig i disse tilfellene mener vi bruk av konduktørkart vil være et nyttig hjelpemiddel for kommunen.

Med dette som bakgrunn er Bane NOR av den oppfatning at også konduktørkart må tas inn i oppregningen i forskriften § 44 a (1), slik at bestemmelsen blir lydende: «*Kommunen kan føre inn opplysninger om eksisterende grenser basert på opplysninger fra målebrev, jordskiftekart, ferdigveikart, konduktørkart eller liknende offentlige dokumenter [...].*» Det kan anføres at «*liknende offentlige dokumenter*» også omfatter konduktørkart, men for å unngå tvil mener Bane NOR disse kartene må nevnes uttrykkelig sammen med de andre kartene i oppregningen.

Til orientering er det, parallelt med pågående hørings sak, et ønske fra Bane NORs side om å få til et møte med Statens Kartverk vedrørende konduktørkartenes betydning.

- **Geografiske opplysninger om stedbundne rettigheter, jf. matrikkelforskriftens § 44**

Bane NOR foreslår at det i matrikkelforskriften presiseres at geografisk referering omfatter referanse til en flate/polygon (dette i forbindelse med synliggjøring av f.eks. tinglyste grunnleieavtaler).

Per i dag vedlegges som regel en karts kisse til Statens Kartverks skjema om rettigheter i fast eiendom, hvor erklæringen/avtale og kartet blir tinglyst som ett og samme dokument. Dette har fungert utmerket og ved f.eks. bestilling av tinglyst kopi av den aktuelle erklæringen/avtalen vil da kartet automatisk være vedlagt.

Nå legges det opp til at det ved tinglysing av rettighetserklæringer/-avtaler vil være en enda større grad av frivillighet knyttet til om kart skal legges ved eller ikke, men at man heller kan velge å få rettigheten geografisk referert i matrikkelen. I så tilfellet oppfatter Bane NOR det slik at dersom en avtale om f.eks. veirett er tinglyst, må man først innhente den tinglyste kopien og – dersom kart mangler - må man deretter inn i matrikkelen for å undersøke om avtalen ligger geografisk referert der. Eller omvendt (som kanskje vil bli det mest vanlige) at man først undersøker i matrikkelen om det eksisterer noen avtaler med geografisk referering og - dersom det er tilfellet - må man inn i grunnboken og hente ut selve dokumentet. Dette fremstår noe unødig tungvint.

- **Autorisasjon av landmålere og gebyrer**

Bane NOR mener landmålere må være underlagt kommunal kontroll ved utøvelse av sitt arbeid. Det kan nok tenkes tilfeller der det blir reist spørsmål vedrørende landmålerens ugildhet i saker der kommunen er part og landmåleren er ansatt i kommunen. I disse tilfellene, som nok er mest aktuelle i mindre kommuner, er det viktig at kommunen – som grunneier – representeres av en ansatt i en annen avdeling/etat enn landmåleren.

Med hensyn til gebyrer som vil falle på de berørte partene kan man oppleve at det i mer grisgrendte strøk vil være vanskelig å få tak i landmåler dersom disse ikke arbeider i den aktuelle kommunen, og at kostnadene med å få gjennomført en oppmålingssak blir høyere fordi landmåleren må komme langveisfra. Kostnadene varierer i dag en del fra kommune til kommune og er i mange saker høye, selv om det i utgangspunktet kun skal være gebyrer til selvkost. Bane NOR frykter at gebyrene blir høyere dersom en sak betinger inndekning av mer omfattende reiseutgifter.

Med vennlig hilsen

Gunhild Hernes Synnestvedt
Juridisk direktør
Konsernjuridisk

Cathrin Welle-Smidt
Advokat
Konsernjuridisk

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur