



**Jernbaneverket**

**MOTTATT**

14 MAI 2009

Besøksadresse:  
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:  
Postboks 4350  
NO-

Telefon:

Telefaks:

Sentralbord  
Jernbaneverket:  
05280

Reg. nr:  
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:  
7694.05.02191

[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

Henvendelse til: Gudrun C Laake  
Tlf.: 22 45 51 27  
Faks:  
E-post: [gudrun.c.laake@jbv.no](mailto:gudrun.c.laake@jbv.no)

13 MAI 2009

Dato:  
Saksref.: 09/01286 SJS 008  
Deres ref.: 09/1311-BMN  
Vedlegg:

### **Forslag til forskrift om kart, stedfestet informasjon, kommunalt planregister og arealformål – Jernbaneverkets høringsuttalelse**

Jernbaneverket har mottatt forslag til forskrift til høring. Vi har videre hatt anledning til å delta på workshop 11. mai. Møte i Miljøverndepartementet 28. april kunne vi ikke stille på da vi kun fikk en dags varsel.

Innledningsvis vil vi bemerke at prosessen bærer preg av hastverk. Med høringsdokumentet fulgte en kodeliste for framstilling av planer. Visuell framstilling av denne i form av aktuelt spekter har ikke vært tilgjengelig for oss. På møtet den 11. mai ble det opplyst at spektret skal ferdigstilles og publiseres på nett i løpet av uke 20. Dette innebærer at forslaget først vil være tilgjengelig for oss ved vår frist til Samferdselsdepartementet.

#### **Til § 4 Arkivering av årsversjoner**

Jernbaneverket anser det fordelaktig med arkivering av årsversjoner. Dette er et anvendelig hjelpemiddel for kartlegging av gjeldende arealformål, blant annet i forbindelse med grunnerstatninger. Med dagens ordning kan det i mange tilfeller generere omfattende merarbeid å finne frem til hva som var gjeldende reguleringsstatus ved et gitt tidspunkt. Den praktiske del av arkiveringen er hensiktsmessig at kommunene forestår, men for optimal nytteverdi må Statens kartverk tilrettelegge for ensartet arkiveringsmetode.

#### **Til § 9 Krav til arealplan og plankart, kodeverk, nasjonal arealplan-ID mv**

Våre merknader retter seg mot planframstilling av viktige tema i forbindelse med utbygging av ny banetrase. Dette gjelder midlertidige anleggsområder, tunneler og støysoner. Videre har vi noen merknader knyttet til framstilling av planer som berører naboarealer.

### **Anleggsområder**

Ut i fra den nye loven vil midlertidige anleggsområder vises som hensynssoner. Ved utbygging av ny bane er det under anleggsfasen behov for større arealer enn det som er nødvendig for avsetning til kjøreveien. Det fremtidige arealformålet avsettes, men markeres at det skal midlertidig disponeres til for eksempel midlertidig anleggsområde, rigg og massedeponi. Videre må reguleringsbestemmelsene konkret angi hvordan hensynssonen vil skape rådighetsbegrensning for arealformålet.

### **Tunneler**

I denne forbindelse kan JBV tiltre Vegdirektoratets fremstilling av 24. april 09.

Den mest oversiktelige fremstilling er utarbeidelse av et plankart for overflaten, og ett for undergrunnen. Denne presentasjonen vil sikre den mest entydige lesbarheten i kartet. Som eksempel vises til reguleringsplanen for nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika – Asker.

Jernbaneverket finner det formålstjenlig med matrikulering av tunnelvolum og tilhørende sikringssoner, slik at man gjennom både formell eiendomsrett og reguleringsplan sikrer innflytelse på aktiviteter som overflatens naboeiendommer iverksetter.

Dermed må reguleringsplanen kunne angi følgende:

1. Område (volum) for tunnelkonstruksjonen og tilhørende sikringssone(r) og restriksjonssoner i grunnen.
2. Område med restriksjoner på overflaten (med forbud mot nærmere angitte byggearbeider, sprengninger, borer med mer, eventuelt krav om at tiltak ikke kan gjennomføres uten tillatelse fra tunneleier).

Avgrensningen må utgjøre det som reelt skal fradeles/matrikuleres, slik at utførelsen gjøres i henhold til reguleringsplanen.

Ut fra foreliggende forslag til forskrift og tegneregler mener vi at området for tunnelkonstruksjonen vil kunne avsettes som "kjøreveg for jernbane" mens sikringssoner rundt tunnelen normalt avsettes som "annen banegrunn tekniske anlegg". Når det gjelder området på overflaten (over tunnelen) mener vi det normalt vil være tilstrekkelig å regulere arealer der overdekningen er liten (som oftest arealene rundt tunnelportalene) og for arealer der det er behov for å gjennomføre tiltak på overflaten som f.eks ventilasjonstårn, tekniske installasjoner, tverrslagstunneler, nødvendig atkomst etc. Vi mener arealene vil kunne avsettes som annen banegrunn.

For øvrige arealer over tunnelen skal det være mulig å gi en bestemmelse om at gjeldende regulering opprettholdes, samtidig som det gis en bestemmelse om at tiltak i grunnen ikke kan gjennomføres uten tillatelse fra tunneleier. Bakgrunnen for at det ofte ikke er ønskelig å lage en ny reguleringsplan for arealene på overflaten er at dette vil kunne utløse problemstillinger som ikke berører gjennomføringen av tunnelanlegget.

Vi viser også til vedlagte notat fra Asplan Viak som er utarbeidet for fellesprosjektet E6-Dovrebanen om dette temaet. Notatet illustrerer hvordan reguleringsplanen også bør inneholde lengdesnitt og tverrsnitt av tunnelen, som viser tunnel og sikkerhetssone i vertikalplanet.

#### ***Fylling i sjø og vassdrag***

Samferdselsetatene har behov for å fylle ut i sjø og vassdrag. Det bør finnes fram til en omforent måte å framstille dette på.

#### ***Støysoner***

Til støysoner generert av jernbane må det kunne knyttes bestemmelser som gir mulighet til ekspropriasjon på samme grunnlag som for de mer direkte jernbaneformålene. Det er i dag vanlig at reguleringsplanen stiller krav til støynivå gjennom rundskriv T-1442, noe som iblant skaper tilfeller der innløsning ville vært en foretrukket løsning fremfor lokal støyskjerming. I de fleste slike tilfeller forligger imidlertid ikke grunnlag for ekspropriasjon dersom det ikke oppnås minnelig avtale.

#### ***Særskilte samferdselsformål***

Jernbaneverket finner det hensiktsmessig om godsterminal får en egen kode/underformål/tegneregulering. Godsterminalene vil dels bestå av arealer med spor og lastegater som klart er offentlig areal. Ved en del større terminaler vil det også være speditørarealer for mer eksklusiv bruk som inngår i terminalen.

Jernbanestasjonene vil ofte, men ikke alltid, være kollektivknutepunkt. Likeledes vil det ikke være jernbanestasjon ved alle kollektivknutepunkt. Vi antar at det kan være hensiktsmessig om tegneregulering kan velges etter hva som er mest dekkende ved den/det enkelte stasjon/kollektivknutepunkt.

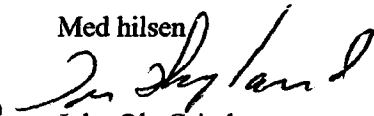
Vi har behov for at byggegrenser langs jernbanen er tydelig framstilt for de som skal lese planene.


Det er hensiktsmessig om vi får et eget symbol for nedlegging av planovergang.

Vi finner det hensiktsmessig at det gis anledning til å vise underformål for jernbane tilsvarende den Vegdirektoratet har foreslått for vegformål, dvs tekniske anlegg og grøntareal.

Avslutningsvis viser vi til høringsuttalelsen fra Vegdirektoratet.

Med hilsen

*for*   
John Ole Grinde  
Banedirektør

  
Gudrun C Laake  
senioringeniør



Utkast

---

Til: Jarle Kr Tangen, Jan Terje Løitegård og Knut Malmo, SVV; Helge Voldsund og Dagrun M. Kulbotten, JBV  
Kopi: Tord Thorshov, SVV  
Fra: Asplan Viak v/ Jan Martin Ståvi  
Dato: 15.04.09  
Oppdrag: 519257

---

## REGULERING AV TUNNELSTREKNINGER

### 1. PROBLEMSTILLING

Reguleringsplaner har til hensikt å sikre tiltakshaver nødvendige rettigheter til å gjennomføre et tiltak. Dette omfatter rettigheter til grunn, herunder hjemmel til å gjennomføre oreigning, og nødvendig forankring etter lovverkets generelle krav om reguleringsplan for større bygge- og anleggstiltak og evt spesielle krav gitt i kommuneplanens arealdel (ref pbl § 12-1, hhv 3. og 2. ledd). I tilknytning til reguleringskravet kan nevnes at tunnelstrekningene på E6/Dovrebanen i kdp-kartene ikke er båndlagt for framtidig regulering (i motsetning til dagstrekningene).

For tunnelstrekninger er tiltakshavers behov for rettigheter begrenset til tunnelvolumet med evt sikringsone rundt. Som for dagstrekninger innebærer dette en restriksjon for grunneier i en sone langs veg/bane: På dagstrekning er restriksjonen gitt i et byggeforbudsbelte i horisontalplanet, og på tunnelstrekning tilsvarende i vertikalplanet.

Grunneiers råderett i grunnen er generelt så langt ned han har (økonomisk) interesse. Bortsett fra byområder med flere bebygde plan under bakkenivå, og bortsett fra områder med drivverdige mineraler og bergarter, er grunneiers saklige interesse begrenset til "vanlig kjellernivå" og til evt fjellbrønner for vann- eller energiforsyning.

Ved å regulere strekninger over tunneler vil en ofte komme opp i problemstillinger som strengt tatt er anlegget eller tiltakshaver uvedkommende. Det kan f.eks gjelde planavklaring for framtidig utbygging (fortetting mm). Derved kan "planleggingen blir mer omfattende enn nødvendig", jf pbl § 3-1, 3. ledd. Særlig i tettbygde strøk vil dette kunne bli en urimelig omfattende planoppgave.

Spørsmålet er hvor snevert et reguleringsarbeid for tunnelstrekninger kan gjøres, uten at generelle krav til rettssikkerhet, lovens intensjon og virkeområde mm, bli satt tilside.

### 2. KJENTE EKSEMPLER

Her refereres kort noen planeksempler:

Reguleringsplanen for Nye Nationaltheatret stasjon (ca 1995) regulerer arealer i tre plan; jernbaneanlegget, T-baneanlegget og plasser og gater på bakkeplan. Årsaken er selvsagt den komplekse situasjonen, med stort behov for å fastlegge rammer og retningslinjer for alle grunn- og anleggseiere.

Rv 4 Gjelleråsen – Slattum (ca 2000) har en 2600 m lang tunnel, Hagantunnelen, under delvis bebygde områder. Her er dagsoner og portalområder inkl områder med liten overdekning regulert i overflaten, mens selve tunnelen er regulert som et volum med 10 m sikringssone under og på siden og 17 m over tunneltaket.

Nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika har en ca 7 km lang tunnelstrekning under tettbygde områder (2006). Her er tunnelen med 20 m overdekning og 10 m sidedekning regulert som et volum i fjellet. Tunnelen er markert på plankartet, uten angivelse av formål på overflaten. Der overdekningen er mindre enn 20 m, er overflaten regulert i hht eksisterende arealbruk, med en restriksjon mot tiltak i grunnen. Tverrslag er regulert som permanente anlegg, da de også er framtidige rømningsveier.

### 3. FORSLAG TIL LØSNING I FELLESPROSJEKTET

#### Prinsipp:

Ikke regulere mer enn det som er nødvendig av hensyn til anleggsdrift, framtidig anlegg og anleggets nære omgivelser. Med "anlegg" forstås veg- og baneanlegg og de tiltak, installasjoner mm som er en direkte følge av ny E6 og ny Dovrebane, eksempelvis tilrettelegging i strandsonen, regulering for omlegging av teknisk infrastruktur mm.

#### Konkret:

Behovet for å regulere terrenget over tunnelstrekninger blir ut fra dette prinsippet begrenset til områder med liten overdekning (sikkerhetshensyn mm) og evt arealer der det kreves reguleringsplan for å gjennomføre nødvendig tiltak med atkomst, vannforsyning og avløp og lignende. Praktisk løsning er illustrert på skissene på neste side (det er her brukt, som eksempel, 20 m sikringssone over tunnel og 10 m sikringssone på hver side).

#### Praktiske konsekvenser:

- Fellesprosjektet blir ikke involvert i problemstillinger som strengt tatt er tiltakene uvedkommende, som vurdering og regulering av framtidig utbygging.
- Det er unødvendig (ikke krav om) kulturminneundersøkelse på tunnelstrekninger med god overdekning.

