

Til Bane NOR

Postboks 4350

2308 Hamar

postmottak@banenor.no

19. november 2019

Klage over Bane NORs beslutning om å «ikke gi skriftlig uttalelse i plan- og byggesaker som gjelder [...] banestrekninger der private er kjøreveiens eier.

Bakgrunn:

Det vises til Bane NORs notat «Ny forvaltningspraksis i Bane NOR for museumsbaner, fredede baner og private baner» datert 27.08.2019. Fra notatet gjengis følgende [utdrag]:

«Fra 1.1.2020 skal BaneNOR (BN) som hovedregel ikke gi skriftlig uttalelse i plan- og byggesaker som gjelder kulturminneobjekter som eies av private, eller banestrekninger der private er kjøreveiens eier. Strategien innebærer bl.a. at BN ikke skal behandle saker etter plan- og bygningsloven eller jernbaneloven § 10 langs private banestrekninger fra 1.1.2020.

Dette gjelder følgende baner som eies av privat organisasjon/stiftelse:

- *Thamshavnbanen i Trøndelag*
- *Krøderbanen i Buskerud (Viken fra 1.1.2020)*
- *Privat delstrekning av Urskog-Hølandsbanen i Akershus*
- *Privat delstrekning av Setesdalsbanen i Agder»*

Tidslinje:

1. Bane NOR - tidligere Jernbaneverket - har i medhold av Miljødepartementets brev av 15.12.2009 – benyttet sin innsigelsesmyndighet ved så vel private som statlige museumsjernbaner. Bane NORs agerende har gjennom flere år ført til at flere potensielt farlige eller uheldige tiltak er blitt avverget – eller til at tiltakenes skadevirkninger er blitt minimalisert. Derigjennom er også museumsbanene spart for utgifter; noe som indirekte har kommet Bane NORs og de offentlige budsjetter til gode ved at tilskuddene til museumsjernbanene i større grad har kunnet blitt rettet inn mot løpende vedlikehold av historisk infrastruktur og i mindre grad mot å rette opp skader eller andre konsekvenser som følger av uheldige tiltak på nabogrunn.

2. Sommeren 2016 sendte Jernbaneverket «Landsverneplan for jernbanens kulturminner – Delplan I – Fortid på skinner» - på høring. Flere av museumsbanene understreket i sine høringsuttalelser viktigheten av at ordningen under pkt 1. ble videreført overfor museumsbanene.
3. 13. 12 2019 vedtar Infrastrukturdirektøren (i Jernbaneverket) å imøtekomme museumsjernbanenes ønske. Se vedlegg 1, litra c) (for så vidt gjelder det materielle innholdet i museumsbanenes ønske og) 3. siste avsnitt («Infrastrukturdirektøren vedtar at ...»).
4. Den 1.4.2019 vedtas en «Ny kulturminnestrategi for Bane NOR». Strategien kommuniseres ikke til eksternt berørte. (Bane NOR har vedtatt å nekte å gi innsyn i strategien. Vedtaket er påklaget.)
5. Den 27.08.2019 distribuerer Bane NOR notatet «Ny forvaltningspraksis i Bane NOR for museumsbaner, fredede baner og private baner» internt. Notatet kommuniseres ikke til eksternt berørte. Bane NOR vedtar å nekte å gi innsyn i notatet. Vedtaket påklages.
6. Den 24.10.2019 omgjør Bane NOR delvis sitt tidligere vedtak og frigir en sladdet versjon av notatet «Ny forvaltningspraksis i Bane NOR for museumsbaner, fredede baner og private baner». Notatets materielle innhold er i motstrid til infrastrukturdirektørens vedtak av 13.12.2019; bekrefter a) at det ikke er et internt notat (vedtaket gjelder også private museumsbaner, og b) at det innebærer flere brudd med tidligere etablert praksis også overfor de private banene. Se vedlegg 2. (Sladdingen av notatet er påklaget.)

Klagens grunnlag:

Bane NORs beslutning er å anse som et forvaltningsvedtak; idet det er bestemmende for museumsbanenes rettssituasjon. Bane NORs beslutning tilfredsstiller imidlertid ikke kravene til forsvarlig saksbehandling: De berørte parter – museumsbanene – ble verken varslet på forhold eller involvert på annen måte. Beslutningen ble tvert imot forsøkt hemmeligholdt (jfr. punktene 5 og 6 i tidslinjen ovenfor). Ut fra Infrastrukturdirektørens beslutning av 13.12.2019 (jfr. 3 ovenfor) har museumsbanene overhodet ingen grunn til å vente at en slik beslutning vil komme, tvert imot. Når beslutningen først blir kjent for museumsbanene (jfr. pkt 6 ovenfor), har banene ikke mer enn to måneder å områ seg på. Verken hjemmelsgrunnlaget for eller rasjonalet bak Bane NORs beslutning er opplyst. Klager legger til grunn at de sladdede delene i notatet av 27.10.2019 identifiserer hjemmelsgrunnlaget – eller beslutningstageren. Bane NORs beslutning er innholdsmessig uklar – og dermed vanskelig å forholde seg til. I første setning benyttes formuleringen «... skal [...] som hovedregel ikke ...» ; i andre setning er ordlyden «...*innebærer bl.a. at BN ikke skal behandle saker...*». Disse dels motstridene formuleringene er umulig for museumsbanene å forholde seg til. Når har man et «hovedregeltilfelle» (som BN ikke skal gi skriftlig uttalelse til)? Når har man et unntakstilfelle (som

BN formodentlig skal gi skriftlig uttalelse til)? Når er man over i den typen saker som reguleres av den andre setningen? Klagers vurdering er at Bane NORs beslutning legger opp til vilkårlighet.

Risiko for rettsulikhet og forskjellsbehandling:

Etter klagers vurdering er Bane NORs beslutning om å ikke lenger behandle §10-saker for de private museumsjernbanene en oppskrift på kaos og rettsulikhet:

Jernbaneforskriftens § 1-2 (9) fastslår at «Jernbanedirektoratet er klageinstans for vedtak truffet etter jernbaneloven § 10.» for så vidt gjelder det nasjonale nettet. Noen tilsvarende bestemmelse om delegasjon er så vidt klager kan se ikke gitt for museumsjernbanene; hvoretter klager legger til grunn at man følger jernbanelovens hovedregel (§ 10, 1. ledd, siste punktum) slik at departementet er klageinstans. Herav følger at for eksempel Krøderbanen og Thamshavnbanen vil få en per dato ukjent myndighet som førsteinstans, mens Samferdselsdepartementet vil være klageinstans. Gamle Vossebanen (som er en del av det nasjonale nettet) vil beholde Bane NOR som førsteinstans og Jernbanedirektoratet som klageinstans. De deler av Setesdalsbanen og Urskog-Hølandsbanen som eies av Bane NOR vil beholde Bane NOR som førsteinstans og Samferdselsdepartementet som klageinstans, mens de «privateide» delene av disse to banene vil havne i samme situasjon som Krøderbanen og Thamshavnbanen.

Hensynene som ligger bak Jernbanelovens § 10 er de samme uansett hvilken type jernbane man har for seg. For øvrig er det et generelt prinsipp innen forvaltningen at samme type sak skal behandles likt; skjønnsstemaene vil være begrensede. Ved at Bane NOR beholder innsigelsesinstituttet for museumsbaner i eget eie og frasier seg dette overfor baner som er helt eller delvis i privat eie; vil det over tid oppstå rettsulikhet og forskjellsbehandling av landets borgere. Dette vil ingen være tjent med. Heller ikke Bane NOR – som vil kunne oppleve at § 10-saker avgjort av «andre organer» vil kunne bli brukt som argumenter mot Bane NORs egen saksbehandling i saker som ellers fremstår som like.

Foruten likebehandlingsprinsippet vil klager peke på det utømmelige behovet for effektivisering av offentlig sektor. Bane NORs notat anvender begrepet «private baner». Realiteten er at samtlige av museumsbanene finansieres over offentlige budsjetter. Den løsning Bane NOR har besluttet av eget tiltak; vil påføre mange et unødvendig merarbeid. Det er en anerkjent faktum at det man gjør ofte blir man også god i – uttrykket «Øvelse gjør mester» har sin gyldighet også innen saksbehandling. Med Bane NORs løsning vil flere organer få § 10-saker på sitt bord; men hver og en vil få færre saker. Fagmiljøene utenfor Bane NOR vil bli mindre; Bane NOR eget fagmiljø vil få mindre trening i håndtere § 10-saker relatert til museumsbanene. Saksbehandlingskvaliteten vil gå ned – eller ta lengre tid. Klagesakene vil bli flere fordi saksbehandlingskvaliteten i første instans vil gå ned. Den totale offentlige tidsbruken vil øke. Det offentlige kostnadsnivået likeså.

Vår påstand/vårt krav:

1. Primært: Bane NORs beslutning trekkes tilbake/annulleres. Bane NOR viderefører dagens praksis.
2. Subsidiært: Bane NORs beslutning suspenderes. Bane NOR viderefører dagens praksis inntil et nytt, utpekt myndighetsorgan med innsigelsesmyndighet har påtatt seg og som er kompetansemessig rigget for oppgaven.
3. «Strategien» som det henvises til i 2. linje i Bane NORs notat av 27.08.2019 («Strategien innebærer bl.a. at BN ikke skal...») kreves fremlagt.

Klager vil samtidig bemerke at de retningslinjer som Bane NORs notat av 27.08.2019 trekker opp for behandlingen av § 10-saker langs museumsjernbanene, er egnet til å svekke sikkerheten ved jernbanen. Dét temaet vil bli gjenstand for eget brev.

Med hilsen

Alexander Ytteborg
Direktør
Buskerudmuseet
Tlf. + 47 93 05 63 82



Kopi: Jernbanedirektoratet, Samferdselsdepartementet, Statens jernbanetilsyn

Vedlegg: Se under.

Fra: Isetorp Beate Elisabeth <Beate.Elisabeth.Isetorp@banenor.no>

Sendt: onsdag 21. august 2019 12:47

Til: Stein Rudi Austheim <austheim@buskerudmuseet.no>

Emne: Innsyn SAK 2016110 møte nr. 21/16 Landsverneplan, delplan 1. Dato 13/12-16
Infrastrukturdivisjonen ledermøte

Det vises til forespørsel om innsyn i «SAK 2016110 møte nr. 21/16 Landsverneplan, delplan 1. Dato 13/12-16 Infrastrukturdivisjonen ledermøte». Utklipp av dette er nedenfor. I den forbindelse ønsker vi å presisere at det siden da er gjennomført og pågår en jernbanereform. I den forbindelse er det utarbeidet en ny strategi for kulturminner i Bane NOR.

2016110	<p>Landsverneplan</p> <p>v/ Kjatrtan Kvernsveen</p> <p>Det vises til et omfattende saksframlegg.</p> <p>Vedtak – med forbehold om avstemming mot Plan og teknikk vedr planforvaltning og kontroll vedr økonomiske konsekvensene:</p> <p>Tema 1 JBVs planforvaltning: Infrastrukturdirektøren beslutter å imøtekomme de innkomne høringsuttalelsene slik at banene som er</p> <p>a) omfattet av «Delplan 1 «Fortid på skinner» (Gamle Vossebanen, Krøderbanen, Setesdalsbanen, Thamshavnbanen, Urskog-Hølandsbanen), eller</p>
---------	---

b) omfattet av «Delplan 2 «Kunst fra Rallarens Haand» (Flekkefjordbanen), eller

c) fredet uten å være omfattet av Landsverneplanen (Numedalsbanens strekning Rollag-Rødberg, Tinnosbanen og Rjukanbanen), forvaltes på samme måte som baner med ordinær trafikk, dog med den tilføyelse at det normalt ikke skal gis tillatelse til tiltak innenfor 30-metersgrensen iht. jernbanelovens § 10 og at det også skal tas hensyn til kulturminneverdier i vurderingen av om tiltak likevel skal kunne tillates. For så vidt gjelder baner som forvaltes av JBV, skal JBV forvalte og forsvare disse kulturminneverdier på selvstendig grunnlag og ikke avvente henvendelser fra kulturvernmyndigheter eller andre.

Infrastrukturdirektøren vedtar at JBV skal benytte sin innsigelsesmyndighet også i forhold til de private banene når banens eier eller forvalter ber om det, jfr. Miljøverndepartementets brev av 15.12.2009.

Ovenstående innarbeides i delverneplan I «*Fortid på Skinner*» innen denne trykkes.

Tema 2 Delverneplan I «*Fortid på Skinner*»:
Infrastrukturdirektøren godkjenner delverneplan I «*Fortid på Skinner*» som fremlagt, med de korreksjoner som følger av vedtak under «tema 1 JBV's Planforvaltning».
Vedlikeholdsdirektøren gis fullmakt til å godkjenne endelig manuskript før boken sendes til trykking.

Notat

(internt dokument, unntatt offentlighet)

Til: Karoline Lindgaard / Banesjef Ofoten, Håkon Ødegaard / Banesjef Nordland, Roar Skarsmo / Banesjef Trøndelag, Elin Yvonne Branting / Banesjef Innlandet, Odd Arne Mikkelsen / Banesjef Østlandet, Lars Erik Lundteppen / Banesjef Østfold, Kristin Audestad / Banesjef Vestfold-Telemark, Elisabeth Thomassen / Banesjef Vestlandet, Jens Gunnar Mersland / Banesjef Sørlandet, Hilde Christine Erland Gundersen / Banesjef Sørlandet

Fra: Peder Oluf Vold / Planavdelingen, Forvaltning og samfunnskontakt

Telefon: +47 97654543

Dato: 27.08.2019

Saksref.: 201807621-12

Kopi til: Anders Nicolaysen / Banesjef Innlandet, Bjørn Skauge / Banesjef Vestlandet, Bjørn Ståle Varnes / Banesjef Vestfold-Telemark, Bjørn Sørum / Banesjef Nordland, Geir Revdahl / Banesjef Trøndelag, Guttorm Moss / Banesjef Oslo, Knut Albert Karlisen / Banesjef Ofoten, Lars Berge / Område Øst, Roar Normann Tvedt / Banesjef Østfold, Tallak Langmyr / Banesjef Sørlandet, Thor Brækkan / Område Nord, Tony Dæmring / Område Sør-Vest, Tormod Bergerud / Banesjef Østlandet

Ny forvaltningspraksis i Bane NOR for museumsbaner, fredede baner og private baner

Fra 1.1.2020 skal Bane NOR som hovedregel ikke gi skriftlig uttalelse i plan- og byggesaker som gjelder kulturminneobjekter som eies av private, eller banestrekninger der private er kjøpeveiens eier. Strategien innebærer bl.a. at Bane NOR ikke skal behandle saker etter plan- og bygningsloven eller jernbaneloven § 10 langs private banestrekninger fra 1.1.2020.

Dette gjelder følgende baner som eies av privat organisasjon/stiftelse:

- Thamshavnbanen i Trøndelag
- Krøderbanen i Buskerud
- Privat delstrekning av Urskog-Hølandbanen i Akershus
- Privat delstrekning av Setesdalsbanen i Agder

Bane NOR skal legge til grunn (praktisere) en byggegrense på 15 m fra midtlinjen av nærmeste spor der fredet banestrekning eller museumsbane går gjennom tettbygd strøk. Dette vil ikke gjelde fredet banestrekning med ordinær trafikk, d.v.s. strekningen Hjuksebø-Notodden. Med tettbygd strøk skal forstås område som i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan er avsatt til arealformål bebyggelse og anlegg eller tilhørende underformål (jf. plan- og bygningsloven § 11-7 nr. 1 eller § 12-5 nr. 1). Dette vil gjelde områder avsatt til bebyggelse og anlegg langs følgende baner som eies av Bane NOR:

- Gamle Vossebanen i Bergen
- Flekkefjordbanen i Flekkefjord
- Setesdalsbanen i Grovane (delstrekning som Bane NOR eier)
- Tinnosbanen nordre del, strekningen Notodden-Tinnoset



- Numedalsbanen nordre del, strekningen Rollag-Rødberg
- Urskog-Hølandbanen i Sørumsand (delstrekning som Bane NOR eier)

Langs fredede banestrekninger som eies av Bane NOR gjelder i utgangspunktet en byggegrense på 30 m fra midtlinje av nærmeste spor (jernbaneloven § 10). Hensynet til opplevelsen av kulturminnet i landskapet tilsier at 30 meter byggegrense i mange tilfeller bør følges utenfor tettbygd strøk. På den annen side vil de fredede banene ha begrenset trafikk med lav framføringshastighet og ubetydelig jernbanestøy. Det er heller ikke behov for å sikre arealer til framtidig utvidelse. Ved skjønnsmessig vurdering i det enkelte tilfelle kan det derfor være grunnlag for å akseptere 15 m byggegrense av hensynet til fortetting og byutvikling, jf. statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. 15 m byggegrense kan være tilstrekkelig for å drifte og vedlikeholde banene, herunder varetta sikkerhets hensyn knyttet til trafikk på museumsbanene.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
Seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og samfunnskontakt

Peder Vold
sjefingeniør