



SAKSBEHANDLER  
Ståle Arfeldt Bergås  
Elisabeth Nordling  
Bodil J. Paulsen (kart)  
Ulf I. Gustafsson

VÅR REF.  
12/01555-11 ✓

DERES REF.

ARK. D - Infrastruktur

248,260, 263-265,268 Bergen kom. - Ho

INNVALGSTELEFON

TELEFAKS  
+47 22 94 04 04  
postmottak@ra.no  
www.riksantikvaren.no

DERES DATO

VÅR DATO  
17.12.2015

KOPI

Se mottakerliste



## Høring av forslag om forskrift om fredning av Gamle Vossebanen, strekningen Tunestveit (km 459,48) - Midttun (km 480,9) i Bergen kommune i Hordaland, jf. kulturminneloven § 22a og forvaltningsloven kapittel VII.

Riksantikvaren oversender med dette forslag til forskrift om fredning av Gamle Vossebanen, strekningen Tunestveit (km 459,48) - Midttun (km 480,9) i Bergen kommune. Forslaget inneholder omfang, formål og begrunnelse for fredningen.

Vi gjør oppmerksom på at fredningens omfang er endret fra varsel om oppstart av fredning. Se under *Riksantikvarens kommentarer til prosessen*.

Fredningen skjer med hjemmel i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 22a jf. lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) 10. februar 1967 kap. VII og forskrift 9. februar 1979 nr. 8785 om faglig ansvarsfordeling mv etter kulturminneloven (ansvarsforskriften) § 12 nr. 1.

**Høringsfrist er 6 uker fra mottagelsen av dette brevet.**

### Bakgrunn for fredningssaken

I bevaringsarbeidet for tekniske og industrielle kulturminner har Riksantikvaren konsentrert seg om større og helhetlige miljøer som representerer virksomheter og næringer som har vært vesentlige for Norges utvikling som industrinasjon. Hovedvekten ligger på kulturminner og kulturmiljøer som representerer en tidlig fase av industrialiseringen av landet, med vekt på geografisk fordeling.

I tillegg til de mål og prioriteringer som ble presentert i Riksantikvarens «Verneplan for tekniske og industrielle kulturminner» fra 1994, ble det i planen pekt på behovet for å arbeide videre med landsverneplaner for de enkelte typer tekniske og industrielle kulturminner som har hatt stor nasjonal betydning, og som skiller seg ut både i antall og omfang.

Gamle Vossebanen er av Jernbaneverket valgt ut og anbefalt for fredning i *Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen*.

### Formålet med fredningen

Formålet med fredningen av Gamle Vossebanen er å sikre og bevare dens jernbanetekniske karakteristika og hovedpreg. Fredningen skal ivareta jernbanestrekningens infrastruktur med stasjoner, holdeplasser, plattformer, gjerder, telefon-/telegraflinje i luftstrek, bygninger og innretninger for lasting, lossing, drift og vedlikehold, mv.

Fredningen av bygningene skal sikre enkeltbygningenes arkitektur, utforming og eventuelle tilføyelser. Videre skal fredningen sikre bygningenes innbyrdes sammenheng og kulturhistoriske verdier knyttet til anlegget som helhet.

Gamle Vossebanen fredes som en representant for NSBs jernbane i et vestnorsk fjordlandskap hvor også dampbåttrafikken og postveiene inngikk i samferdselsstrukturen.

Ved fredningen av Gamle Vossebanen sikres en jernbane som viser infrastruktur og trasévalg både fra tiden som smalsporet og normalsporet jernbane og hvor samspillet mellom vestnorsk fjordlandskap og ingeniørkunst er flettet sammen på en unik måte.

### Omfanget av fredningen

Fredningen omfatter de deler av Gamle Vossebanen som er i statlig eie ved Jernbaneverket. Banen med anlegg ligger i sin helhet i Bergen kommune i Hordaland fylke.

Fredningen omfatter selve jernbanelegemet med:

- a) underbygning
- b) overbygning
- c) signalanlegg
- d) planoverganger
- e) vannforsyning og vannstendere
- f) kabelanlegg og rørgater
- g) sikringsanlegg
- h) svingskive
- i) slagg-/smøregrav
- j) tunneler, broer og kulverter
- k) stikkrenner
- l) plattformer
- m) telefon-/telegraflinje i luftstrek
- n) gjerder, grunder og porter
- o) lemmer
- p) skilt
- q) lasteramper
- r) fyllinger og forstøtningsmurer
- s) faste installasjoner som er tilknyttet jernbanedriften og som ligger innenfor jernbanegjerdene/eiendomsgrensene.

I tillegg omfattes de bygninger og strukturer på strekningen som fremgår av den vedlagte bygnings- og objektslisten. Fredningen omfatter bygningenes eksteriør, herunder hovedelementer som fasadekomposisjon, materialbruk, overflatebehandling og bygningsdeler som vinduer, dører, gerikter, listverk, pipeløp over tak, og detaljer som skilt og dekor mv.

Fredningen avgrenses til strekningen fra Tunestveit (km 459,48) til Gamle Vossebanens endepunkt på Midttun (km 480,9). For øvrig vises det til vedlagte kart.



## **Eiendomsforhold**

Samtlige byggverk og anlegg som foreslås fredet er i statlig eie ved Jernbaneverket.

## **Følger av fredningen**

Forskriften har bestemmelser som skal bidra til å sikre formålet med fredningen. Bestemmelsene fremkommer i det vedlagte forslag til forskrift. Kulturminnelovens (kml) bestemmelser gjelder utfyllende i tillegg til forskriftens spesielle bestemmelser. Fredningen medfører at det må søkes om tillatelse til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig vedlikehold. Generelt må ingen rive, skade, bygge om, flytte eller skifte ut elementer eller materialer eller foreta andre endringer som går lenger enn vanlig vedlikehold. Med vanlig vedlikehold menes å ta vare på og reparere de opprinnelige eller eldre elementene og tekniske løsninger.

Det er eier som har ansvar for det løpende vedlikeholdet av fredete byggverk og anlegg. Det grunnleggende prinsippet for vedlikehold av fredete byggverk og anlegg er å bevare mest mulig av de opprinnelige eller eldre elementene og tekniske løsninger. Vedlikehold av fredete byggverk og anlegg skal så langt som mulig skje i samsvar med opprinnelig utførelse, teknikk og materialbruk og for øvrig i samsvar med fredningsbestemmelsene.

I henhold til ansvarsforskriften § 12 nr. 1, jf. kulturminneloven § 15a kan Riksantikvaren eller den Riksantikvaren gir myndighet (forvaltningsmyndighet) i særlige tilfeller gi dispensasjon fra fredningen og fredningsbestemmelsene for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredete kulturminnet. For nærmere detaljerte kategorier av fredete byggverk i statens eie kan Riksantikvaren bestemme at dispensasjonsmyndigheten skal overføres til regional kulturminnemyndighet. For Gamle Vossebanen er forvaltningsmyndigheten foreslått overført til Hordaland fylkeskommune, jf. forskriftsutkastet § 7.

Søknad om tillatelse sendes forvaltningsmyndigheten som avgjør om tiltaket kan iverksettes eller ikke. Oppstår det tvil om hva som kan anses som vanlig vedlikehold skal forvaltningsmyndigheten likeledes kontaktes.

## **Avhending**

Forskriften gjelder selv om hele eller deler av anlegget eller byggverkene går ut av statlig eie. Når anlegget og byggverkene går ut av statlig eie, er forvaltningen av forskriften tillagt den respektive fylkeskommunen, jf. ansvarsforskriften § 12 nr. 2. Eier er ansvarlig for at Riksantikvaren i god tid underrettes om overdragelsen.

## **Økonomiske og administrative konsekvenser**

I henhold til utredningsinstruksen fastsatt ved kgl.res. 18. februar 2000 og revidert ved kgl.res. 24. juni 2005, skal økonomiske og administrative konsekvenser av fredningen utredes. I samsvar med kravene i forvaltningsloven er følgene av fredningen godt opplyst gjennom det arbeidet jernbaneverket har gjort i prosessen med utvelgelsen av de objekter som skal fredes. Ved at Jernbaneverket selv har deltatt i denne prosessen, har de underveis også vurdert konsekvensene ved ulike former for vern, i dette tilfellet fredning.

I samråd med eier har Riksantikvaren lagt vekt på å komme frem til forslag som ivaretar de nasjonale verdiene av statens eiendommer, og som samtidig legger til rette for utnyttelse av eiendommene. Det er i dag museumsjernbanedrift på banen. Fredningen er ikke til hinder for videreføring av denne. Vi vil også påpeke at staten allerede i dag har et ansvar for å ivareta og sikre sine eiendommer og de verdier disse representerer. Det er ukjent for Riksantikvaren hvor



mye Jernbaneverket har brukt til årlig vedlikehold, men banen og bygningene fremstår i dag som i relativt god stand.

I Fornyings- og administrasjonsdepartementets veileder *Forvaltning av statens kulturhistoriske eigedommar – Overordna føresegner gitt i kongeleg resolusjon, med utfyllande rettleiing* er de økonomiske konsekvensene ved blant annet fredning vurdert. I kapittel 1.4 «Finansiering» heter det:

*«I store deler av statleg sektor er det innført husleigesystem. Dette skal bl.a. medverke til å reidyrke eigedomsforvaltinga i verksemdar med dette som primært fokus, samtidig som husleigesystemet sikrar ein jamn pengestraum til vedlikehaldsformål. Innføring av husleige vert derfor som hovudregel kombinert med eit klårt organisatorisk og budsjettmessig skilje mellom eigedomsforvaltaren og brukaren/leigetakaren.»*

*«Formålet er [...] at staten legger til rette for aktiv bruk av desse eigedommane. Det er det beste vernet. Løyvingar til forvaltning, drift og vedlikehald av dei kulturhistoriske eigedommane som ikkje har brukarar/leigetakarar, eller av andre årsaker ikkje vert innlemma i ei husleigeordning, bør i størs mogleg grad synleggjerast i statsbudsjettet under det departementet som er ansvarleg for eigdommen. Dermed får løyvande styresmakt betre oversikt over kva eigedommar dette dreier seg om, og ein sterkare og meir direkte innverknad på løyvingane til viktige kulturhistoriske eigedommar i statens eige. Elles kan midlane som vert avsette til dette formålet vere vanskelege å identifisere i statsbudsjettet.»*

En fredning vil i de tilfeller det ved dispensasjon settes vilkår som fordyrer arbeidet innebære økte kostnader for eier. Dette forutsettes håndtert gjennom statens egne husleiesystemer og innenfor de til enhver tid gjeldende budsjetter. Forvaltningsansvaret når det gjelder dispensasjonsmyndigheten er i denne saken foreslått delegert til fylkeskommunen. Ressursbehovet vil avhenge av omfanget av dispensasjonsbehandlinger. Forvaltningsmyndigheten vil håndtere arbeidet med forskriften innenfor de til enhver tid tilgjengelige ressurser.

### **Forvaltning**

Det forutsettes at jernbanelegemet, bygningene og elementene som inngår i fredningen i denne høringen blir behandlet som fredet inntil frednings-saken er endelig avgjort. Vi ber om at det blir tatt kontakt med Riksantikvaren dersom man vil sette i verk tiltak som vil medføre endringer eller som går ut over vanlig vedlikehold og skjøtsel. Riksantikvaren vil gi råd og veiledning i slike saker.

I henhold til kongelig resolusjon 1. september 2006 om *Overordna føresegner om forvaltning av statens kulturhistoriske eigedommar*, skal eier sørge for at det utarbeides forvaltningsplan for sine kulturhistoriske eiendommer. Forvaltningsplan for Gamle Vossebanen skal forelegges Riksantikvaren.

### **Saksgang og vurdering av merknader**

I brev datert 22. januar 2014 sendte Riksantikvaren ut varsel om oppstart av fredningssak. Omfanget av fredningen i varselet var strekningen fra og med Trengereid stasjon til banens ende på Midttun.

### **Uttalelser til varselet**

Det kom inn merknader fra 5 av 9 adressater. Fristen for merknader var satt til 3 uker. Det ble gitt utsatt frist til ROM Eiendom AS.



Jernbaneverket (JBV) hadde ingen kommentarer til varslet og ser frem mot en fredning av banen.

ROM Eiendom AS (ROM) eier fire bygninger ved Garnes stasjon, og to bygninger ved Trengereid stasjon. I tillegg eier ROM noe areal på nedsiden av Trengereid stasjon. ROM uttrykker forståelse for at Trengereid stasjon tas med i fredningen, på grunn av sin beliggenhet og som representant for den mer «*typiske av Langes opprinnelige stasjoner fra 1883*» på Gamle Vossebanen.

- ROM ber om at «*et eventuelt fredningsvedtak for den del av strekningen som fortsatt inngår i Bergensbanen (Trengereid – Tunestveit), utformes slik at det ikke begrenser dagens trafikk eller en utvikling av den*». De ber også om at fredningsbestemmelsene tar høyde for «*jernbanetekniske fornyelser og vedlikehold av infrastrukturen*».
- ROM ber om at fredningsvedtaket ikke omfatter en «*interiørfredning på Trengereid stasjon. (Subsidært at denne begrenses til konkrete verneverdige tekniske elementer dersom slike finnes i interiørene i stasjonsbygning og godshus)*». ROM ber også om at «*fredningsbestemmelsene tar høyde for nye brukskrav, ved at det presiseres at slike brukskrav kan være dispensasjonsgrunn på lik linje med jernbanedriftskrav*». ROM begrunner dette med at stasjonsbygningen er i dårlig forfatning fordi den har stått tom de siste 10 årene, og man ønsker å kunne benytte deler av bygningen til næring.
- ROM ber om at «*fredningsområdet geografisk avgrenses mest mulig, det vil si til det som er nødvendig for å ivareta hensikten med fredningen*».

Museet Gamle Vossebanen er positiv til en fredning av Gamle Vossebanen. Museet Gamle Vossebanen kom med to merknader til varselet om oppstart av fredningssak.

- Museet Gamle Vossebanen ber om at «*fredningen må inkludere skur og den unike trallebanen som for det meste står på jernbanens grunn*» ved Trengereid stasjon. Museet Gamle Vossebanen begrunner dette med at «*disse er uten tvil en del av Trengereid og jernbanens historie*».
- Museet Gamle Vossebanen ber også om at «*interiøret i første etasje i stasjonsbygningen på Trengereid stasjon fredes slik at original bruksområde kan vises for kommende generasjoner*».

Hordaland fylkeskommune er positiv til fredningen av Gamle Vossebanen. Hordaland fylkeskommune mener at jernbanetraseen er et «*særs verdifullt kulturminne*», både som «*eit viktig teknisk kulturminne og eit sentralt vitnesbyrd om moderniseringa og nasjonsbygginga på 1800-tallet, medan samspelet med landskapet bidreg til unike opplevelsesverdier*».

Fylkeskommunen slutter seg til Riksantikvarens vurdering av kulturminneverdiene og støtter omfanget av varselet.

Bergen kommune stiller seg «*veldig positiv til at Riksantikvarens nå starter fredningssak av Gamle Vossebanen*». Byantikvaren har selv anbefalt fredning etter kulturminneloven for å sikre dette viktige kulturminnet.

#### **Riksantikvarens kommentarer til prosessen**

Ved varsel om oppstart av fredningssak var forslag til fredningsomfang strekningen fra og med Trengereid stasjon til banens ende på Midttun.

Riksantikvaren har ved høringen besluttet å begrense forslag til fredningsomfang til strekningen Tunestveit (km 459,48 som er stedet der Gamle Vossebanen grener av fra Bergensbanen) - Midttun (km 480,9).

Strekningen Trengereid – Tunestveit utgjør i dag en del av Bergensbanen og er i full drift som en av Norges stamjernbaner. Riksantikvaren mener derfor andre samfunnsmessige hensyn veier tyngre enn kulturminneverdiene på denne strekningen ved dagens situasjon. Dersom Bergensbanen i fremtiden legges om, slik at strekningen Trengereid – Tunestveit ikke lenger er en del av den trafikkerte Bergensbanen, vil Riksantikvaren vurdere å gå til fredning av denne strekningen.

Trengereid stasjon tas med dette ut av fredningsomfanget. Stasjonsbygningen med godshus eies av Rom Eiendom. Garnes stasjon er fredet etter kml §§ 15 og 19 og omfattes derfor ikke av dette forslaget til fredning etter kml § 22a.

### **Fredningens forhold til Naturmangfoldloven**

Lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) skal ivaretas ved all offentlig myndighetsutøvelse, herunder ved vedtak om fredning etter kulturminneloven.

#### *Miljøaspekter ved kulturminnet som foreslås fredet*

Gamle Vossebanen ble åpnet i 1883 som smalsporet jernbane, og ble ombygget til normalsporet jernbane i 1904. Gamle Vossebanen er den opprinnelige jernbanestrekningen mellom Voss og Bergen med en lengde på 106,7 km.

Banelegemet består av stålskinner montert på kreosot (kulltjærekreosot) impregnerte tresviller, og betongsviller liggende på et fundament (ballast) bestående av sand/grus/pukk. Forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlig kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) § 3-7 gir unntak fra det generelle kreosotforbudet for kreosotbehandlet trevirke til bruk på jernbaner.

#### *Innhenting av informasjon*

Det er gjort søk i databasen Artskart – Artsdatabanken.

Treffene angir følgende forekomster langs strekningen:

| Navn             | Lokalitet              | Sårbarhetsstatus |
|------------------|------------------------|------------------|
| Ert              | Garnes st.             | Svært høy risiko |
| Kjøttmeis        | Garnes st.             | Livskraftig      |
| Sitronsommerfugl | Indre Arna             | Livskraftig      |
| Skjørbuksurt     | Espeland               | Livskraftig      |
| Rognasal         | Espeland st. (nedlagt) | Livskraftig      |
| Gulspurv         | Espeland st. (nedlagt) | Livskraftig      |
| Engkallslekta    | Haus/Haukeland         | Sårbar           |
| Revebjelle       | Haukeland st.          | Livskraftig      |
| Åkersvineblom    | Fana                   | Livskraftig      |
| Brunrot          | Fana                   | Livskraftig      |
| Junkerbregne     | Helldal                | Livskraftig      |



Videre er det gjort søk i databasen *Direktoratet for Naturforvaltning – Naturbase*. Det er gjort følgende treff langs strekningen:

| Lokalitet        | Funn             |
|------------------|------------------|
| Tunes            | Hjort, trekkvei  |
| Indre Arna       | Hjort, trekkvei  |
| Espeland         | Vipe             |
| Haus / Haukeland | Kystmarikåpe     |
| Nesttunelva      | Viktig bekkedrag |
| Midttunlia       | Gråor - Heggskog |
| Midttunlia       | Hjort, trekkvei  |

### Vurdering

I henhold til naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i lovens §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, og det skal i tillegg fremgå av vedtaket hvordan disse hensynene er vektlagt i vurderingen av saken. Forvaltningsmålene i naturmangfoldloven §§ 4 og 5 skal også trekkes inn. Miljøkonsekvensene av en foreslått fredning skal vurderes i et helhetlig og langsiktig perspektiv, der målet for den planlagte fredningen og eventuelle skadelige følger for naturmangfoldet veies mot hverandre. Ovenfor er vist utbredelse av ulike sårbare naturtyper og arter. Etter vurdering av fredningsforslagets konsekvenser for naturmangfoldet i tråd med bestemmelsene i naturmangfoldloven kan ikke Riksantikvaren se at fredningen vil påvirke naturmangfoldet i negativ retning på noen av eiendommene og den fredete strekningen. Fredningen vil heller ikke være til hinder for anbefalte skjøtselstiltak til beste for sårbare naturtyper og arter.

Når det gjelder kreosotimpregnerte sviller, har vi følgende kommentarer:

Gamle Vossebanen har hatt kreosotimpregnerte sviller helt siden den ble åpnet i 1883. Den foreslåtte fredningen vil ikke endre på dette. Ved en fredning vil det bli lagt til grunn at ved nødvendig utskifting skal gamle sviller så langt det er mulig erstattes med nye av samme type. Kreosot kan gi skadelig virkning på naturmiljøet. Når det gjelder fakta om kreosot og skadevirkninger viser vi videre til Miljødirektoratets egne informasjonssider:

<http://www.miljodirektoratet.no/no/Tjenester-og-verktoy/Sporsmal-og-svar/Sporsmal-og-svar-om-kreosot/>

Riksantikvaren ber Miljødirektoratet og Fylkesmannen om deres miljøfaglige vurdering av fredningen med bakgrunn i kulturminnets art, forekomst av kreosotimpregnerte tresviller og de funn som foreligger.

### Beskrivelse av kulturminnet

I 1875 ble det fattet Stortingsvedtak om anleggelse av Vossebanen. Hovedbegrunnelse for å etablere banen var å redusere reiseavstanden mellom Bergen og Voss. Tanken var i utgangspunkt å etablere en bane helt til Østlandet, men man besluttet i første omgang å etablere strekningen Voss - Bergen. Vossebanen ble tidlig en del av et allerede etablert samferdselsnett der veier (herunder postveier) og dampbåttrafikk var av vesentlig betydning.

Gamle Vossebanen omfattet opprinnelig den 106,7 km lange strekningen mellom Voss og Bergen. Banen ble bygget som en smalsporet (1067 mm) hovedlinjestrekning, og ble satt i alminnelig drift i 1883. I 1894 vedtok Stortinget å bygge Bergensbanen – en forlengelse av Gamle Vossebanen. I forbindelse med dette ble Gamle Vossebanen bygget om til normalspor (1453 mm). Ombyggingen bød på mange utfordringer, blant annet i forbindelse med utvidelser



av tunneler og lengre kryssingsspor. Store deler av banen var bygget i bratt og kupert fjellterreng med flere tunneler som dels var innsprengt i fjellsiden med høye forstøtningsmurer mot fjorden. Ombyggingen var ferdig i 1904, og i 1908 ble Gamle Vossebanen slått sammen med Bergensbanen.

Under første verdenskrig var strekningen mellom Bergen og Nesttun Norges tettest trafikkerte, og det forelå planer om dobbeltspor og elektrifisering. Gamle Vossebanen ble besluttet elektrifisert i 1940, men arbeidet begynte først etter annen verdenskrig og ble fullført i 1954. I 1964 ble også Bergensbanen elektrifisert. Samme år ble de to tunnelene Arnanipa og Ulrikken åpnet. Dette medførte at reiseavstanden mellom Bergen og Voss ble forkortet med 20 km, og strekningen fra Tunestveit via Garnes, Arna, Haukeland, Midttun, Nesttun, Hop, Fjøsanger, og Minde til Kronstad ble endret til et industrispor uten kjøreledning. På strekningen Midttun-Minde ble sporet senere fjernet og traseen er delvis tatt i bruk som gang- og sykkelvei, samt til andre veiformål. Gamle Vossebanen oppviser derfor infrastruktur og trasévalg både fra tiden som smalsporet og normalsporet, dampdrevet og elektrisk jernbane.

De to delstrekningene Bergen - Minde (utenfor fredningsomfanget) og Tunestveit - Midttun (selve fredningsomfanget), er fremdeles sidespor til Bergensbanen. Strekningen Bergen - Minde er fremdeles i bruk til dette formålet. Det har ikke gått godstrafikk på strekningen Tunestveit - Midttun siden 2001, men strekningen tillates fremdeles brukt til dette formålet. Strekningen Trengereid - Tunestveit (utenfor fredningsomfanget) er fremdeles en del av Bergensbanen.

### **Vurdering av kulturminnet**

Byggingen av et nasjonalt jernbanenett var på mange måter en premissgiver for konstruksjonen av det nye industrialiserte og fremtidsretta Norge. Beslutningen om å etablere Gamle Vossebanen skjedde i en tid da Norge stod på terskelen til en ny tid, hvor nasjonen skulle knyttes tettere sammen. Jernbanen skulle i utgangspunktet ta over etter dampbåttrafikken, men ble et supplement til rutebåtene og postveiene. Gamle Vossebanen bidro til å knytte Vestlandet tettere sammen, øke samferdselen og til sosiale og demografiske endringsprosesser i regionen. Etableringen av jernbanen bidro også til en rask økning av industrietableringer på Vestlandet. I tillegg medførte etableringen av Gamle Vossebanen ny markedstilpassing og store omlegginger innenfor jordbrukssektoren.

Konstruksjonen av banen bød på flere utfordringer som krevde ingeniørtekniske og håndverksmessige løsninger tilpasset et fjordlandskaps variasjon og topografiske forhold. Resultatet ble en jernbanestrekning der samspillet mellom natur og ingeniørkunst er flettet sammen på en unik måte. Det er disse komponentene som gjør at jernbaneanlegget har nasjonal verdi.

Fredningssaken er igangsatt for å sikre varig vern av kulturminneverdiene og opplevelsesverdien Gamle Vossebanen representerer, samt sammenhengen mellom dette tekniske kulturminnet og fjordlandskapet.

Fredning av Gamle Vossebanen etter kml § 22a kompletterer fredning av Garnes stasjon med uthus, vognremisse og lokstall av 26. november 2002 etter kml §§ 15 og 19.

### **Frist for uttalelser**

Merknader til fredningsforslaget må være Riksantikvaren i hende innen 6 uker fra mottagelsen av dette brevet.



Vennlig hilsen

  
 Hanna Kosonen Geiran (e.f.)  
 avdelingsdirektør

  
 Mari Søbstad Amundsen  
 seksjonssjef

Vedlegg: Forslag til forskrift, Bygnings- og objektliste, kart.

Kopi med vedlegg til: Klima- og miljødepartementet, Postboks 8013 Dep, 0030 Oslo/  
 Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo/ Miljødirektoratet - Trondheim,  
 Postboks 5672 Sluppen, 7485 TRONDHEIM/ Statens vegvesen - Region vest, Askedalen 4, 6863  
 LEIKANGER/ Fylkesmannen i Hordaland, Postboks 7310, 5020 Bergen/ Hordaland  
 fylkeskommune - Kultur/ Bergen kommune - Byantikvaren, Postboks 7700, 5020 BERGEN/  
 Bergen kommune, Postboks 7700, 5020 BERGEN/ Museet Gamle Vossebanen, Postboks 638  
 Sentrum, 5807 BERGEN/ Fortidsminneforeningen - Bergen og Hordaland, Klostergaten 28 ,  
 5005 BERGEN/ Norsk jernbanemuseum, Pb 491, 2304 HAMAR/ Museumsbanerådet, Norsk  
 jernbaneklubb, Postboks 1492 Vika, 0116 oslo/ Norsk jernbaneklubb, Pb 1492 Vika, 0116 OSLO

| Mottaker                        | Kontaktperson  | Adresse          | Post       |
|---------------------------------|----------------|------------------|------------|
| Jernbaneverket -<br>Hovedkontor |                | Postboks 4350    | 2308 HAMAR |
| Rom Eiendom AS                  | Sissel Bjørkto | Pb. 1800 Sentrum | 0048 OSLO  |