

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor. **Dato:** 31.05.2017  
**Saksref:** 201700836-1  
**Deres ref.:**  
**Side:** 1 / 10

**Vår saksbehandler:** Kjartan Kvernsveen  
**Telefon:**  
**Mobil:** +47 91655123  
**E-post:** Kjartan.Kvernsveen@banenor.no

## **Bane 2342 sidesporet Tunestveit-Midttun / Gamle Vossebanen. Melding om planlagte eller pågående tiltak på fredet anlegg. Forvaltningsplan**

Bane NOR viser til fredningsforskriften for Gamle Vossebanen og samtale mellom Fylkeskonservator David Aasen Sandved og saksbehandler Erlend Hofstad i Hordaland fylkeskommune den 16. februar då.

### **Bakgrunn:**

Bane 2342 – heretter «Gamle Vossebanen» har vært i bruk for museumstogkjøring siden første halvdel av 1990-tallet og var vurdert som en kandidat for fredning i fra Bane NOR sin (tidligere Jernbaneverket) side i flere år. Bane NOR og Museet Gamle Vossebanen har forsøkt å forholde seg til banen *som om* den var fredet. Fredningsforskriftens vedtagelse innebærer en plikt for Bane NOR til å søke dispensasjon for tiltak som det tidligere tillå eier alene å beslutte. Fredningen innebærer også et behov for å orientere Fylkeskonservatoren om arbeider på eller langs banen som var iverksatt eller planlagt iverksatt på fredningstidspunktet.

### **Praktisk prosess fremover:**

I egenskap av infrastruktureier vil Bane NOR informere Fylkeskonservatoren om de aktuelle tiltakene – og søke de nødvendige dispensasjoner.

Med bakgrunn i ovennevnte samtale legger Bane NOR til grunn at tiltak eller grupper av tiltak som var påbegynt iverksatt på fredningstidspunktet kan fullføres uten søknad om dispensasjon. Dersom Fylkeskonservatoren skulle være av den oppfatning at et meldt tiltak er søknadspliktig, ber Bane NOR om at meldingen behandles som en søknad om dispensasjon.

## Innhold

Særlig om forvaltningsplan:.....	2
Oppsummering:.....	3
«Vanlig vedlikehold» Bane Nors forståelse av begrepet: .....	3
Særlig om utskifting og avhending av slitasjedeler: .....	3
Særlig om banens bygninger: .....	3
Særlig om sikring, vedlikehold og nedleggelse av planoverganger:.....	3
Planoverganger – endring av veidekke: .....	5
Særlig om skilt og signaler langs banen.....	5
Melding om etablering av vegsikringsanlegg på planoverganger (FP 8.5.7) .....	6
Melding om reetablering av spor og øvrig sporrelatert infrastruktur på stasjoner: .....	6
Garnes stasjon:.....	6
Spor og sporplan: .....	6
Ferdigstille svingskive (FP 8.5.2):.....	7
Lokomotivstallen. Reetablering av røykavtrekk og etterisolering av tak. ....	7
Vannstender med vannstendersignal og tilhørende rørføringer (FP 8.5.8): .....	7
Mellomplattform mellom spor 1 og spor 2 (FP 8.5.6 og 8.12):.....	7
Oppretting av plattformkant: .....	7
Oppsummering:.....	8
Arna Gamle Stasjon (FP 8.12):.....	8
Spor og sporplan: .....	8
Oppretting av plattformkant: .....	8
Oppsummering:.....	8
Haukeland Stasjon (FP 8.10):.....	8
Spor og sporplan:.....	8
Oppsummering:.....	8
Midttun stasjon (FP 8.8):.....	9
Etablering av ekspedisjonsbygning: .....	9
Melding om reetablering av grunder på banens stasjoner (FP 8.5.5 og 8.3): .....	9
Melding om reetablering av gjerder på utvalgte steder langs banen og på banens stasjoner (FP 8.5.4): .....	9
Fjerning av ulovlige avfallsdeponier.....	9
Samling og innkjøring av midlertidig anlagte deponier langs banen .....	9

### Særlig om forvaltningsplan:

Fredningsforskriften pålegger Bane NOR å utarbeide en forvaltningsplan for Gamle Vossebanen. Museet Gamle Vossebanen har – på oppdrag fra Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) - utarbeidet en forvaltningsplan for Gamle Vossebanen.

## Oppsummering:

Bane NOR legger til grunn at Museet Gamle Vossebanens forvaltningsplan for Gamle Vossebanen kan tjene som den forvaltningsplan fredningsforskriften pålegger Bane NOR å utarbeide. Dersom Fylkeskonservatoren skulle være av den oppfatning at Bane NOR må utarbeide sin egen forvaltningsplan for Gamle Vossebanen eller at gjeldende forvaltningsplan bør revideres som en konsekvens av fredningen, ber Bane NOR om å bli underrettet om dette.

Der nedenfor nevnte tiltak er listet i Museet Gamle Vossebanens forvaltningsplan for Gamle Vossebanen er dette indikert i overskriftene med forkortelsen FP samt tilhørende punktnummer.

### «Vanlig vedlikehold» Bane Nors forståelse av begrepet:

I § 3 Fredningsbestemmelser nr 3 er «vanlig vedlikehold» fastsatt som grense for hva eier av et fredet anlegg kan foreta seg uten å søke om dispensasjon. Bane NOR erfarer at veiledninger relatert til forståelsen av dette begrepet i det alt vesentlige synes å ha sitt utspring i vedlikehold av eldre bygninger. Slike veiledninger har begrenset overføringsverdi til jernbaneanlegg.

En jernbane skiller seg fra de fleste andre fredede objekter av eldre dato på flere måter:

- Den er sammensatt av masseproduserte standardkomponenter som er laget for å slites og for å skiftes ut.
- Som operativ bane er den er underlagt en omfattende lovgivning i tillegg til fredningsbestemmelsene.
- Den er svært godt dokumentert; komponentene og enkeltobjektene den består av er for en stor del registrert i Bane NORs database Banedata.
- Samme spørsmål eller problemstilling kan komme opp flere steder eller flere ganger mer eller mindre til samme tid.

### Særlig om utskifting og avhending av slitasjedeler:

Bane NOR legger til grunn at alle masseproduserte standardkomponenter i infrastrukturen; herunder skinner, sviller, sporveksler, befestigelse etc. kan tas ut av sporet når de er uttjent/utslitt og at de kan erstattes med nye, tilsvarende komponenter.

Bane NOR legger videre til grunn at ovennevnte komponenter kan avhendes på dertil egnet måte når de er uttjent/utslitt.

### Særlig om banens bygninger:

Bane NOR eier Arna G Stasjon; bygningen er i sin helhet utleid til Museet Gamle Vossebanen som også har vedlikeholdsansvaret for bygningen. De øvrige bygningene langs banen eies av Museet Gamle Vossebanen.

Bane NOR finner det mest hensiktsmessig at all kommunikasjon relatert til tiltak på Arna G stasjon går direkte mellom Fylkeskonservatoren og Bane NOR mens tiltak relatert til Museet Gamle Vossebanens bygninger går direkte mellom Fylkeskonservatoren og Museet Gamle Vossebanen.

### Særlig om sikring, vedlikehold og nedleggelse av planoverganger:

Planoverganger er blant de mest ulykkesutsatte punktene på jernbanenettet. Bane NOR har lenge arbeidet med å sikre eller sanere slike. Et myndighetskrav relatert til planoverganger har vært i kraft i mer enn ti år. Kravet står per dato i «Jernbaneinfrastrukturforskriften» og lyder som følger (utdrag):

**«§ 3-6 Planoverganger**

*Planoverganger skal være tilrettelagt for sikker passering av veifarende.*

*Planoverganger på offentlige veier skal ha veisikringsanlegg. Infrastrukturforvalter skal i tillegg vurdere om det er behov for veisikringsanlegg på andre planoverganger ved endring av blant annet mengde og type trafikk på vei eller jernbane eller endring av hastighet på strekningen.*

[...]

Dette kravet er nå under implementering på Gamle Vossebanen. Bane NOR ønsker om mulig å nedlegge planoverganger gjennom å etablere planfrie kryss mellom veg og bane.

Bane NOR finner støtte for å etablere planfrie kryss mellom veg og bane i fredningsforskriftens § 3 Fredningsbestemmelser, pkt 4 og 5:

*«4. Nødvendige tiltak i forbindelse med jernbanedrift kan gjennomføres etter dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten. Det samme gjelder etablering av krysningspunkt som er nødvendige av hensyn til veisikkerhet, jord- og skogbruksdriften i området eller andre viktige samfunnsinteresser, forutsatt at banelegemet ikke blir fjernet eller vesentlig skadet.»*

*5. Tiltak i forbindelse med sikkerhet kan gjennomføres etter dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten. Det skal gis dispensasjon for ombygging og utskifting dersom dette er nødvendig av hensyn til sikkerheten. I slike tilfeller skal det så langt det er mulig tas hensyn til kulturminnenes verneverdi.*

Der det blir uforholdsmessig krevende å etablere planfrie kryss, er løsningen å etablere vegsikringsanlegg (varselklokker, signaler mot veg og bane og eventuelt bommer). Gamle Vossebanen hadde flere vegsikringsanlegg da strekningen var en del av Bergensbanen, men de ble demontert etter at strekningen ble nedgradert til sidespor. Å reetablere vegsikringsanlegg kan således også subsumeres under samme §, pkt 6:

*«Tilbakeføringer til opprinnelig eller tidligere utseende og/eller konstruksjoner kan gjennomføres dersom de kan gjøres på et sikkert, dokumentert grunnlag og etter dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten.»*

Vegsikringsanleggene som nå monteres langs Gamle Vossebanen er av moderne type. Bane NOR har vurdert å bruke eldre anlegg, men valgte å gå for nye anlegg for å ha enkel tilgang til reservedeler – og for å kunne bruke samme leverandør/fagmiljø (med kompetanse til å forestå feilretting og vedlikehold) både på Gamle Vossebanen og på det nasjonale jernbanenettet for øvrig. Bane NORs erfaring er at de vegfarende fort mister respekten for vegsikringsanlegg som feiler. Det er en situasjon vi ønsker å unngå.

Der planoverganger utsettes for tyngre eller vesentlig flere veikjøretøy enn de i sin tid ble konstruert for, oppstår et hyppig og tilbakevendende vedlikeholdsbehov. Så vel planovergangslemmene / planovergangsdekket som skinner og sviller overbelastes og kjøres i stykker. For å bøte på problemet, har Bane NOR valgt å skifte ut skinnene gjennom planovergangen med et større skinneprofil som bedre tåler belastningen fra veikjøretøyer. Bane NOR har – av samme grunn - valgt å skifte ut tresviller med betongsviller gjennom disse planovergangene. På Gamle Vossebanen er dette blant annet gjort gjennom planovergangene ved km 466,560 «Rundkjøring Garnesvegen / Hardangervegen» og ved km 466,580 «Gangvei v. rundkj. GARNESVN/HARDANGERVN» (begge ved «Bommanen» i østre ende av Arna G. stasjon) samt ved planovergangen på km 478,9204 «Dyngelandsvegen».

Bane NOR legger til grunn at denne typen endringer bør ligge innenfor en pragmatisk tolkning av fredningsforskriftens begrep «vedlikehold». Endringene er lite synlige; de er nødvendige av hensyn til sikkerheten, og bidrar til å redusere slitasjen på og ødeleggelsen av anlegget. Slike endringer registreres i Bane NORs infrastrukturregister «Banedata» og vil være tilgjengelige for Fylkeskonservatoren på forespørsel.

Bane NOR legger til grunn at det vil være tilstrekkelig å gi Fylkeskonservatoren en melding dersom en planovergang blir utstyrt med sikringsanlegg. Tilsvarende legges til grunn at det vil være tilstrekkelig med en melding dersom en planovergang stenges for ferdsel. Ved stengning vil en eventuell kjøreløp (dekke) i sporet bli fjernet. Eventuelle grunder kan etter en konkret vurdering bli stående på sin plass, men de vil bli sikret mot åpning. Skilt hvis tekst eller betydning ikke lenger vil være korrekt, kan etter en konkret vurdering bli fjernet.

## **Planoverganger – endring av veidekke:**

Bane NOR har vurdert en utskifting av planovergangsleder / planovergangsdekke av tre, grus eller asfalt med moderne planovergangsleder av kunststoff og metall. Dette kan være aktuelt i planoverganger med særlig høy trafikk. Dette vil være synlige endringer som Bane NOR finner det naturlig å søke om dispensasjon for å innføre. Det kan i tilfelle være hensiktsmessig å fremme én felles søknad for alle planoverganger hvor tiltaket finnes å være aktuelt.

## **Særlig om skilt og signaler langs banen.**

Skiltene som stod langs «Gamle Vossebanen» på fredningstidspunktet er omfattet av fredningen. Strekningen mangler imidlertid flere skilt, noen skilt står også på feil sted grunnet endret kjørehastighet. Noen skilt settes opp i tilknytning til planoverganger.

Alle skilt langs en operativ jernbane har til felles at de gir en ordre eller en informasjon til banens lokomotiv- eller vedlikeholdspersonale. Gamle Vossebanen er ikke bare en operativ museumsjernbane, men også en del av det nasjonale jernbanenettet. Skiltene som benyttes må derfor – så langt personalet må forholde seg til dem – plasseres ut fra de samme regler og kunne forstås av alt personale som kjører tog av det nasjonale jernbanenettet. De må også gi riktig informasjon til enhver tid. Heri ligger at skilt som står på feil sted må flyttes, at skilt som mangler må settes opp, at skilt som gjelder en planovergang som ikke lenger er i bruk må fjernes, og at skilt som gjelder en planovergang som på fredningstidspunktet ikke var sikret med vegsikringsanlegg må erstattes med skilt som opplyser at planovergangen er sikret med vegsikringsanlegg etter hvert som slike blir etablert.

Skiltene som benyttes langs Gamle Vossebanen er med få unntak beskrevet i «Trafikkregler for Jernbaneverkets nett».

Følgende skilttyper er aktuelle for reetablering langs Gamle Vossebanen. De mangler helt i dag: (Signalnummerne i parentes nedenfor henviser også til illustrasjoner. Disse kan fremlegges eller oversendes hvis Fylkeskonservatoren har behov for dem.)

- Hastighetsskilt (Signal 68 A, 68 B og 68 D)
- Fall- og stigningsvisere (Signal 63 A og 63 B)
- Vannstendersignal (Trykk 401M signal 61 og 62)

Følgende skilt- og signaler er aktuelle for supplering eller relokalisering langs Gamle Vossebanen. De var i bruk på banen på fredningstidspunktet. Noen skilt / signaler av disse typene mangler, andre står på feil sted):

- Kilometerskilt (Signal 75 A) (De opplyser avstand fra Oslo). Det benyttes samme utgave av skiltet som i banens driftstid.
- Femhundremetersmerker (Signal 75 A). (De benyttes midt mellom hvert kilometerskilt. Det benyttes samme utgave av skiltet som i banens driftstid.
- Hundremetersmerker (De deler opp strekningen mellom kilometerskiltene og femhundremetersmerkene) Det benyttes samme utgave av skiltet som i banens driftstid.
- Opplysningsskilt om ulovlig ferdsel.
- Orienteringssignal for planovergang og/ eller holdeplass (Signal 67A, B, C, D og E)

- Sporrennerskilt – Hev og Senk (Signal 75 C og 75 D)
- Sporvekselsignaler (Signal 25) Se egen omtale i neste avsnitt
- Sporsperresignaler (Signal 27) Se egen omtale i neste avsnitt
- Planovergangssignaler (Signal 55, 56, 57 og 58 ), grense-/innkoblingsstolpe (signal 64 A) og planovergangskilt (signal 70). Disse settes opp i tilknytning til planoverganger med automatiske vegsikringsanlegg.

På fredningstidspunktet var påbegynt remontering av sporveksel- og sporsperresignaler på banens stasjoner og sidespor. Disse signalene har til formål å fortelle lokomotivpersonale og sporskiftere om sporvekslenes og sporsperrenes posisjon og således bidra til sikrere og mer effektive tog- og skiftebevegelser. Stasjonene og sidesporene hadde slike signaler tidligere. Signalholderne er i noen grad på plass, men signalhodene var på et tidspunkt blitt fjernet. Det dreier seg således om «*tilbakeføringer til tidligere utseende og/eller konstruksjon*»; jfr. fredningsforskriftens § 3 pkt 6.

Bane NOR legger til grunn at skilt og signaler med tilhørende stolper kan fjernes, flyttes, settes opp eller monteres etter hvert som behovet tilsier det og at dette kan skje innenfor en pragmatisk fortolkning av fredningsforskriftens begrep «vanlig vedlikehold». Videre legges til grunn at ødelagt skilt kan demonteres og erstattes med skilt av tilsvarende type – dette er standardiserte skilt. Skiltene / signalene som benyttes vil være av samme type som skilt som allerede er i bruk langs strekningen i dag. Med unntak for lyssignaler ved planoverganger – jfr. egen omtale – vil bli tilstrebet benyttet signaler og skilt av eldre type.

#### **Melding om etablering av vegsikringsanlegg på planoverganger (FP 8.5.7)**

Nedenfor listes samtlige av Gamle Vossebanens planoverganger på offentlig veg. Overgangene er sortert etter banens kilometrering. For i alt fire av disse planovergangene er opplyst om planlagte eller pågående sikringsarbeider.

- 1) Km 462,376 "Marinen"
- 2) Km. 463,310 Garnesvegen (Vei ned til tidligere fergeteie Garnes – Haus i vestre ende av Garnes st)
- 3) Km 465,895 Storanaset. Statens Vegvesen planlegger å erstatte planovergangen med en planfri kryssing i form av en brokonstruksjon.
- 4) Km 466,560 Rundkjøring Garnesvegen/Hardangervegen (I østre ende av Arna G stasjon)
- 5) Km 466,580 Gangvei v. rundkj. Garnesvn/Hardangervn (I østre ende av Arna G stasjon)
- 6) Km 466,885 "Snarvei" (Gangvei i vestre ende av Arna G stasjon. Sikret med faste sjikaner)
- 7) Km 471,305 Espeland st
- 8) Km 471,960 Lonaleitet / Espelandshallen (Fv 237) Vegsikringsanlegg med varselklokker og signaler mot veg og bane reetablert per 30. mars 2017
- 9) Km 472,476 Hardangerveien (Sikret med moderne sjikaner)
- 10) Km 472,677 Lone (Fv 237) Vegsikringsanlegg med varselklokker og signaler mot veg og bane reetablert per 15. desember 2016
- 11) Km 473,685 Kalihaugen (gang/sykkelvei med biltrafikk)
- 12) Km 474,550 Brattlandsveien
- 13) Km 478,9204 Helldal / Dyngelandsvegen. Vegsikringsanlegg med varselklokker og signaler mot veg og bane reetablert per 30. mars 2017.

#### **Melding om reetablering av spor og øvrig sporrelatert infrastruktur på stasjoner:**

### **Garnes stasjon:**

#### **Spor og sporplan:**

Garnes stasjons sporplan er komplett; det gjenstår kun vanlig vedlikehold (utskifting av sviller, tilførsel av ballast, sporjustering) for å sette spor 2 i stand for gjennomkjøring av tog.

Spor 3 er i dag et buttspor som ender før svingskiven. Det benyttes for tiden til langtidshensetting av vognmateriell. Enden av sporet er i dag sikret med en sville som er lenket fast til skinnene med en kjetting. Denne sikringsløsningen planlegges erstattet med en smidd endebutt.

Spor 5 er i dag et buttspor mellom pakkhuset og Garnesvegen. Det benyttes for tiden til hensetting av driftsklart persontogmateriell. Enden av sporet mangler i dag påkrevet sikring mot at rullende materiell som skyves for langt havner på gårdsplassen mellom stasjonsbygningen og pakkhuset. Sporet planlegges sikret med en smidd endebutt; dersom plassen ikke tillater det vil bli benyttet en sville som er lenket fast til skinnene med en kjetting.

### Ferdigstille svingskive (FP 8.5.2):

Svingskiven utenfor lokomotivstallen på Garnes stasjon er under arbeid, det gjenstår å etablere gangbaner, montere spaker for betjening, låseinnretninger for sikring, noe kompletterende arbeider på steinkransen rundt skiven osv.

Arbeidet med skiven var igangsatt på fredningstidspunktet. Bane NOR har bevilget penger til ferdigstillelse.

### Lokomotivstallen. Reetablering av røykavtrekk og etterisolering av tak.

Museet Gamle Vossebanen har etter søknad mottatt midler fra Bane NOR til reetablering av den innvendige delen av røykavtrekket i lokomotivstallen. Hensikten med røykavtrekket er å gjøre det mulig å fyre opp og klargjøre lokomotivet mens det står innendørs; hvilket var det normale i driftstiden. I tillegg til å være en reetablering, har tiltaket også positive arbeidsmiljø- og sikkerhetsmessige konsekvenser. Det vil også bidra til redusert klimaslitasje på damplokomotivet.

### Vannstender med vannstendersignal og tilhørende rørføringer (FP 8.5.8):

Museet Gamle Vossebanen har etter søknad mottatt midler fra Bane NOR til en reetablering av vannstenderen i østre ende («Osloenden») av Garnes stasjon. Vannstenderen vil være svingbar; under bruk vil den stå på tvers av sporet.

Det kan bli nødvendig å grave opp deler av stasjonsområde for å reetablere vanntilførselen til vannstenderen.

Bane NORs eneste krav til reetableringen er at vannstenderen sikres/forrigles slik at den ikke kan etterlates i en posisjon som gjør at den kan kjøres på av tog som trafikkerer strekningen.

### Mellomplattform mellom spor 1 og spor 2 (FP 8.5.6 og 8.12):

Bane NOR har gitt Museet Gamle Vossebanen tilskudd til å reetablere mellomplattformen på Garnes stasjon. Tilskuddet ble gitt i 2017.

### Oppretting av plattformkant:

Bane NOR har gitt Museet Gamle Vossebanen tilskudd til å rette opp plattformen mot spor 1 på Garnes stasjon. Bakgrunnen er at trafikk med tyngre kjøretøyer har presset plattformens steinkant ut mot sporet og at dette etter hvert vil kunne true «det frie rom»; dvs. klaringen tog må ha for å kunne passere plattformen uten å komme i berøring med den. Tilskuddet ble gitt i 2017.

### Oppsummering:

Dersom Fylkeskonservatoren ønsker nærmere informasjon om noen av de ovenfor beskrevne arbeidene på Garnes stasjon, ta kontakt med Bane NOR.

### **Arna Gamle Stasjon (FP 8.12):**

#### Spor og sporplan:

Bane NOR har bevilget midler til reetablering av sporplanen på Arna G. stasjon og til en generell oppgradering av stasjonsområdet. Arna G. er Gamle Vossebanens mest synlige stasjonsanlegg. Det ligger midt i tettstedet, er omgitt av veier på alle kanter og benyttes flittig av så vel turgåere som av lokalt bosatte og kollektivreisende som har sin daglige gange i området. Det er derfor viktig for Bane NOR at stasjonsområdet fremstår i god og velholdt stand.

På fredningstidspunktet var påbegynt en reetablering av stasjonens spor 2 og spor 3, herunder montering av manglende komponenter i sporveksel 4 i stasjonens vestre ende. I vest (mot Midttun) vil sporvekslene beholde sin nåværende plassering. I øst (mot Garnes) vil det sannsynligvis bli nødvendig å gjøre tilpasninger på grunn av rundkjøringen der Garnesvegen (vei 276) møter Indre-Arnavegen (vei 277). Sporveksel 1 – stasjonens østligste sporveksel – lå tidligere øst for rundkjøringen. Når kryssingsspoet skal reetableres vil sporvekselen mellom spor 1 og spor 2 i øst sannsynligvis måtte plasseres vest for rundkjøringen. Dette for å begrense konflikten med Garnesvegen. Spor 3 var tidligere et gjennomgående spor med sporveksel i begge ender. Konflikten med Garnesvegen gjør det mer hensiktsmessig å reetablere spor 3 som et buttspor og avslutte det med en smidd endebutt av samme type som beskrevet under avsnittet «Spor og sporplan» under Garnes stasjon.

#### Oppretting av plattformkant:

Bane NOR har gitt Museet Gamle Vossebanen tilskudd til å rette opp plattformen mot spor 1 på Arna G. stasjon. Bakgrunnen er at trafikk med tyngre kjøretøyer har presset plattformens steinkant ut mot sporet og at dette etter hvert vil kunne true «det frie rom»; dvs. klaringen tog må ha for å kunne passere plattformen uten å komme i berøring med den. Tilskuddet ble gitt i 2017.

### Oppsummering:

Dersom Fylkeskonservatoren ønsker nærmere informasjon om de ovenfor beskrevne arbeidene på Arna G. stasjon, ta kontakt med Bane NOR.

### **Haukeland Stasjon (FP 8.10):**

#### Spor og sporplan:

På fredningstidspunktet var stasjonens kryssingsspor reetablert og tatt i bruk. Det gjenstår å reetablere forbindelsen i østre ende av spor 3 med hovedspor (gjennom å reetablere en sporveksel), samt å sikre enkelte sporveksler med kontrollåser.

### Oppsummering:

Dersom Fylkeskonservatoren ønsker nærmere informasjon om de ovenfor beskrevne arbeidene på Haukeland stasjon, ta kontakt med Bane NOR.



## **Midttun stasjon (FP 8.8):**

### **Etablering av ekspedisjonsbygning:**

Bane NOR har gitt Museet Gamle Vossebanen tilskudd til etablering av en ekspedisjonsbygning på endestasjonen Midttun. Stedet har ikke tidligere hatt noen ekspedisjonsbygning. Tilskudd er gitt i flere omganger, noe planarbeid er utført.

Fra Bane NORs side var hensikten med å gi dette tilskuddet primært å redde den verneverdige ekspedisjonsbygningen fra tidligere Grundset stasjon og sikre denne nytt liv ved en museumsjernbane. Bygningen er tegnet av statsbanenes arkitekt Georg Andreas Bull.

Stasjonsområdet på Midttun er ikke omfattet av fredningen av Gamle Vossebanen; det fredede området stopper ved broen som toget kjører over på vei inn på stasjonen. Da det likevel inngår funksjonelt i det samlede baneanlegget, ønsker Bane NOR at Fylkeskonservatoren skal være kjent med planen.

### **Melding om reetablering av grunder på banens stasjoner (FP 8.5.5 og 8.3):**

Bane NOR har gitt Museet Gamle Vossebanen tilskudd til reetablering av grunder på banens stasjoner. Tilskuddet ble gitt i 2017.

Dersom Fylkeskonservatoren ønsker nærmere informasjon om reetableringen av grunder på banens stasjoner, ta kontakt med Bane NOR.

### **Melding om reetablering av gjerder på utvalgte steder langs banen og på banens stasjoner (FP 8.5.4):**

Bane NOR har gitt Museet Gamle Vossebanen tilskudd til nyproduksjon av gjerdestolper av gammel type og til reetablering av gjerder. Gjerdestolper av gammel type er produsert, montering av gjerder er påbegynt.

Dersom Fylkeskonservatoren ønsker nærmere informasjon om reetableringen av gjerder på banens stasjoner, ta kontakt med Bane NOR.

### **Fjerning av ulovlige avfallsdeponier**

Bane NOR har registrert forekomster av at banens grunn er blitt benyttet til ulovlige avfallsdeponier. Ett stort deponi er registrert ved km 462,5 «Djønne-tippen»; et mindre deponi er registrert ved km 469,285. Begge inneholder bygningsavfall som er jernbanen uvedkommende.

Bane NOR vil besørge disse deponiene fjernet. Vi legger til grunn at dette er å anse som «vanlig vedlikehold» og således ikke er meldepliktig.

### **Samling og innkjøring av midlertidig anlagte deponier langs banen**

I forbindelse med banevedlikeholdet ble brukte infrastrukturkomponenter, herunder tresviller, skinner, innfestingsutstyr demontert og lagt ved siden av sporet. Komponentene ble i varierende grad samlet sammen, kjørt inn og avhendet. På fredningstidspunktet fantes flere slike forekomster langs banen. Bane NOR og Museet Gamle Vossebanen besørger disse samlet sammen og kjørt inn; men dette vil være en vedvarende prosess. Nye, midlertidige deponier vil oppstå som en konsekvens av det årlig tilbakevendende sporvedlikeholdsarbeidet; eldre, mindre forekomster av komponenter blir avdekket fortløpende.

Bane NOR legger til grunn at samling, innkjøring og avhending av uttjente komponenter er å anse som en del av det løpende vedlikeholdet av banen og således ikke er meldepliktig.

Bane NOR ser frem til et godt og tillitsfullt samarbeid med Fylkeskonservatoren om vår og Museet Gamle Vossebanens forvaltning av Gamle Vossebanen. Ta kontakt dersom det skulle være spørsmål.

Med vennlig hilsen

Tony Dæmring  
Områdedirektør  
Område Vest

Kjartan Kvernsveen  
Seniorrådgiver  
Infrastruktur Vedlikehold strategi

**Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur**

**Mottakere:**

Hordaland Fylkeskommune - Fylkeskonservator

**Kopi:**

Museet Gamle Vossebanen