



SAKSBEHANDLER
Siri Hagen og Elisabeth Nordling

VÅR REF.
14/02665-6

ARK. B - Bygninger
168 (Rjukan) Tinn - Te

DERES REF.

INNVALGSTELEFON

+47 982 02 756

DERES DATO

VÅR DATO
29.05.2015

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

Se mottakerliste

KOPI

KROSSOBANEN TAUBANE - TINN KOMMUNE - VEDTAK OM FREDNING MED HJEMMEL I LOV OM KULTURMINNER § 15 OG § 19 JF § 22

Vi viser til tidligere utsendt fredningsforslag for Krossobanen taubane, datert 07.05.2015 som har vært på høring hos berørte parter og instanser. På grunnlag av dette fattet Riksantikvaren følgende vedtak:

VEDTAK:

Med hjemmel i lov om kulturminner 9. juni 1978 nr. 50 §§ 15 og 19, jf. § 22, freder Riksantikvaren Krossobanen taubane. Fredningen gjelder hele eller deler av følgende gnr./bnr. i Tinn kommune: 126/238, 126/7, 126/2, 125/4, 125/5, 134/1 og 134/6. De deler/teiger av gnr./bnr. som ligger utenfor avmerket fredningsområde omfattes ikke av fredningen.
AskeladdenID: 180516-(1 til 9).

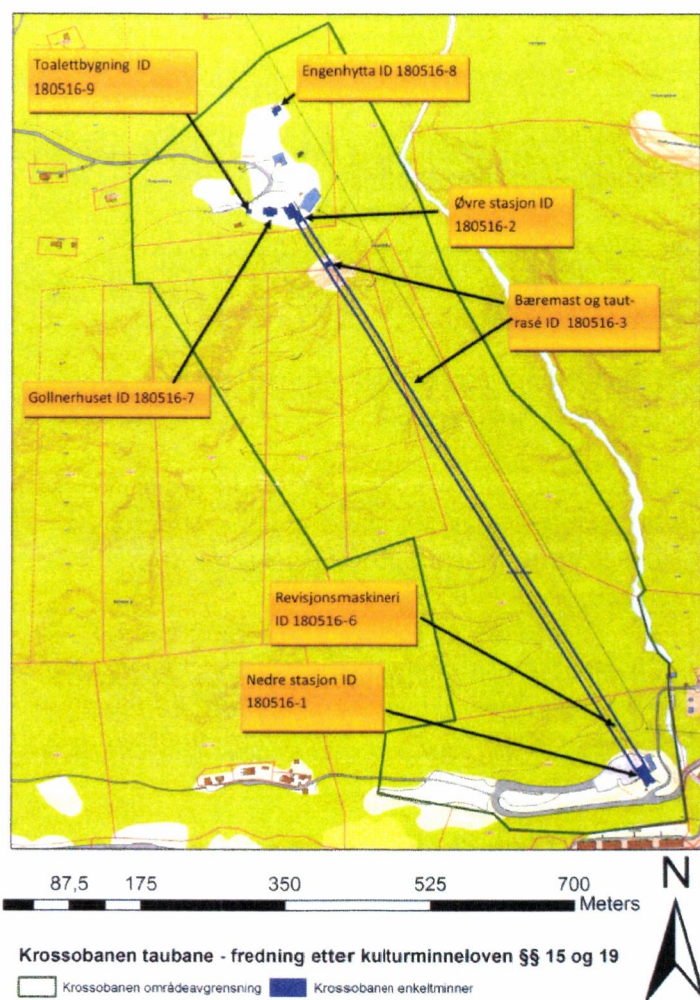
Omfanget av fredningen

Fredningen etter § 15 omfatter følgende:

1. Nedre stasjon, bygningsnr. 8644357-1, Tinn kommune (ID 180516-1). Fredningen omfatter eksteriøret (med kontorbrakken) og følgende deler av interiør og inventar:
 - 1.1. Vognrommet med:
 - 1.1.1. Redningsvogn I.
 - 1.1.2. Redningsvogn II.
 - 1.2. Maskinrommet med to sjakter for lodd og verkstedsrom med følgende inventar:
 - 1.2.1. Maskineri inkludert klinket bærestativ, drivverkskshjul og andre deler. Fredningen omfatter ikke ny motor.
 - 1.2.2. Lodd, tre stk.
 - 1.2.3. Tau inkludert fjærer: to bæretau, ett trekktau, ett balansetau og ett reservetau.

2. Øvre stasjon, bygningsnr.165840208, Tinn kommune (ID 180516-2). Fredningen omfatter eksteriøret inkludert det åpne vognrommet og følgende deler av interiør og inventar:
 - 2.1. Maskinrom med:
 - 2.1.1. Motor fra Siemens.
 - 2.1.2. Reservemotor inkludert klinket bærestativ.
 - 2.1.3. Maskineri med drivverkshjul, remmer og andre deler.
 - 2.1.4. Verktøytavle.
 - 2.1.5. Ampere-måler.
 - 2.2. Drivverksrom med:
 - 2.2.1. Drivverksmaskineri, inkludert bærestativ og støpte hjul for bæretau.
 - 2.2.2. Tau inkludert fjærer: to bæretau, ett trekktau, ett balansetau og ett reservetau.
 - 2.3. Kontrollrom med:
 - 2.3.1. Styringspult.
 - 2.3.2. Bremsmaskineri.
 - 2.4. Lagerrom med underliggende rom med:
 - 2.4.1. Hjul for reservetau.
 - 2.5. Utstillingsrom med trapp.
 - 2.6. Trapperom til utsiktsterrasse.
 - 2.7. Tilbygd trapperom til vognrom.
3. Bæremast og tautrasé, Tinn kommune (ID 180516-3). Fredningen omfatter hele konstruksjonen med tau.
4. Gondolvogn 1 («Tyttebæret»), Tinn kommune (ID 180516-4). Fredningen omfatter hele konstruksjonen inkludert løpeverket.
5. Gondolvogn 2 («Blåbæret»), Tinn kommune (ID 180516-5). Fredningen omfatter hele konstruksjonen inkludert løpeverket.
6. Revisjonsmaskineri på Nedre stasjon, Tinn kommune (ID 180516-6). Fredningen omfatter maskineriet.
7. Gollnerhuset, bygningsnr. 165840224, Tinn kommune (ID 180516-7). Fredningen omfatter eksteriøret og oppbygging i naturstein for hage og balkong.
8. Engenhytta, bygningsnr. 165840186, Tinn kommune (ID 180516-8). Fredningen omfatter eksteriøret.
9. Toalettbygning, bygningsnr. 165841263, Tinn kommune (ID 180516-9). Fredningen omfatter eksteriøret.

Fredningen etter § 19 omfatter et område rundt objektene avmerket på kartet nedenfor:
Før øvrige detaljkart, se dokumentasjonsvedlegg.



Formålet med fredningen

Formålet med fredningen er å bevare Nord-Europas første totaus svevebane for personbefordring som representant for taubaneteknologi og som eksempel på fremveksten av fritidsaktiviteter og fjellturisme på 1900-tallet. Fredningen skal bidra til å bevare Krossobanen som eksempel på hvordan Rjukan som company town ble driftet og planlagt i sin helhet av Norsk Hydro, også innen fritid og velferd.

Fredningen av bygningenes eksteriør skal sikre arkitekturen. Både hovedstrukturen i det arkitektoniske uttrykket og detaljeringen, så som fasadeløsning med dekor, vinduer, dører, materialbruk og overflater skal opprettholdes. Formålet er videre å bevare rominndeling, bygningsdeler og overflater i interiøret som inngår i fredningen. Fredet inventar/maskineri skal bevares for å sikre de taubaneteknologiske verdiene i anlegget, slik at opprinnelig driftsmåte er lesbar.

Fredningen av gondolvognene og redningsvognene skal sikre deres utforming, konstruksjonsmåte og materialbruk, samt operasjonelle deler.

Fredningen av området rundt har som formål å bevare og sikre virkningen av anlegget i omgivelsene, og ivareta bygningenes innbyrdes sammenheng og struktur. Områdefredningen skal

videre sikre uttrykket til området rundt bygningene med elementer som bl.a. veier og stier, herunder Ryes vei, trapper, grøntareal, terreng, dekker, gjerder, og murer (listen er ikke uttømmende).

Fredningsbestemmelser

Fredningsbestemmelsene er utformet i samsvar med fredningens formål og gjelder i tillegg til kulturminnelovens bestemmelser om vedtaksfredete kulturminner fra nyere tid.

Fredningsbestemmelser for bygninger/anlegg fredet etter kulturminneloven § 15:

- 1 Det er ikke tillatt å rive, skade eller flytte objektene eller deler av disse, inkludert maskineri som er omfattet av fredningen.
- 2 Det er ikke tillatt å bygge om bygningenes eksteriør. Unntatt fra dette er eventuelle tilbakeføringer, jf. punkt 5. Se også punkt 7 og 8.
- 3 Det er ikke tillatt å skifte ut elementer eller materialer, forandre overflater eller utføre annet arbeid utover ordinært vedlikehold på objektenes eksteriør, interiør og maskineri som er omfattet av fredningen. Unntatt fra dette er eventuelle tilbakeføringer, jf. punkt 5. Se også punkt 7 og 8.
- 4 Vedlikehold og istandsetting skal skje med tradisjonelle materialer og metoder tilpasset objektenes egenart og på en måte som ikke reduserer de kultur- og teknologihistoriske verdiene. Dette gjelder også ved tradisjonell intervallutskifting av hjul, gummideler og annet.
- 5 Tilbakeføringer til opprinnelig eller tidligere utseende og/eller konstruksjoner kan tillates i særlige tilfeller under forutsetning av at tiltaket kan gjøres på et sikkert, dokumentert grunnlag og etter dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten.

Fredningsbestemmelser for området fredet etter kulturminneloven § 19:

- 6 Innenfor det fredete området må det ikke settes i verk tiltak eller bruksendring som kan forandre området karakter eller på annen måte motvirke formålet med fredningen. Dette gjelder alle former for bebyggelse, anlegg og utvidelse av veier eller parkeringsplasser, oppsetting av gjerder, endring av beplantning, belysning eller belegg, planering, masseuttak, utfylling og andre landskapsinngrep. Se også punkt 7 og 8.

Dispensasjon

- 7 Fredningen medfører at det må søkes om tillatelse/dispensasjon til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig vedlikehold, jf. kulturminneloven §§ 15a og 19 tredje ledd. Søknad om tillatelse skal sendes fylkeskommunen som avgjør om tiltaket kan iverksettes, evt. på visse vilkår. Oppstår det tvil om hva som anses som vanlig vedlikehold, skal fylkeskommunen likeledes kontaktes.

Fredningen skal ikke være til hinder for:

- 8 Fredningen skal ikke være til hinder for sikkerhetsmessig forsvarlig bruk av banen, bygningene og området. Kulturminneforvaltningen skal gi dispensasjon for nødvendige tiltak for å tilpasse banen, bygningene og området til bruk, så lenge det ikke er i strid med formålet med fredningen.

- 9 *Tiltak som i eventuelle nødssituasjoner må gjøres av sikkerhetshensyn, kan gjennomføres uten dispensasjon. I slike situasjoner skal det, så langt det er mulig, tas hensyn til kulturminnenes verneverdi. Eventuelle tiltak skal umiddelbart meddeles forvaltningsmyndighet.*

Følger av fredningen

Lovhenvisning:

Når det gjelder behandlingen av fredete hus og anlegg og områdene rundt, vises det til kulturminneloven §§ 15a, 16, 17, 18, 19 og 21, samt ovennevnte fredningsbestemmelser.

Arbeider som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven, må i tillegg forelegges kommunale myndigheter. Det gjøres oppmerksom på at tillatelser etter kulturminneloven må foreligge før arbeider i tråd med plan- og bygningsloven kan settes i verk.

Vedlikehold:

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

For mer informasjon om vedlikehold og forvaltning av fredete bygninger og anlegg, vises det til Riksantikvarens informasjonsblader. Se særlig nr. 11.1.1. Juridiske forhold – Å eie et fredet hus, www.riksantikvaren.no.

Dispensasjon:

Fredningen medfører at det må søkes om tillatelse/dispensasjon til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig vedlikehold, jf. kulturminneloven §§ 15a og 19 tredje ledd. Se også pkt. 7 i fredningsbestemmelsene.

Økonomisk tilskudd:

Det er anledning til å søke fylkeskommunen om tilskudd til vedlikehold og istandsettingsarbeider.

Dersom det etter § 15a blir gitt dispensasjon med vilkår som virker fordyrende på arbeidet, skal det gis helt eller delvis vederlag for utgiftsøkningen, jf. § 15a annet ledd.

Fylkeskommunen kan gi opplysninger om frist for innsendelse av og krav til søknad.

Kort karakteristikk av kulturminnet

Krossobanen ble ved åpningen i januar 1928 realisert som Nord-Europas første totaus svevebane for personbefordring. Gondolbanen ble initiert av Hydro som et velferdstiltak for å bringe befolkningen på og rundt Rjukan opp i sola i vinterhalvåret og generelt lette adgangen til høyfjellet. Krossobanen illustrerer godt hvordan Rjukan som company town ble driftet og planlagt i sin helhet av Norsk Hydro, også innen fritid og velferd. Den representerer videre både taubaneteknologi og fremveksten av fritidsaktiviteter og fjellturisme på 1900-tallet.

Begrunnelse for fredningsvedtaket

Norsk Hydros etablering på Notodden og Rjukan fremstår som det mest autentiske og samfunnsmessig helhetlige bevarte eksemplet i Norge på den andre industrielle revolusjon med den elektrisk baserte industriens gjennombrudd. Den andre industrielle revolusjon bidro til å forandre Norge og til å skape et moderne velferdssamfunn, materielt og kulturelt, på 1900-tallet. Anleggene på Rjukan og Notodden var et norsk industriforetagende i verdensklasse. Krossobanen er en del av dette, og er et av objektene som best illustrerer hvordan Rjukan som company town ble skapt og tilrettelagt av Hydro.

Krossobanen med tilhørende bygninger fremstår som godt bevart og i god stand. Banen er fremdeles i regulær trafikk.

Teknologi

Krossobanen illustrer hvordan ny internasjonal teknologi ble tatt i bruk for fritids- og velferdstiltak. Utviklingen hadde gått fra ulike typer baner for frakt av gods, spesielt baner benyttet av de tyske og italienske militære i Alpene under 1. verdenskrig, til baner som kom sivilbefolkningen til gode. De fire første svevebanene for personbefordring i verden ble bygd i årene 1908-1912, men det var først etter krigen at den teknologiske utviklingen gjorde det mulig med sikker og rask personbefordring uten mellomstasjoner og mange master.

Så sent som i 1920 hadde det verdenskjente firmaet Adolf Bleichert & Co. i Leipzig ikke gitt noe gunstig svar om muligheten for taubane i Krossoåsen. I 1925 var imidlertid utviklingen kommet så langt at en bane med få master, stramme tau og stor fart kunne realiseres. Den trengte nå bare én mast, mens den etter det gamle systemet ville trengt flere titalls. Banen ble realisert som en fritthengende taubane etter Bleichert-Zueggs system fra 1924. Bleichert & Co. leverte banen og Siemens-Schuckert stod for det elektriske. Byggingen ble ledet av Hydros overingeniør Jens Poulsson, assistert av den tyske ingeniør Kern og den østeriske montørsjef Stephan Gollner som hadde erfaring fra bygging av fire baner i Østerrike. Banen illustrerer således utveksling av internasjonal kompetanse. Krossobanen var blant de første baner i sitt slag i Europa, bare to år etter de første av samme type, og er i dag visstnok den eneste tilnærmet originale Bleichert-bane i drift i verden.

Det originale maskineriet, inkludert motor og lodd, er tilnærmet komplett bevart både på Øvre og Nedre stasjon, samt med eget maskineri for revisjonsarbeid. Opprinnelig ble banen driftet fra Øvre stasjon ved hjelp av en 50 hestekrefters elektrisk vekselmotor fra Siemens. Dette maskineriet, inkludert reservemotoren, er bevart, men ble avløst av en moderne motor på Nedre stasjon i 1990-91. Drivverket som brukes er det samme som i 1928, men de to hjulene for trekk-kabelen på Øvre stasjon er erstattet av ett nytt. På Øvre stasjon står fortsatt styringspulten fra 1950-årene og opprinnelig bremsemaskineri og nøddriftshjul i den gamle driftssentralen er bevart. Strømsystemet med trafo og det hele brant i 1944 og er siden byttet og endret flere ganger.

Vognene med klinket stålramme og løpeverk opp til bærekablene er de opprinnelige fra 1928. De har fått nye veggplater, skyvedørsmekanisme og vinduer, samt andre mindre endringer, men fremstår tilnærmet som opprinnelig. Lastekassene for ski som var under vognene er fjernet. De to redningsvognene fra 1928 er bevart på Nedre stasjon. En av lastevognene for godstransport ramlet ned og ble totalt ødelagt ved brannen på Øvre stasjon i 1944. Restene skal fremdeles ligge i lia under banen. De øvrige er tapt senere.

Funksjon og arkitektur

Heisbyggene ved topp- og bunnstasjon av banen illustrer godt overgangen mellom 1920-årenes klassisisme og den kommende funksjonalismen. De er tegnet av det tyske firmaet Adolf Bleichert AG og er arkitektonisk representative for perioden. De kan ligne Bleicherts stasjoner på f.eks. Pfänderbahn i Østerrike fra 1926 og Predigtstuhlbahn i Tyskland fra 1928, men fremstår som mer renskåren og funksjonalistisk i uttrykket.

Både topp- og bunnstasjonen har gjennomgått senere endringer, men har bevart sitt opprinnelige arkitektoniske uttrykk både i eksteriør og interiør. Nedre stasjon fikk etter den kommunale overtagelsen av banen i 1991 et tilpasset tilbygg med venterom og toaletter. I byggets midtre åpning mellom tauene ble de gamle portene erstattet av et eget lite bygg for kontor og styringsrom. Øvre stasjonsbygning har gjennomgått større endringer. Den brant i 1944, men bygningsskallet og maskineriet klarte seg. Ved krigens slutt ble det gjort provisoriske utbedringer for å få banen i drift. Stasjonen ble grundig istandsatt i årene 1955-1958 med takterrasse og innebygd nedgang til venterommet som eget tilbygg. Vestre del av bygget fikk noe større høyde for å gi utgang til takterrassen, samt vinduer. Trekonstruksjonen med åpningen der vognene kom inn ble erstattet av betongvegger.

Gollnerhuset hører uløselig sammen med banen. Det er oppkalt etter den østerrikske montørsjefen Stephan Gollner som bodde her med sin familie fra 1940. Huset ble oppført av Hydro i 1928 som restaurant/kafé og bolig. Her ble det drevet restaurant frem til 1950. Restauranten fungerte også som varmestue. Til tross for særpreg som at den står på stolper og enkelte senere endringer, er trebygningen representativ for tidens arkitektur. Den har imidlertid størst verdi som illustrasjon på tilrettelegging av fritidsfasiliteter og på hvordan banen ble driftet på Øvre stasjon ved at de ansatte bodde tett på.

Tilsvarende illustrerer den såkalte Engenhytta hvordan driften var avhengig av ansatte som bodde ved banen. Den er opprinnelig en eldre tømmerhytte som Hydro anskaffet og bygde om til bolig for ansatte ved Krossobanen.

Toalettbygget ble oppført i samme arkitektoniske stil og uttrykk som toppstasjonen, og erstattet trebygningen fra de første årene. Den illustrer sammen med Gollnerhuset hvordan Hydro tilrettela fasiliteter for fjellturister og andre brukere av banen.

Område og landskap

Det er nødvendig å sikre banens virkning og plassering i landskapet, samt objektenes innbyrdes sammenheng, gjennom en områdefredning. Banens verdi som enkeltminne og samlet helhet er avhengig av at den landskapsmessige sammenheng den står i blir opprettholdt. Banen er avhengig av å ligge fritt og mest mulig uforstyrret i landskapsrommet for å bevare sin fjern- og nærvirkning i omgivelsene.

Beskrivelse av fredningsobjektene

AskeladdenID: 180516-(1 til 9).

Se detaljert beskrivelse av fredningsobjektene i dokumentasjonsvedlegg.

Riksantikvarens myndighet

Det følger av kulturminneloven § 15 jf. § 22 at departementet kan frede byggverk og anlegg eller deler av dem av kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi. Det følger videre av § 19 at departementet kan frede et område rundt et fredet kulturminne så langt det er nødvendig for å

bevare virkningen av kulturminnet i miljøet eller for å beskytte vitenskapelige interesser som knytter seg til det. Myndighet til å fatte vedtak om fredning er delegert fra Klima- og miljødepartementet til Riksantikvaren jf. forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven 9. februar 1979 § 12 nr.1.

Eiendomsforhold

Hydro Energi er grunneier på gnr./bnr. 125/4, 125/5, 126/2, 126/7 og 134/1, mens Tinn kommune er grunneier på gnr./bnr. 126/238, og 134/6.

Det pågår jordskiftesak og matrikkelendringer i området. Gnr./bnr. 126/238 på Øvre stasjon er blitt større som følge av at den er slått sammen med gnr./bnr. 126/302 og 106/393. De to siste matrikkelenhetene utgår. På Nedre stasjon vil grensen for gnr./bnr. 134/6 flyttes noe nordover. Områdeavgrensningen etter kulturminneloven § 19 følger de gamle grensene slik det ble lagt ut til offentlig ettersyn på Øvre stasjon, mens den innsnevres tilsvarende endringen på Nedre stasjon.

Selve banen med bygninger og utstyr eies av Krossobanen AS hvor Tinn kommune er majoritetseier.

Reguleringsstatus

Øvre del av området er regulert i kommunedelplan for Øvre del av Månassdraget fra 2009. Arealet rundt Øvre stasjon er regulert til erverv og båndlagt for bevaring etter plan- og bygningsloven 1985 § 20-4 1. ledd nr. 4. Måldelen av kommunedelplanen fastslår at Krossobanen er et identitetssymbol i Vestfjorddalen. Banen og spesielt toppstasjonen på Gvæpseborg skal utvikles som severdighet og opplevelsesområde. Det foreligger flere skisser for opprustning av Krossobanen der tiltak er definert. Området framstår med en grønn profil. Krossobanen er vist som bevaringsområde. Planen legger til rette for en videreutvikling av Gvæpseborg som utgangspunkt for Hardangervidda med direkte kobling til kollektivtransport, busstilbud og sykling sommerstid. Rammene må vurderes i forhold til økt aktivitet rundt Øvre stasjon og eventuelt må det utarbeides reguleringsplan for området. Opprusting og bruksendring av eksisterende bebyggelse og kafeteria/restaurant tillates uten krav om reguleringsplan. For mange av hyttene er transport med snøscooter vinterstid en viktig adkomst. Hovedtraseene for snøscooter er vist i kommunedelplanen (de delene som ligger innenfor planens avgrensning).

Nedre del av området omfattes av kommunedelplan for Rjukan fra 1997. Planarbeid er igangsatt for ny plan som vil dekke hele Krossobanen. I planen fra 1997 er nedre del av Krossobanens område regulert som LNF og veggrunn. Selve banen står som offentlig formål.

Forholdet til naturmangfoldloven

Ved offentlig myndighetsutøvelse som berører naturmangfoldet, skal prinsippene i naturmangfoldloven legges til grunn. Vi viser til lov 19.06.2009 nr. 100, Lov om forvaltning av naturens mangfold §§ 8-12. Riksantikvaren har gjennomført søk i Artsdatabankens «Artskart» og Miljødirektoratets «Naturbase» for å fremskaffe kunnskap om beslutningsgrunnlaget. Dette er i samsvar med kravene i naturmangfoldloven § 7. Fredningen av Vemork gamle kraftstasjon innebærer en opprettholdelse av dagens situasjon, og har etter vår vurdering ingen eller svært begrensede konsekvenser for naturmangfoldet, jf. naturmangfoldloven § 8.

Bakgrunn for fredningen

Det er i henhold til Stortingsmelding nr. 35 (2012-2013) *Fremtid med fotfeste* et uttrykt nasjonalt mål at et representativt utvalg kulturminner og kulturmiljø skal være vedtaksfredet innen 2020. Det er et overordnet mål at den geografiske, sosiale, etniske, næringsmessige og tidsmessige bredden i de varig vernede kulturminnene og kulturmiljøene skal bli bedre. Industrielle kulturminner og kulturminner fra det 20. århundre er i dag i liten grad representert blant fredete objekter. Krossobanen blir derfor fredet for å bidra til å nå målet om et representativt utvalg fredete kulturminner innen 2020.

En fredning vil være i tråd med Telemark fylkeskommunes *Strategi for kultur og kulturarv*. Fylkeskommunen har som mål å utfylle dagens fredningsliste for Telemark med kulturminner som gjør listen mer representativ, herunder fremheve Telemarks tidlige og vesentlige betydning for Norges utvikling som industrinasjon. Krossobanen anses som vesentlig både for å forstå helheten i Hydros industriutbygging på begynnelsen av 1900-tallet og hvordan Rjukan som company town ble skapt og tilrettelagt av selskapet. Et nominasjonsarbeid for å få kulturminner knyttet til den elektrisk baserte kunstgjødselindustrien i Notodden og Tinn inn på UNESCOs verdensarvliste ble startet høsten 2010. Flere fredninger har blitt gjennomført og er under arbeid som et ledd i dette prosjektet. Transportåren og fabrikkområdene er blitt sikret etter kulturminneloven, og nå gjenstår i hovedsak objekter fra byområdene og kraftproduksjonen.

Redegjørelse for saksgang og innkomne bemerkninger

Telemark fylkeskommune varslet oppstart av ordinær fredningssak 04.12.2014 med frist for innspill 16.01.2015. I samsvar med kulturminneloven § 22 nr.1 annet ledd ble melding om igangsetting av fredningssak kunngjort i avisene Varden, TA og Rjukan Arbeiderblad. Ved en beklagelig inkurie var gnr./bnr. 126/2 og gnr./bnr. 126/302 falt ut av varslets omfang. Hjemmelshaver er Norsk Hydro. Etter samtale og avtale med Hydro ved Einungbrekke varslet Telemark fylkeskommune eierne av de to eiendommene per e-post uten endring av svarfrist for varsel om oppstart.

Det er ikke mottatt merknader til varsel om oppstart av fredningssak.

Det er foretatt flere befaringer og møter med eiere og andre aktører høsten 2014 og vinteren 2014-2015.

Fredningsforslaget ble sendt på høring til berørte parter og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 22.01.-16.03.2015. I samsvar med kulturminneloven § 22 nr.2 ble høringen kunngjort i avisene Varden, TA, og Rjukan Arbeiderblad, samt Norsk lysningsblad.

Det kom følgende merknader til forslaget i høringsperioden:

1. *Tinn kommune ved administrasjonen:*
 - a. Påpeker pågående jordskiftesak og matrikkelendring på Nedre stasjon. Endringen innebærer at eiendomsgrensen mellom gnr./bnr. 134/6 og 134/4 flyttes nordover, altså at området for gnr./bnr. 134/6 som omfattes av fredningsforslaget blir mindre.

- b. Påpeker pågående jordskiftesak og matrikkelendring på Øvre stasjon. Endringen innebærer at gnr./bnr. 126/238 slås sammen med gnr./bnr. 126/302 og 106/393. De to siste utgår. Gnr./bnr. 126/238 blir dermed større.

Telemark fylkeskommunes kommentar:

- a. Vi tar endringen til etterretning og innsnevrer området for kulturminneloven § 19 tilsvarende, slik at områdefredningen følger denne nye grensen.
- b. På Øvre stasjon beholder vi grensene for kulturminneloven § 19 slik de var lagt frem under offentlig ettersyn. Vi ser ingen grunn til å utvide arealet for områdefredningen som vil følge de gamle eiendomsgrensene. Vi endrer imidlertid oppstillingen av gnr./bnr. som omfattes av fredningen, slik at denne er oppdatert.

2. *Norsk Hydro:*

- a. Hydro påpeker at flere av de gnr./bnr. som omfattes av fredningen består av mange teiger hvorav flere ikke omfattes av fredningen. De ønsker at eiendommer som har samme gnr./bnr., men ligger utenfor fredningen blir nevnt og at det klargjøres at de ikke er omfattet av fredningen.
- b. Hydro ber om at fredningen ikke må være til hinder for at trær som er til sjenanse for allmenheten sin benyttelse av parkering eller ferdsel hogges.
- c. Hydro stiller spørsmål ved om hele den grunn som Ryes vei ligger på bør omfattes av fredningen. De spør videre om veien vil få to ulike regelverk å forholde seg til når deler av den ligger utenfor fredningsområdet.
- d. Hydro forutsetter at Krossobanen AS fortsetter med vedlikeholdet av Ryes vei så lenge banen driftes som i dag. Hydro påpeker at det blir fjernet trefall o.l. langs veien, og forventer at dette ligger innenfor nødvendig og sikkerhetsmessig drift og vedlikehold uten behov for søknad om dispensasjon.

Telemark fylkeskommunes kommentar:

- a. Vi mener at det under omfanget av fredningen innledningsvis tydelig kommer frem at fredningen omfatter kun det areal som er vist på kartet. Det står i hovedteksten før oppstillingen av berørte gnr./bnr. at fredningsforslaget gjelder hele eller deler av dem. Vi er imidlertid åpen for å føye til en setning som påpeker at de deler/teiger av gnr./bnr. som ligger utenfor avmerket fredningsområde ikke omfattes av fredningen
- b. Dette er tiltak som går under normalt vedlikehold etter bestemmelse 7. Det er med andre ord ikke søknadspiktig så lenge omfanget er begrenset og ikke endrer området karakter.
- c. Avgrensningen av fredningsområdet for Øvre stasjon er gjort med hensyn til virkningen av Øvre stasjon i omgivelsene, samt eiendomsgrenser. Ryes vei er ikke vektlagt i vurderingen. Ryes vei er ikke fredet som objekt, men deler av veien ligger innenfor fredningsområdet. Deler av veien må derfor forholde seg til kulturminneloven § 19. Det vil i praksis si at det kun er ved vesentlige endringer av trasé, dekke, bredde eller belysning på veien som påvirker området karakter og virkningen av de fredete objektene at det vil være knyttet restriksjoner for de delene av veien som ligger innenfor fredningsområdet. Veien i seg selv er ikke fredet, så øvrige mindre vesentlige tiltak og vedlikehold kan gjennomføres for alle deler av veien uten å forholde seg til kulturminneloven.

- d. Vedlikeholdsavtaler for Ryes vei er uavhengig av fredningen. Rydding av trær og vedlikehold av veien er ikke søknadspliktig. Det går under normalt vedlikehold etter bestemmelse 7.

Saken er politisk behandlet i Tinn kommune, jf. kulturminneloven § 22 nr.3. Tinn kommunestyre gjorde 16.04.2015 følgende vedtak: «Krossobanen utgjør en svært viktig del av Rjukans historie. Krossobanen er et svært viktig signifikant objekt i vår verdensarvsøknad. Tinn kommunestyre støtter Telemark fylkeskommunes forslag om fredning i henhold til kulturminneloven §§ 15 og 19 av Krossobanen taubane med tilhørende bygninger i Tinn kommune.»

Hovedutvalg for kultur i Telemark fylkeskommune gjorde 07.05.2015 følgende vedtak: «Telemark fylkeskommune rår Riksantikvaren til å frede Krossobanen taubane etter kulturminnelova §§ 15 og 19, slik forslaget er lagt fram etter høring i Tinn kommune.»

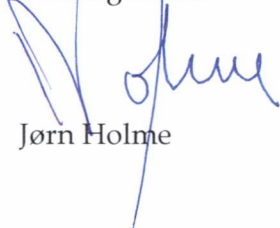
Forslag til fredning ble oversendt til Riksantikvaren for endelig vedtak den 07.05.2015.

Opplysning om klageadgang og tinglysing

Riksantikvarens vedtak om fredning kan påklages til Klima- og miljødepartementet innen tre uker etter at det mottatt, jf. forvaltningsloven §§ 28 og 29. Eventuell klage stiles til Klima- og miljødepartementet, men sendes Riksantikvaren.

Fredningsvedtaket vil bli tinglyst av Riksantikvaren i samsvar med kulturminneloven § 22 nr. 5.

Vennlig hilsen



Jørn Holme

Vedlegg: Beskrivelse av fredningsobjektene med bilder.

Kopi til: Telemark fylkeskommune - Kulturseksjonen, Postboks 2844, 3702 SKIEN

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Gvepseborg Cafe og Restaurant AS		Kraftledningsveien 1	3660 RJUKAN
Krossobanen AS		Kraftledningsveien 1	3600 RJUKAN
Norsk Hydro ASA		Postboks 980 Skøyen	0240 OSLO
Tinn kommune		Postboks 14	3661 RJUKAN