



SAKSBEHANDLER
Martine Magdalena Thodesen Sande
Bård Langvandslien
Maria Samudrika Lytomt

VÅR DATO
19.08.2025

postmottak@ra.no
www.riksantikvaren.no

VÅR REF.
25/02851-5

DERES REF.

DERES DATO

Bane Nor SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Att: Benjamin Grosås Johnston

Tinnosbanen - Riksantikvarens avgjørelse i klagesak om utskifting til betongsviller på deler av strekningen Notodden- Tinnoset

Vi viser til klage datert 7. juli 2025, oversendt til oss fra Telemark fylkeskommune 9. juli 2025. Klagen gjelder avslag på søknad om dispensasjon fra forskrift om fredning av Tinnosbanen, for å bytte ut kreosotimpregnerte jernbanesviller med betongsviller på deler av strekning mellom Notodden stasjon og Tinnoset stasjon i Notodden kommune.

Klagen er sendt innenfor klagefristen og tas til behandling.

Vi har den 11. august 2025 mottatt tilleggsmerknader fra dere til fylkeskommunens avslag. Vi anser saken som tilstrekkelig opplyst.

Konklusjon

Riksantikvaren har vurdert alle sider av saken og kommet til at Telemark fylkeskommunes vedtak oppheves, og det fattes nytt vedtak i saken, jf. forvaltningsloven § 34 fjerde ledd. Klagen tas til følge.

Juridisk status for eiendommen og dispensasjonsmyndighet

Tinnosbanen er fredet i forskrift om fredning av Tinnosbanen Hjuksebø-Tinnoset i Jernbaneverkets og Bane NOR Eiendom AS' eie, forskrift av 22. desember 2011, med

hjemmel i kulturminneloven § 22a. Telemark fylkeskommune er dispensasjonsmyndighet. Dette følger av fredningsforskriften punkt VI.

Befaring

Riksantikvaren befarte Tinnosbanen sammen med Bane NOR og Telemark fylkeskommune 12. august 2025. Fra Telemark fylkeskommune deltok Eystein M. Andersen og Anund Johannes Grini. Fra Bane NOR deltok Benjamin Grosås Johnston, Knut Hvila Solhaug og Arne Bujordet. Fra Riksantikvaren deltok Bård Langvandslien og Martine M. Thodesen Sande.

Bakgrunn for saken

Hele jernbanestrekningen har opprinnelig hatt kreosotsviller. I 2023 ble det forbudt å selge nye materialer med kreosot i Norge. Det vil si at det ved utskifting av jernbanesviller ikke lenger kan legges nye kreosotimpregnerte tresviller.

Bane NOR søkte den 12. september 2024 om å bytte ut kreosotimpregnerte tresviller med andre typer sviller på Tinnosbanen. Det ble søkt om følgende fordeling av sviller:

- Notodden – Lisleherad - tresviller av bøk med impregneringen "Sleeper Protect".
- Lisleherad – Tinnoset – en fordeling av betongsviller og bøkesviller med "Sleeper protect".

Telemark fylkeskommune ga i vedtak av 8. oktober 2024 dispensasjon for å legge tresviller på strekningen Notodden-Lisleherad. Søknaden om sviller på strekningen Lisleherad-Tinnoset ble i samråd med Bane NOR ikke behandlet på dette tidspunktet.

17. juni 2025 sendte Bane NOR ny søknad om utskifting av sviller på Tinnosbanen. Det ble søkt om å legge en kombinasjon av betongsviller på deler av strekningen Notodden-Tinnoset, inkludert å legge betongsviller på deler av strekningen det allerede var gitt dispensasjon for å legge nye tresviller.

Telemark fylkeskommune avslo søknaden om å erstatte kreosotimpregnerte tresviller med betongsviller på deler av strekningen. Avslaget er begrunnet med at en utskifting til betongsviller vil være i strid med fredningsbestemmelsene og formålet med fredningen.

Fylkeskommunen konkluderer med at tiltaket vil være et vesentlig inngrep i det fredete kulturminnet.

Bane NOR klaget på avslaget 7. juli 2025.

Innholdet i klagen

I tilleggsmerknader til klagen 11. august viser dere til følgende:

- Det er utidig av fylkeskommunen å stille seg tvilende til Bane NORs vurderinger av kostnader og levetid for svillene. Dersom forvaltningen ikke kan dokumentere at disse opplysningene er feil, må de legges til grunn som fakta.
- En bane som skal driftes og trafikkeres som en del av det nasjonale nettet, kan ikke driftes med samme vekt på antikvariske prinsipper som en museumsbane.
- Det er viktig for fredningen at banen er tilknyttet hovednettet og at banen faktisk fungerer som en integrert del av hovednettet. Dette gjøres best ved at drift og vedlikehold av banen i størst mulig grad normaliseres og gjøres på samme måte som for resten av nettet.
- At banens jernbaneteknisk karakteristika skal beholdes, tolkes som formålet med fredningen, traseringen og arkitektoniske elementer langs banen. Tresviller med befestning, skinner, pukk og all jernbaneteknikk var neppe unikt for denne banen.
- Det vises til at jernbanehistorien i større grad er historien om kontinuerlig endring og forbedring, enn historien om den enkelte komponent. Det materialfokuset man har i mer tradisjonelt bevaringsarbeid, er ikke relevant.
- Endring til tresviller impregnert med "Sleeper protect" er uansett en endring fra kreosotimpregnerte tresviller. Spørsmålet er om en større grad av endring til betongsviller, er akseptabelt.

Fylkeskommunens vurdering av klagen

Telemark fylkeskommune har i oversendelsen til Riksantikvaren vurdert at klagen ikke inneholder nye momenter som er vesentlige for innholdet i avslagsvedtaket.

Fylkeskommunen viser til søknaden om dispensasjon og avslagsvedtaket datert 4. juli 2025, og vurderer at vedtaket opprettholdes.

Riksantikvarens vurdering

Riksantikvaren skal prøve om fylkeskommunens vedtak er basert på riktig bruk av dispensasjonsbestemmelsen og om saksbehandlingen er korrekt. Vi kan prøve alle sider av saken, jf. forvaltningsloven § 34 andre ledd.

Tinnosbanen er en 39 kilometer lang jernbane fra Hjuksebø til Tinnoset i Telemark. Strekningen Notodden-Tinnoset (ca. 30 km) åpnet i 1909 og var bygd med tresviller. Siste ordinære togavgang på strekningen var i 1991 og den er i dag ikke åpen for trafikk. Strekningen har kreosotimpregnerte tresviller. Bane NOR anslår at de fleste av disse tresvillene er fra tidsrommet 1950-1963. Svillene har nådd sin levetid og må skiftes ut om banen skal kunne åpne for trafikk.

Strekningen Hjuksebø-Notodden (9,5 km) er fortsatt i ordinær drift med persontrafikk.

I forskrift om fredning av Tinnosbanen står det at fredningen omfatter jernbanelegemets overbygning, jf. punkt I. Svillene inngår som en del av jernbanes overbygning og er en del av fredningens omfang. Bytte til en annen type sviller krever derfor dispensasjon.

Fredningsforskriften punkt IV åpner for at det i særlige tilfeller kan gjøres unntak fra fredningen og fredningsbestemmelsene for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i kulturminnet, jf. kulturminneloven § 15a. Både vilkåret om *særlig tilfelle* og *vesentlig inngrep* må være oppfylt for at dispensasjon kan gis.

En fredning tar alltid utgangspunkt i hvordan fredningsobjektet var på fredningstidspunktet. Formålet med fredningen, omfanget og bestemmelsene definerer hva og hvilke deler av objektet som har nasjonal kulturminneverdi.

Innebærer tiltaket et vesentlig inngrep?

Spørsmålet er om utskifting til betongsviller på deler av strekningen Notodden-Tinnoset innebærer et vesentlig inngrep i kulturmiljøet Tinnosbanen.

Hvilke tiltak som er et "vesentlig inngrep" vil bero på et faglig skjønn, og må vurderes konkret. Kulturmiljømyndigheten skal foreta en helhetlig vurdering av inngrepets art og størrelse sett opp mot kulturmiljøets art, størrelse og kulturhistoriske og arkitektoniske verdier. Formålet med fredningen og fredningsbestemmelsene har stor betydning for vesentlighetsspørsmålet.

Formålet med fredningen av Tinnosbanens strekning mellom Tinnoset og Notodden er å sikre og bevare ett ledd i Norsk Hydros transportsystem fra deres produksjon på Rjukan og ut til verdensmarkedet. Formålet er videre å sikre Tinnosbanens kulturhistoriske tilknytning til det nasjonale jernbanenettet. I fredningsbestemmelsene står det at fredningen skal sikre banens jernbanetekniske karakteristika og hovedpreg. Vedlikehold og istandsetting skal skje med materialer og metoder tilpasset jernbanestrekningens egenart og på en måte som ikke reduserer verneverdiene.

Tinnosbanens verneverdier er knyttet til at banen var Norges første elektriske jernbane for normalt spor. Banens egenart er også knyttet til baneføringen i landskapet og tilknytningen til bygninger og annen infrastruktur som broer og tunneller. Videre er Tinnosbanen, Rjukanbanen og fergene over Tinnsjøen et av de viktigste infrastruktur-systemene vi har fra tidlig norsk industrihistorie og er gitt verdensarvstatus som en del av industriarven Rjukan-Notodden.

Bane NOR har søkt om å legge betongsviller på de delene av strekningen som er minst tilgjengelig og synlig fra omgivelsene. På stasjonsområdene, over bruer og på de delene av strekningen som kan ses fra omgivelsene, er det søkt om å legge tresviller av bøk.

Tinnosbanen er én av syv fredete banestrekninger i Norge. Alle de fredete banene er bygget med kreosotimpregnerte tresviller, som tidligere var den vanlige svilletypen. Tresviller har så og si vært det eneste svillematerialet i Norge frem til nyere tid, som følge av landets gode tilgang på trevirke. Tre hadde også tekniske fordeler i forhold til andre alternativ som var tilgjengelige tidlig på 1900-tallet under den store utbyggingsfasen av jernbanenettet. Bruken av kreosotimpregnerte sviller er derfor ikke unik for Tinnosbanen.

Tinnosbanen er et stort teknisk-industrielt anlegg som omfatter både jernbanelegemet med underbygning, overbygning, kjøreledningsanlegg, broer, forstøtningsmurer osv., og flere byggverk som ligger langs jernbanesporet. Det søkes om å legge betongsviller på til sammen 16,2 km av ca. 30 km mellom Notodden og Tinnoset. Betongsvillene er litt smalere på midten enn tresvillene, men har ellers omtrent samme dimensjon. Svillene skal legges med samme rytme som kreosotsvillene ligger i dag.

På befaring av Tinnosbanen 12. august 2025, fikk Riksantikvaren se betongsvillene på Tinnosbanens strekning mellom Hjuksebø og Notodden. Betongsviller har i utgangspunktet en lys grå farge, men vil etter noen år få en brunere farge på grunn av rust-avrenning fra skinnene. Bytte fra tresviller til betongsviller vil påvirke den materielle autentisiteten, men Riksantikvaren vurderer at det ikke i like stor grad påvirker den visuelle opplevelsesverdien av jernbaneanleggets helhet. Med endring fra kreosot-impregnerte sviller til sviller med "Sleeper protect"-impregnering, vil det uansett bli en endring i materialbruk og utseende, da disse vil bli noe gråere enn kreosotimpregnerte sviller.

For å kunne ta Tinnosbanen i bruk igjen, og opprettholde banens tilknytning til resten av jernbanenettet, er det helt nødvendig å bytte svillene. Utskifting av svillene vil derfor generelt bidra til å sikre og bevare Tinnosbanen. Riksantikvaren vurderer at utskifting til betongsviller på mindre synlige deler av strekningen, ikke vil redusere banens verdi som Norges første elektrifiserte jernbane. Tiltaket vil ikke endre på banens beliggenhet eller infrastrukturen som fortsatt er lesbart ved banen. Tiltaket er etter Riksantikvarens vurdering tilstrekkelig tilpasset Tinnosbanens egenart.

I brev til Telemark fylkeskommune 1. februar 2024 uttalte Riksantikvaren seg om hvilke konsekvenser kreosotforbudet ville få for fredete jernbanestrekninger og spesifikt for Tinnosbanen og Rjukanbanen. I brevet vurderte vi at kulturmiljøforvaltningen og jernbanemiljøet må fokusere på en videreutvikling av andre impregneringsmetoder av tresviller. Vi vurderte at det er vesentlig at Bane NOR, som en stor statlig aktør bidrar til å styrke klimavennlige løsninger gjennom å utvikle og utfordre markedet for tresviller. I brevet vurderte Riksantikvaren at bytte til tresviller med annen type impregnering fremstår som den åpenbart beste løsningen og anbefalte at det i fremtiden planlegges

for utskifting til nye tresviller på de fredete jernbanestrekningene Tinnosbanen og Rjukanbanen.

Bane NOR har i etterkant av dette jobbet med å undersøke ulike alternativer for sviller. Dere har konkludert med at utgangspunktet for videre arbeid er å bruke betongsviller og tresviller impregnert med "Sleeper protect". Bane NOR har brukt slike tresviller andre steder. Ifølge dispensasjonssøknaden har imidlertid tresvillene en kortere levetid (35 år) enn sviller i betong (70 år). Riksantikvaren har forstått at dette kun er et estimat, siden man ikke har så lang erfaring med bruken av slike tresviller, men at levetiden uansett vil være vesentlig kortere enn bruken av betongsviller.

Nye tresviller med annen type impregnering er det likeste alternativet til kreosotimpregnerte tresviller man har tilgjengelig. Riksantikvaren mener fortsatt at utskifting til denne typen tresviller fremstår som den best tilpassede løsningen. Ved å beholde tresviller på særlig eksponerte strekninger som stasjoner og broer, er det likevel Riksantikvarens oppfatning at man vil opprettholde Tinnosbanens hovedpreg og sikre lesbarheten av banens jernbanetekniske karakteristika, jf. punkt II i fredningsbestemmelsene. Samtidig vil man fremdeles ivareta kunnskapsverdien knyttet til bruken av tresviller.

På befaringen kom det frem at de nye tresvillene skal festes med HeyBack-fester. Dette er tilsvarende fester som brukes på dagens kreosotimpregnerte tresviller.

Riksantikvaren anser det som uproblematisk at det fortsatt brukes slike fester.

Betongsvillene skal festes med Fastclip, som er en nyutvikling av de tidligere Pandrol-festene som ble brukt på betongsviller etter 1965. Fastclip kan fås i ulike farger.

Riksantikvaren anmoder om at det brukes Fastclip i en farge som er minst mulig framtreddende. Valget av type Fastclip skal legges frem for fylkeskommunen for endelig vurdering før arbeidene igangsettes.

Riksantikvaren vurderer etter dette at det er akseptabelt at det legges sviller av betong på de omsøkte delene av strekningen mellom Notodden og Tinnoset, og konkluderer med at det ikke utgjør et vesentlig inngrep i kulturminnet, jf. fredningsforskriften punkt IV, jf. kulturminneloven § 15a.

Lengden på delstrekningene det er søkt om å få legge betongsviller, kan justeres med inntil 15 meter uten at det må søkes om endringer av dispensasjonen.

Foreligger det et særlige tilfelle?

Selv om det er konkludert med at tiltaket ikke utgjør et vesentlig inngrep i kulturminnet, er det fortsatt et vilkår at det må foreligge et særlig tilfelle for at det kan gjøres unntak fra fredningen. Som særlige tilfeller trekker forarbeidene til kulturminneloven frem tiltak som er nødvendige av hensyn til formålet med den enkelte fredningen, tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning og andre helt spesielle tilfeller.

På grunn av forbudet mot salg av materialer med kreosot, kan det ikke lenger legges nye kreosotimpregnerte tresviller. Det vil derfor ikke lenger være mulig å opprettholde svillenes materialautentisitet på de strekningene av Tinnosbanen der svillene må skiftes ut. Videre må svillene skiftes for å kunne ta banen i bruk. Utskifting av svillene er derfor nødvendig både av hensyn til deler av formålet med fredningen og av hensyn til nye miljøkrav.

Selv om det er mulig å legge nye tresviller på hele strekningen, begrunner dere dispensasjonssøknaden med at det blir vesentlig dyrere å bytte til tresviller på hele strekningen. Bane NOR er i tillegg avhengig av ytterligere bevilgning fra statsbudsjettet for å kunne få istandsatt hele banen. Dere trekker også frem svillenes levetid som et argument, og at dere risikerer å måtte bytte ut de tresvillene som skal legges nå, på nytt, før banen er ferdig vedlikeholdt til å kunne tas i bruk.

Riksantikvaren er opptatt av at kulturminner skal vedlikeholdes og brukes. Formålet med fredningen av Tinnosbanen er blant annet å sikre og bevare banestrekningen og dens tilknytning til det nasjonale banenettet. Selv om det er mulig å legge nye tresviller på hele strekningen, er det knyttet vesentlige ulemper til dette. Dette blir særlig aktualisert på Tinnosbanen, som er en av de lengste fredete banestrekningene vi har, og der tilnærmet alle svillene må byttes ut for at banen skal kunne tas i bruk.

I denne saken legger Riksantikvaren derfor vekt på at det vil være uforholdsmessig økonomisk tyngende for eier å legge tresviller på hele banestrekningen. Vi legger i saken også vekt på at det er gjort avbøtende tiltak, ved at tresviller legges på de eksponerte delene av banen. Samtidig er det gjennom omsøkt løsning en større sannsynlighet for at banen faktisk blir istandsatt slik at den kan tas i bruk. Vi har i denne saken også tatt hensyn til behovet for å levendegjøre verdensarvområdet Rjukan-Notodden, ved å kunne ta banestrekningen i bruk som jernbane.

Riksantikvaren vurderer etter dette at det foreligger et særlig tilfelle som tilsier at dispensasjon kan gis i denne konkrete saken, jf. fredningsforskriften punkt IV og kulturminneloven § 15a.

Vurdering av innvirkning på verdensarvområdet Rjukan-Notodden

Industriarven Rjukan-Notodden ble innskrevet på UNESCOs verdensarvliste i 2015. Tinnosbanen, Rjukanbanen og de to jernbanefergene på Tinnsjøen utgjør transportsystemet, som er en av de fire komponentene i verdensarven. At Tinnosbanens tilstand i dag er for dårlig til at banen kan brukes, medfører at det ikke er mulig å oppleve verdensarvstedet fullt ut. En oppgradering av svillene vil legge til rette for en levendegjøring av kulturminnet, som er en del av formålet med verdensarvstatusen.

Riksantikvaren vurderer at Tinnosbanen som et fungerende transportsystem slik det var historisk, er sentral for opplevelse av verdensarven. Dette vurderes som viktigere for verdensarvstatusen enn den materielle autentisiteten til svillene på banestrekningen.

Det er søkt om å legge tresviller på den mest synlige delen av strekningen.

Riksantikvaren vurderer at endringen fra tresviller til betongsviller på mindre synlige deler av Tinnosbanen ikke vil påvirke verdensarven til industriarven Rjukan-Notodden på en negativ måte.

Konklusjon

Riksantikvaren har etter dette kommet til at vilkårene for dispensasjon er oppfylt. Etter en konkret vurdering av forholdene i saken, har Riksantikvaren kommet til at det gis dispensasjon.

Etter Riksantikvarens vurdering har Telemark fylkeskommune lagt til grunn en for streng vurdering av det omsøkte tiltakets virkning, sett opp mot formålet med fredningen og fredningsbestemmelsene.

Fylkeskommunens avslag i vedtak 4. juli 2025 oppheves, og det fattes nytt vedtak, jf. forvaltningsloven § 34 fjerde ledd. Klagen tas til følge.

Vedtak

Riksantikvaren gir dispensasjon for å erstatte kreosotimpregnerte tresviller med betongsviller med Fastclip-fester på deler av strekningen Notodden-Tinnoset, i tråd med vedlagte kart, jf. forskrift om fredning av Tinnosbanen punkt IV. Det gis dispensasjon for å legge tresviller med impregneringen "Sleeper protect" og med HeyBack-fester på resterende deler av strekningen.

Dispensasjon gis på følgende vilkår:

- Betongsviller kan kun legges på de delene av strekningen som ikke er synlig fra stasjonsområder og andre overganger, i tråd med vedlagte kart.
- Lengden på delstrekningene kan justeres med inntil 15 meter uten at det må søkes om endringer av dispensasjonen.
- Det tillates ikke å legge betongsviller på bruene.
- Kreosotimpregnerte tresviller som kan gjenbrukes skal enten brukes på deler av strekningen, eller lagres i tråd med gjeldende regelverk.
- Når arbeidene er ferdigstilt, skal Bane NOR sende Telemark fylkeskommune dokumentasjon som viser hvor det er lagt betongsviller.

Riksantikvaren anmoder om at det på betongsvillene brukes Fastclip i en farge som er minst mulig framtreddende. Valget av type Fastclip skal legges frem for fylkeskommunen for endelig vurdering før arbeidene igangsettes.

Dispensasjonen er gyldig i tre år etter dette vedtakets dato.

Denne avgjørelsen er endelig og kan ikke klages på, jf. forvaltningsloven § 28.

Dekning av nødvendige sakskostnader

Klagen har ført frem. Det betyr at dere har krav på å få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket, jf. forvaltningsloven § 36. Frist for å kreve kostnadene dekket er 3 uker fra dere har mottatt dette brevet fra oss.

Nødvendige kostnader må dokumenteres med kopier av fakturaer. Det må også dokumenteres at kostnadene har vært vesentlige og nødvendige for å fremme klagen.

Vennlig hilsen

Kaare Stang
Seksjonssjef, Juridisk seksjon

Martine Magdalena Thodesen Sande
Seniorrådgiver

Brevet er elektronisk godkjent uten underskrift

Vedlegg: Kart Notodden-Lisleherad
Kart Lisleherad-Tinnoset

Kopi til: Notodden kommune, Postboks 193, 3672 NOTODDEN/ Telemark
fylkeskommune, Postboks 2844, 3702 SKIEN