



SAKSBEHANDLER  
Elisabeth Nordling  
Bård Langvandslie

VÅR DATO  
30.03.2026

postmottak@ra.no  
www.riksantikvaren.no

VÅR REF.  
26/00274-4

DERES REF.

DERES DATO

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

## **Flekkefjordbanen - Avgjørelse av klage på dispensasjon til etablering av nødadkomst for brannbil over fredet jernbanetrasé**

Vi viser til klagen deres datert 13. desember 2025. Klagen gjelder Agder fylkeskommunes innvilgelse av dispensasjon fra forskrift om fredning av Flekkefjordbanen, Sira – Flekkefjord, Flekkefjord kommune, Agder, for etablering av nødadkomst for brannbil over jernbanetraséen syd for Drangeid holdeplass. Vedtaket om dispensasjon er datert 31. oktober 2025.

Klagen er oversendt til oss fra Agder fylkeskommune i brev datert 16. januar 2026. Klagen er fremsatt innen klagefristen og tas til behandling.

Fristen for å komme med merknader har gått ut. Vi har ikke mottatt noen merknader fra dere. Saken er tilstrekkelig opplyst og blir behandlet.

### **Konklusjon**

**Riksantikvaren har vurdert alle sider av saken og kommet til at Agder fylkeskommunes vedtak opprettholdes. Klagen tas ikke til følge.**

### **Juridisk status for eiendommen og forvaltningsmyndighet**

Jernbanestrekningen er fredet etter forskrift om fredning av Flekkefjordbanen, Sira – Flekkefjord, Flekkefjord kommune, Agder, jf. kulturminneloven § 22 a. Forvaltningsmyndigheten er Agder fylkeskommune, jf. forskriften VII.

## **Bakgrunn for saken**

På vegne av Flekkefjord kommune, søkte Asplan Viak om dispensasjon til å anlegge nødadkomst over jernbanesporet ved Nereid. Tiltaket er viktig for å opprettholde forsvarlig brannberedskap for nærliggende boligbebyggelse.

### Omfanget av tiltaket

1. Den eksisterende åpningen i autovernet utvides noe mot sør, og det blir etablert en bom som dekker åpningen.
2. Eksisterende fylling utvides med ca. 38 m<sup>2</sup>, og den gamle avkjørselen stenges og fjernes. Dette vil medføre at utvidelsen vil bli av mindre omfang enn dagens situasjon.
3. Brannbilene skal kjøres med det ene hjulsettet mellom togsjennene og det andre utenfor. For å unngå skade på skinnegangen, monteres faste "sviller" tilsvarende andre krysninger på banen i nærområdet.
4. Eksisterende fylling langs jernbanen utvides med en bredde på 0,8 meter og en lengde på 80 meter.
5. Løsningen er godkjent av Bane NOR, da det er snakk om en meget begrenset bruk.

I søknaden fremgår det at kommunen tidligere har vurdert å gjenåpne den gamle avkjørselen som et alternativ. Dette anbefales ikke fordi det da må etableres ny avkjørsel, brannbilene vil ha problemer med å klare svingradius og det vil være nødvendig å "svillelegge" hele strekk mellom av- og påkjørsel. Dette kan føre til større interesse for bruk fra private. På grunn av en tinglyst veirett, kan ikke den eksisterende avkjørselen fjernes eller lukkes. Ny brannbil er bygget etter minstemål, og det anses ikke som et alternativ å kunne endre på den eksisterende broen/undergangen lenger nord.

I søknaden blir det opplyst om at tiltaket vil ha en minimal fysisk påvirkning på sporet, det vil ikke medføre fjerning eller ødeleggelse av sporstrukturen, alle terrenginngrep er reversible og materialene som skal benyttes finnes allerede andre steder på banen. Det blir også opplyst om at tiltaket er avgjørende for liv og helse ved brann eller annen nødsituasjon, det vil styrke samfunnssikkerheten og beredskap i området og ulempene er begrenset og kan avbøtes med skånsom tilrettelegging.

Fylkeskommunen innvilget søknaden om dispensasjon fra fredningen. I avgjørelsen ble det lagt vekt på at jernbanetraséen er et teknisk kulturminne, med en tålegrense som tillater at det kan gjøres enklere og mindre tekniske tilpasninger. Fylkeskommunen vurderte tiltaket for å være et minimalt inngrep i kulturminnet, fordi utførelsen og materialbruken skal være tilsvarende det som er i alminnelig bruk andre steder på jernbanen. Tiltaket er reversibelt, og medfører ikke fysiske endringer på

jernbaneskinnene eller svillene. Det ble også lagt vekt på at alternative løsninger var vurdert og redegjort for i søknaden. Fylkeskommunen vurderte at kravet om særlige tilfelle var oppfylt, fordi tiltaket er nødvendig for å ivareta en tilfredsstillende brannberedskap for boligbebyggelsen på Nedreeid.

### **Innholdet i klagen**

Dere viser til forskriften punkt III. nr. 2 første ledd, hvor det går frem at det omsøkte tiltaket ikke er tillatt, og til unntaksregelen for nødvendige tiltak i nr. 4, hvor det forutsettes at jernbanestrengen ikke blir fjernet eller vesentlig skadet på grunn av tiltaket. Dere mener at det omsøkte tiltaket tilsidesetter formålet med fredningen, fordi det vil påvirke og endre dagens bruk av banen til dresinkjøring og planlagt fremtidig bruk for museumstog. Dere påpeker at tunge kjøretøy vil påvirke sviller, skinner og skinnefester, som igjen kan føre til skader på infrastrukturen på strekningen.

Dere påpeker at både dresiner og tog har lenger bremselengde enn andre kjøretøy, noe som gir en risiko for ulykker ved en utrykning. Dere peker også på at erfaring viser at en bom, slik den er beskrevet i søknaden, ikke vil sikre at banestrekningen ikke blir benyttet til andre formål, selv om det er forutsatt at det bare er brannvesenet som skal ha tilgang til den. I verste fall blir den stående åpen, noe som øker potensialet for ulykker. Sikkerheten innen jernbanen er høyt prioritert, og dere mener at tiltaket vil svekke denne betraktelig.

Etter deres oppfatning finnes det andre alternativer av mer varig natur, som kan gjennomføres uten å gjennomføre de svært skadelige inngrepene som dispensasjonen åpner for. Dere anbefaler at andre alternativer blir utredet. Som eksempel mener dere at veistumpen som krysser banen ved Drangeid holdeplass, videre ned mot Nereid kan forlenges, noe som vil forbedre fremkommeligheten for alle, til og fra det aktuelle boligområdet. Dere viser til et pågående reguleringsarbeid for ny barnehage noen hundre meter lenger nord, hvor planen legger opp til bruk av en eksisterende bro over den fredete jernbanelinjen. Løsningen åpner for flere alternative traseer via Sagåsen, mot Nereid.

### **Fylkeskommunens vurdering av klagen**

Slik fylkeskommunen forstår klagen, gjelder den i hovedsak en bekymring over potensialet for ulykker som kan oppstå dersom andre enn brannvesenet benytter nødadkomsten. Det er også ytrer bekymring for slitasje på skinnegangen, som følge av at tunge kjøretøy kjører over svillene, og potensialet for ulykker dersom det skjer en uttrykning.

Agder fylkeskommune poengterer at de to tredekkene vil utgjøre en forholdsvis liten del av traséen til brannbilen, og at omkring 2/3 av passeringen over skinnegangen vil foregå direkte på svillene. Brannbilen vil da ha den østlige skinnen mellom hjulene, og det

venstre hjulsett vil passere over svillene. Dette vil være en langsom og svært ubekvem kjøretur, og ikke en passering som vil være gjennomførbar med en alminnelig personbil. Fylkeskommunen oppfatter ikke bekymringen for at utenforstående skal benytte seg av nødadkomsten som rimelig, ikke minst fordi den vil være sperret med bomber i begge ender. Derimot er bekymringen for trafikkulykker som følge av en utrykning forståelig. Det samme gjelder bekymringen for at belastningen fra en brannbil fysisk kan skade svillene og jernbanen. Fylkeskommunen påpeker at adkomsten bare skal benyttes i tilfelle det bryter ut brann på Nedreid, og at brannbilen vil bruke sirene for å varsle ankomst. Fylkeskommunen kan ikke se at klagen tilfører momenter som gir grunnlag for å omgjøre vedtaket.

### **Riksantikvarens vurdering**

Riksantikvaren skal prøve om fylkeskommunens vedtak er basert på riktig bruk av dispensasjonsbestemmelsen og om saksbehandlingen er korrekt. Selv om det foreligger saksbehandlingsfeil, er vedtaket likevel gyldig når det er grunn til å regne med at feilen ikke kan ha virket inn på vedtakets innhold, jf. forvaltningsloven § 41. Riksantikvaren kan også prøve fylkeskommunens skjønnsutøvelse.

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.

Forskriften punkt IV. åpner for at det kan gis dispensasjon fra fredningsbestemmelsene etter kulturminneloven § 15 a. Det stilles to vilkår, som begge må være oppfylt for at dispensasjon kan gis. Tiltaket kan ikke medføre et *vesentlig inngrep*, og det må foreligge *særlige tilfelle*.

Bestemmelsen er en *kan*-bestemmelse. Dette innebærer at en søknad om dispensasjon kan avslås selv om begge vilkårene er oppfylt, dersom behovet for å beskytte det fredete kulturmiljøet vurderes å gå foran søkers behov eller samfunnsmessige behov som tilsier at dispensasjon kan gis.

### Vesentlig inngrep

Hva som er et vesentlig inngrep, vil bero på et faglig skjønn. Kulturmiljømyndighetene skal foreta en helhetlig vurdering av inngrepets art og størrelse sett opp mot kulturminnets art, størrelse og kulturhistoriske og arkitektoniske verdier. Formålet med fredningen og fredningsbestemmelsene har stor betydning for vesentlighetsspørsmålet.

Mindre endringer som hver for seg ikke synes å være vesentlige, kan samlet sett – og over tid – innebære vesentlige inngrep. Gjentatte mindre inngrep kan til slutt føre til at tålegrensen er nådd for hva som kan aksepteres uten å overstige terskelen for vesentlige

inngrep. I et kulturmiljø må tiltaket ses opp mot hvilken innvirkning det har på miljøet som helhet.

Formålet med fredningen er å sikre og bevare Flekkefjordbanens jernbanetekniske karakteristika og hovedpreg. Fredningen skal ivareta jernbanestrekningens infrastruktur med stasjoner, holdeplasser, gjerder, telegraflinje i luftstrek, bygninger og innretninger for lasting, lossing, drift og vedlikehold, mv.

Etter forskriften punkt III. nr. 4, kan det gis dispensasjon til krysningspunkt som er nødvendige på grunn av viktige samfunnsinteresser, under forutsetning av at jernbanestrengen ikke blir fjernet eller vesentlig skadet. Etter nr. 5. kan det gis dispensasjon til nødvendige tiltak i forbindelse med sikkerhet, selv om tiltaket krever ombygging eller utskiftning.

Tiltaket må ses opp mot innvirkningen på Flekkefjordbanen som helhet, og ikke begrenses til den gjeldende strekningen isolert. Vi slutter oss til fylkeskommunens vurdering om at tiltaket innebærer et minimalt inngrep i kulturminnet. Slik det kommer frem av søknaden, vil ikke tiltaket innebære at det gjøres inngrep i jernbanestrengen eller svillene, og tiltaket er reversibelt. Vi vurderer det også som positivt at den gamle avkjørselen stenges, slik at tiltak nr. 2 blir av mindre omfang enn det eksisterende.

Til anførselen deres om at tunge kjøretøy vil kunne påvirke sviller, skinner og skinnefester, som igjen kan føre til skader på infrastrukturen på strekningen, påpeker vi at strekningen kun er ment for bruk i tilfeller hvor det bryter ut brann i boligområdet eller om det oppstår en akutt hendelse det er nødvendig å ha tilgang til.

### Særlige tilfelle

Tiltak som krav til helse, miljø og sikkerhet, eller som er av vesentlig samfunnsmessig betydning, for eksempel krav til brannsikkerhet, oppfyller vilkåret om særlig tilfelle. I dette tilfellet er tiltaket nødvendig for å sikre en forsvarlig brannberedskap i boligområdet. Vi har forståelse for bekymringen deres for at uvedkomne skal benytte adkomsten, slik at risikoen for alvorlige ulykker vil øke. Vi har imidlertid merket oss at den omsøkte løsningen er godkjent av Bane NOR, som i egenskap av eier har ansvaret for jernbanesikkerheten. Vi legger til grunn at det er gjennomført en risikovurdering i forkant av godkjenningen. Ut fra vår vurdering av det ganske bratte terrenget ved den aktuelle delen av jernbanestrekningen, framstår det som tilnærmet umulig å etablere en kortere og forsvarlig krysning rett over skinnegangen.

### **Konklusjon**

Riksantikvaren har vurdert alle sider av saken, og kommet til at det ikke foreligger feil ved Agder fylkeskommunes bruk av dispensasjonsbestemmelsen. Det foreligger ikke

saksbehandlingsfeil som kan ha virket inn på vedtakets innhold. Fylkeskommunens vedtak opprettholdes. Klagen tas ikke til følge.

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

Hilsen

Kaare Stang  
Seksjonssjef, Juridisk seksjon

Elisabeth Nordling  
Fagdirektør

**Brevet er elektronisk godkjent uten underskrift**

Mottakere:

Norsk jernbaneklubb  
Flekkefjordbanens Venner

Kopi til:

Asplan Viak AS  
Agder fylkeskommune