



SAKSBEHANDLER
Martine Magdalena Thodesen Sande
Bård Langvandslie

VÅR DATO
23.06.2026

postmottak@ra.no
www.riksantikvaren.no

VÅR REF.
26/00488-11

DERES REF.

DERES DATO

Bergen kommune Bergen vann
Postboks 7700

Gamle Vossebanen - Bergen kommune - Riksantikvarens avgjørelse i klagesak om utvidelse av kulvert

Vi viser til klage 23. januar 2026. Klagen er sendt til oss fra Vestland fylkeskommune 26. januar 2026. Klagen gjelder avslag på søknad om dispensasjon fra fredningen av Gamle Vossebanen for å utvide en kulvert ved Garnes stasjon. Avslaget er datert 17. desember 2025.

Det ble gitt utsatt klagefrist i saken. Klagen er fremsatt innenfor denne fristen og er tatt til behandling.

Vi har mottatt tilleggsmerknader i saken fra berørte naboer og grunneiere, og Museet Gamle Vossebanen. Vestland fylkeskommune og Bergen Vann har fått mulighet til å uttale seg til merknadene. Vi vurderer at saken er tilstrekkelig opplyst.

Konklusjon

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

Juridisk status for eiendommen og forvaltningsmyndighet

Gamle Vossebanen er fredet ved forskrift om fredning av Gamle Vossebanen, Tunestveit (km 459,48) – Midttun (km 480,9), Bergen kommune, Vestland. Fredningen omfatter selve banelegemet med blant annet underbygning, planoverganger, broer, kulverter, fyllinger og forstøtningsmurer, jf. § 2. Det er klart at tiltaket er avhengig av dispensasjon fra fredningen for å kunne gjennomføres.

Forvaltningsmyndighet er Vestland fylkeskommune. Dette følger av § 7 i forskriften og § 3(4) i forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven.

Befaring

Riksantikvaren befarte Gamle Vossebanen 17. april 2026 sammen med Vestland fylkeskommune, Asplan Viak og Bergen kommune v/ Bergen Vann. Fra Riksantikvaren deltok Bård Langvandslien og Martine M. Thodesen Sande. Fra Vestland fylkeskommune deltok Ole Vegard Skauge og Heidi Joki. Fra Asplan Viak deltok Anja Vik og Kjersti Ingolvsdotter Vevatne. Fra Bergen Vann deltok Per Lasse Reinertsen.

Bakgrunn for saken

Bergen kommune fikk i 2016 pålegg fra daværende Fylkesmannen i Hordaland om å etablere sekundærrensing av kommunalt avløpsvann ved det eksisterende renseanlegget på Garnes. Pålegget innebærer at dagens renseanlegg må oppgraderes. Det er stilt krav om at anlegget skal være etablert innen 31. desember 2029. Som et resultat av oppgradering trengs det en utbedret tilkomstveien til renseanlegget. Dagens tilkomstvei går i kulvert under Gamle Vossebanen. Både i anleggs- og driftsfasen er det behov for å kjøre til renseanlegget med større kjøretøy. Blant annet foregår transport av kjemikalier med vogntog som er for store til å komme under eksisterende kulvert. Det er regnet ut at det er behov for en undergang med bredde på 3,6 meter og høyde på 4,5 meter.

Det ble varslet oppstart av en detaljreguleringsplan i 2020. I starten ble det vurdert flere alternative tilkomstveier:

- A. Ny tilkomstvei fra sørøst som benytter eksisterende planovergang ved Garnes stasjon.
- B. Utvidelse av eksisterende kulvert.

C. Ny kulvert øst for eksisterende kulvert.

Etter dialog med Vestland fylkeskommune ble alternativ B og C lagt bort, da partene vurderte at alternativene ville være i konflikt med den fredete Gamle Vossebanen. Planprosessen fortsatte med alternativ A. Forslag til detaljreguleringsplan for alternativ A ble lagt frem for utvalg for miljø og byutvikling i Bergen kommune 5. juni 2025. Utvalget vedtok å sende planforslaget tilbake til byrådet for ny vurdering av tilkomst gjennom eksisterende kulvert (alt. B), eller eventuelt en utredning av nytt krysningsspunkt ved siden av dagens kulvert (alt. C).

Asplan Viak søkte 28. oktober 2025, på vegne av Bergen kommune v/ Bergen Vann, om dispensasjon fra fredningen av Gamle Vossebanen. Det ble søkt om dispensasjon for to ulike alternativ:

1. Alternativ 1 tilsvarer alternativ B fra planprosessen. Innebærer å rive/demontere og utvide eksisterende kulvert.
2. Alternativ 2 tilsvarer alternativ C i planprosessen. Innebærer å bygge en ny kulvert øst for eksisterende kulvert og etablere ny vei gjennom kulverten. Eksisterende tilkomstvei skal ellers benyttes.

Vestland fylkeskommune ga avslag på søknaden i vedtak 17. desember 2025. Avslaget er begrunnet med at både alternativ B og C vil medføre et vesentlig inngrep i det fredete kulturminnet. Det er vektlagt at kulverten det er søkt om å endre er en av de eldre på den fredete strekningen og at jernbanen her går gjennom det mest helhetlige kulturlandskapet på hele den fredete strekningen. Videre vurderte fylkeskommunen at utviding av ny kulvert ikke er et særlig tilfelle. Dette er begrunnet i at det finnes realiserbare alternativer (alt. A) som ikke medfører inngrep i kulturminnet. Fylkeskommunen har vektlagt at det er muligheter for at det i fremtiden vil være behov for ytterligere utviding av kulverten.

Innholdet i klagen

Det er klaget på fylkeskommunens avslag. Klagen er begrunnet med følgende:

- Avløpsrenseanlegget er kritisk infrastruktur. Det er gitt pålegg om oppgradering. Oppgraderingen er avhengig av ny/oppgradert tilkomstvei.

- Det er et dilemma i saken at begge veiløsninger som er undersøkt, kryssing av planovergang nær Garnes stasjon og kryssing ved utvidelse av dagens kulvert, viser seg å være problematiske. Begge løsningene er i konflikt med kulturminner og naturverdier, og berører i tillegg nærmiljø, friluftsliv og barn og unge.
- Garnes renseanlegg er et viktig miljø- og samfunnskritisk prosjekt.
- Det er knyttet tvangsmulker til både frist for ferdigstillelse av reguleringsplanen og ferdigbygget anlegg.

Klagen knytter kommentarer til noen spesifikke punkter i fylkeskommunens avslag:

- I avslaget under "bakgrunn" er det vist til en begrenset høring i 2024. Klager antar at fylkeskommunen her mener utvidelsen av plangrensen i 2025.
- Under "vurdering" er det formulert at kulverten mister både sin funksjon og sitt utseende. Klager påpeker at kulverten fortsatt vil ha sin funksjon som ferdselsåre etter utvidelsen, men antar at fylkeskommunen her mener kulturminnets funksjon som historiefortellende element. Klager er enig i at denne funksjonen vil bli endret ved tiltaket.

Vestland fylkeskommunes vurdering av klagen

Fylkeskommunen skriver at arbeidet med detaljreguleringen pågår, og at flere tema som burde vært en del av faktagrunnlaget i den avslåtte søknaden ikke foreligger enda. De kan ikke se at klagen inneholder nye momenter og viser til at klager slutter seg til at det omsøkte inngrepet er vesentlig. Fylkeskommunen står ved sine vurderinger i avslaget og ser ikke behov for å knytte ytterligere merknader til klagen.

Merknader fra andre

Riksantikvaren har mottatt flere merknader i saken:

- Nabo som bor langs eksisterende adkomstvei til renseanlegget (Garnestangen) er negativ til at traseen til nytt renseanlegg skal gå under eksisterende kulvert. Det vises til negative konsekvenser ved utvidelse av eksisterende kulvert.
- Grunneier av jordbruksareal der ny veitrasé (alt. A) er foreslått har fremmet merknader selv og gjennom advokat. Saksgangen siden 2018 oppsummeres og det vises til hvilke negative konsekvenser ny atkomst vil føre til. Det

- argumenteres videre med hvorfor vilkårene for dispensasjon er oppfylt for utvidelse av eksisterende kulvert eller bygging av ny kulvert ved siden av.
- Museet Gamle Vossebanen skriver at deres foretrukne løsning er ny undergang ved siden av dagens kulvert. Museet mener at ny undergang burde plasseres vest for dagens undergang, dvs. nærmere Arna stasjon. Her er det fjell i dagen, noe som indikerer bedre grunnforhold enn på østsiden av undergangen der banen ligger på en høy fylling. Man unngår også inngrep i dyrka mark. Museet anbefaler at den nye undergangen bygges på tradisjonelt vis, og at det om mulig gjenbrukes landkar og bruspenn som er til overs fra andre deler av det nasjonale jernbaneliknet. Museet vurderer at de viktigste verneverdiene til den fredede undergangen er en kombinasjon av materialene stein og stålbjelker, og det visuelle inntrykket den gir for de som bruker veien eller betrakter undergangen på avstand. Museet vurderer at en utvidelse av eksisterende undergang vil fjerne undergangens vesentligste kulturminneverdi. De viser til at det finnes smale underganger andre steder langs banen, men at de er få. Langs resten av det nasjonale jernbaneliknet, som ikke er fredet, blir de også stadig færre.
 - I møte mellom Bergen kommune ved byrådsavdeling for byutvikling og Riksantikvaren 26. mai 2026 var denne klagesaken en av sakene som ble diskutert. Byrådsavdelingen skriver i etterfølgende brev av 28. mai 2026 at det er avgjørende for kommunen å finne gode og bærekraftige løsninger på de utfordringer som foreligger ved å etablere en sikker atkomst til nytt renseanlegg på Garnes. Renseanlegget er en del av samfunnskritisk infrastruktur og det er en tverrpolitisk forventning om at det i vurderingen av dispensasjon legges vekt på hensynet til samfunnsnytt til anlegget, jordvern og virkningen for nærområdet. Bergen kommune vil strekke seg langt for å finne gode løsninger som kan avbøte eventuelle negative virkningen av en dispensasjon.
 - Bane NOR har uttalt seg om utvidelse av undergangen i forbindelse med planprosessen. De skriver i brev 18. august 2025 at de er opptatt av å bedre sikkerhet langs jernbanen og at en planskilt løsning vil gi en tryggere trafikksituasjon for trafikanter i området. De anerkjenner at samfunnsnytt av renseanlegget er betydelig. Samtidig er Bane NOR opptatt av å bevare verneverdiene på Gamle Vossebanen i størst mulig grad. Bane NOR vil i utgangspunktet ikke ha inn-

vendinger til en utbedret/ny kulvert dersom vernemyndigheten gir dispensasjon for tiltaket og det ikke medfører konsekvenser for jernbanen.

Bergen kommune v/ Bergen Vann og Vestland fylkeskommune har kommentert de innkomne merknadene til klagesaken i brev henholdsvis 3. og 5. juni 2026:

- Bergen Vann skriver at deres foretrukne løsning er å tilpasse seg eksisterende kulvert. De viser til at det for alternativet med utvidelse av eksisterende kulvert, vil bli beslaglagt rundt 0,5 daa dyrka mark. Det er dermed ikke en så stor reell forskjell til alternativet med ny vei, som beslaglegger rundt 1,8 daa. Den reelle forskjellen mellom alternativene fremstår derfor som vesentlig mindre enn slik det blir fremstilt.
- Vestland fylkeskommune viser til at merknadene ikke inneholder nye opplysninger som gir grunnlag for å endre deres vurdering i avslaget.

Opplysningene har vært en del av sakens dokumenter i klagesaken. Riksantikvaren mener at flere av opplysningene vi har mottatt i forbindelse med klagesaken er mer relevant for kommunen i sin vurdering av ny detaljregulering. Riksantikvaren bemerker at det er kommunen som endelig avgjør traseen for atkomst til nytt renseanlegg.

Riksantikvarens vurdering

Riksantikvaren skal prøve om fylkeskommunens vedtak er basert på riktig bruk av dispensasjonsbestemmelsen og om saksbehandlingen er korrekt. Vi kan også prøve fylkeskommunens skjønnsutøvelse.

Gamle Vossebanen er en 21 kilometer lang jernbanestrekning fra Tunestveit til Midttun i Bergen kommune. Strekningen Garnes-Midttun benyttes i dag som museumsjernbane som trafikkeres med damplokomotiv.

Formålet med fredning av Gamle Vossebanen er å sikre og bevare banens 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., jf. § 1 første ledd.

Videre står det i fredningsforskriften at 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, jf. § 1 tredje ledd.

Fredningsforskriften § 4 åpner for at det kan gis dispensasjon fra fredningen. 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".

Vesentlig inngrep

Hva som er et vesentlig inngrep, vil bero på et faglig skjønn. Kulturmiljømyndighetene må gjøre 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. En fredning tar alltid utgangspunkt i hvordan fredningsobjektet var på fredningstidspunktet.

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.

Gamle Vossebanens verneverdier er knyttet til jernbanens trasé i et vestnorsk fjordlandskap og sammenhengen mellom jernbanen, dampbåttrafikk og postveier. Videre skal fredningen ivareta kunnskapen om overgangen fra smalsporet til normalsporet jernbane.

Det er søkt om to alternative løsninger for atkomst:

1. Utvidelse av eksisterende kulvert
2. Bygge en ny kulvert øst for eksisterende kulvert

Vi vil i det følgende gjøre en vurdering av om de to løsningene utgjør et vesentlig inngrep i det fredete kulturminnet.

1. Utvidelse av eksisterende kulvert

Det er søkt om å utvide eksisterende kulvert. Utvidelsen skjer ved at skinnegang, sviller, stålbjelker og tørrmur demonteres og lagres for gjenbruk. Ny kulvert bygges opp igjen med et senket kjørenivå på 1,1 meter og en utvidet bredde på til sammen 1 meter. Det er opplyst om at oppbygging mest sannsynlig må skje ved å bygge betongfundament, alternativt benytte større steiner under veiens nivå for å fundamentere muren etter at veien er senket. Tørrmuren merkes og settes opp igjen slik den var, på utsiden av betongfundamentene. Det er foreløpig ikke avgjort om tørrmuren skal forlenges i øvre eller nedre del. For å få tilstrekkelig bredde på kulverten må den utvides på begge sider. I tillegg vil en senket kjørebane for veien gjøre det nødvendig å etablere betongfundamenter på begge sider, for å holde på massene.

Den aktuelle kulverten er fra 1883 og ifølge fylkeskommunen en av de eldste på den fredete jernbanestrekningen. Den ble noe ombygget i forbindelse med omgjøringen fra smalsporet til normalsporet jernbane i 1904. Kulverten ble da gjort lengre, men høyden og bredden er uendret. Kulverten ligger nært Garnes stasjon, som er vedtaksfredet etter kulturminneloven §§ 15 og 19. Kulverten er én av flere sammenliknbare tørrmurte kulverter på jernbanestrekningen Garnes - Tunestveit.

Vurderingen av om det foreligger et vesentlig inngrep må alltid vurderes opp mot formålet med fredningen og fredningsbestemmelse. Etter fredningsbestemmelsene kan det gis dispensasjon for "etablering av krysningspunkt som er nødvendig av hensyn til veisikkerhet, jord- og skogbruksdriften i området eller andre viktige samfunnsinteresser, forutsatt at banelegemet ikke blir fjernet eller vesentlig skadet", jf. § 3 i forskriften.

Banelegemet omfatter skinnene, svillene, stålbjelkene og massene dette hviler på. I søknaden er det beskrevet at for å oppgradere kulverten må skinnegangen, sviller og stålbjelker demonteres ca. 7-9 meter på hver side av kulverten. Materialene skal

midlertidig lagres og monteres etter at kulverten er utvidet. Stålbjelkene må skjøtes med ca. 1-1,5 meter i samme dimensjon. Noe masse fra baneunderbyggingen må fjernes, men sett i forhold til lengden på den fredede banestrekningen utgjøre dette en marginal del av den totale baneunderbyggingen. Banelegemet vil etter Riksantikvarens vurdering ikke bli fjernet for godt, eller vesentlig skadet ved gjennomføring av tiltaket.

Tiltaket må ses opp mot innvirkningene på Gamle Vossebanen som helhet, og ikke begrenset til den gjeldende kulverten isolert. Tiltaket berører kun én av flere sammenlignbare kulverter. I sakens dokumenter fremkommer det at det er syv tilsvarende kulverter på strekningen Garnes-Tunes. Sett i forhold til den totale lengden på den fredete banen, vil et inngrep på ca. 7-9 meter kun utgjøre en svært liten del.

Dersom kulverten hadde vært fredet som enkeltobjekt fordi den var en særlig verdifull selvstendig kulvert, ville saken stilt seg annerledes. Et stort teknisk industrielt kulturminne, som en jernbanestrekning, tåler imidlertid i større grad enn enkeltminner at det gjøres endringer. Endring av kulverten vil ikke påvirke banens trasévalg, og banens jernbanetekniske karakteristika og hovedpreg vil opprettholdes til tross for dispensasjonen. Utvidelse av kulverten vil heller ikke påvirke verken sammenhengen eller faktisk og visuell kontakt mellom jernbanen, anløpsstedene for dampbåttrafikken og postveiene. Dette trekkes frem som en sentral del av fredningen.

Fylkeskommunen har gitt avslag på søknaden om å utvide kulverten. Et av hovedmomentene i vedtaket er at jernbanen i området rundt Garnes stasjon går gjennom det mest helhetlige kulturlandskapet på hele den fredete strekningen. Videre vektlegger fylkeskommunen at kulverten er et svært godt bevart enkeltelement på Gamle Vossebanen i et kulturmiljø som utmerker seg og har særlig høy opplevelsesverdi og særlig godt samsvar med fredningsformålet.

På befaringen kjørte Riksantikvaren langs hele den fredete jernbanestrekningen og vi observerte hvor utbygget arealet nært innpå jernbanestrekningen er. Særlig fra gamle Arna stasjon og sørover. Riksantikvaren er enig i at området rundt Garnes stasjon og kulverten representerer det landskapet langs strekningen som er minst endret i forhold til den tidsepoken av Gamle Vossebanens historie som fredningen har som formål å

bevare. Kulverten inngår derfor i en sentral del av fredningsområdet og oppleves av mange som ferdes i eller besøker området. Tiltaket vil føre til at kulverten får et annet volum og vil miste noe av sin kildeverdi som enkeltobjekt, men opplevelsesverdien av Gamle Vossebanen som karakteristisk vestlandsk jernbanestrekning, opprinnelig bygd for smalsporet jernbane, vil i marginal grad bli endret. Når det gjelder å opprettholde opplevelsesverdien av jernbanen på dette stedet, vil Riksantikvaren stille krav om at det brukes samme materialer (steinsetting) i den nye kulverten som i den opprinnelige (se vilkår under).

Riksantikvaren konkluderer dermed med at en utvidelse av kulverten ikke vil utgjøre et vesentlig inngrep i det fredete kulturminnet.

2. Bygge en ny kulvert øst for eksisterende kulvert

Subsidiært er det søkt om å bygge en ny kulvert ca. 6-7 meter øst for dagens kulvert. Ny kulvert vil få en bredde på 3,6 meter og høyde på 4,5 meter. Terrenget må senkes for å komme under jernbanen uten å endre jernbanevollens høyde. Total høyde på utgraving vil være 6-6,5 meter. Det må etableres en ny vei sør for Garnestangen, gjennom ny kulvert, og inn på Garnestangen igjen nord for kulverten. Ny kulvert bygges opp igjen ved å etablere ny støttemur, fundamenter i betong og stålbjelker. Betongen forblendes med ny eller fortrinnsvis gjenbrukt naturstein som likner på den originale tørrmuren.

Fylkeskommunen skriver i avslaget at dette alternativet vil representere et stort og markant inngrep som vil føre til at banelegemet blir vesentlig skadet. Fylkeskommunen mener at dette alternativet vil påvirke opplevelsesverdiene til helheten av kulverten, jernbanen og kulturlandskapet. De konkluderer med at tiltaket utgjør et vesentlig inngrep i kulturminnet.

Riksantikvaren er enig i fylkeskommunens vurdering av tiltaket. Å bygge en ny kulvert ved siden av den eksisterende vil føre til et tilsvarende stort inngrep i banelegemet og innebære en større visuell endring av jernbanens karakteristika og hovedpreg enn en endring av eksisterende kulvert. Besøkende vil intuitivt oppfatte banen som mindre autentisk og mer ombygd og endret enn ved utvidelse av eksisterende kulvert. Der det er søkt om å få etablere en sekundær kulvert, er jernbanen bygget opp i landskapet på en

voll. Dette viser hvordan ingeniørene valgte å løse utfordringene med å legge jernbanen i et kupert vestlandsterreng med brå og hyppige endringer i terrenget, fra fjell til dype, og til dels ustabile løsmasser, som er noe av det fredningen skal ivareta. Tiltaket vil også medføre større negative virkninger for landskapet og dyrka mark.

Riksantikvaren støtter fylkeskommunens konklusjon om at bygging av en ny kulvert ved siden av eksisterende vil utgjøre et vesentlig inngrep i den fredete jernbanen.

Særlig tilfelle

Selv om det er konkludert med at utvidelse av kulverten 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.

Etter fredningsforskriften § 3 nr. 4 står det eksplisitt at det, etter dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten, kan gjennomføres etablering av krysningspunkt som er nødvendige av hensyn til jord- og skogbruksdriften i området eller andre viktige samfunnsinteresser.

Oppgradering av et renseanlegg er klart en viktig samfunnsinteresse som generelt sett utgjør et særlig tilfelle for å gi dispensasjon etter kulturminneloven. Spørsmålet er om det er et særlig tilfelle i denne konkrete saken. Dette må vurderes opp mot aktuelle alternativer og behovet for tiltaket. I denne saken er det klart et behov for utvidet atkomst til renseanlegget. Det er utredet flere mulige alternativer. Alternativ A, ny vei til renseanlegget, vil ikke gjøre inngrep i den fredete Gamle Vossebanen. Det er imidlertid andre ulemper ved dette alternativet, blant annet større inngrep i dyrket mark og ulemper for landbruksdrift. Dette fremstår slik sett ikke som et uproblematisk alternativ.

Ettersom man i denne saken har konkludert med at tiltaket ikke vil utgjøre et vesentlig inngrep, ser Riksantikvaren det som en fordel at eksisterende veitrasé kan benyttes som atkomst til rensesanlegget.

Riksantikvaren vurderer etter dette at det foreligger et særlig tilfelle som tilsier at dispensasjon kan gis i denne konkrete saken, jf. fredningsforskriften § 3 nr. 4 og § 4.

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 Vestland 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 17. desember 2025 oppheves, og det fattes nytt vedtak, jf. forvaltningsloven § 34 fjerde ledd. Klagen tas til følge.

Vedtak

Riksantikvaren gir dispensasjon for å demontere og utvide eksisterende kulvert under Gamle Vossebanen i henhold til mål og tegninger i søknaden.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Kulverten skal gjenoppføres med en utforming så lik dagens kulvert som mulig.
- Dersom det vurderes som nødvendig, tillates det bruk av betongfundamenter ved gjenoppbygging av kulverten.
- Eksisterende tørrmur skal bygges opp igjen på tradisjonelt vis, som en forblending utenpå et eventuelt betongfundament. I den grad det er mulig skal all stein gjenbrukes. Der ny stein må legges til, skal steinen være av samme type naturstein som den originale.
- Den økte dybden på kulverten skal være lesbar som en nyere endring, uten å komme i kontrast med eksisterende materialbruk. Dette kan for eksempel

synliggjøres som en endring i leggemønster i steinforblendingen på den nederste delen av kulverten.

- Arbeidet med demontering og remontering av tørrmur skal gjennomføres av kvalifiserte fagpersoner som har antikvarisk og håndverksfaglig kompetanse på tørrmur.
- Fylkeskommunen skal på forhånd godkjenne kulvertens utforming og materialbruk før igangsetting av tiltaket.

Dispensasjonen er gyldig i tre år fra datoen i dette vedtaket.

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

Du kan kreve dekning av nødvendige kostnader

Klagen har ført frem. Dersom dere har hatt vesentlige og nødvendige økonomiske kostnader til å fremme klagen, for eksempel til advokat, skal disse dekkes helt eller delvis av kulturmiljøforvaltningen. Vi viser til forvaltningsloven § 36. Kravet sendes til Riksantikvaren.

Nødvendige kostnader må dokumenteres med kopier av fakturaer. Det må også dokumenteres at kostnadene har vært vesentlige og nødvendige for å fremme klagen. For ordens skyld presiserer vi at utgifter dere har hatt i forbindelse med søknadsprosessen/behandlingen i førsteinstans ikke kan kreves erstattet.

Vennlig hilsen

Kaare Stang
seksjonssjef

Martine Magdalena Thodesen Sande
seniorrådgiver

Brevet er elektronisk godkjent uten underskrift

Mottakere:

Asplan Viak AS - Bergen
Bergen kommune Bergen vann

Kopi til:

Helene Torvund
Bergen kommune
Norsk Jernbaneklubb - Museet Gamle Vossebanen
Bane Nor SF
Harris Advokatfirma AS
Vestland fylkeskommune
Nils Magne Garnes