



SAKSBEHANDLER  
Ståle Arfeldt Bergås  
Lars Erik Eibak Bru  
Alexander Ytteborg

INNVALGSTELEFON

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

VÅR REF.  
07/02428-13

DERES REF.

DERES DATO

ARK. D - Infrastruktur

VÅR DATO  
20.12.2013

361-362 Melhus kom. - ST

Se mottakerliste

## THAMSHAVNBANEN, I MELDAL OG ORKANGER KOMMUNER, SØR-TRØNDELAG VEDTAK OM FREDNING MED HJEMMEL I LOV OM KULTURMINNER §§ 15 OG 19 JF. § 22

Vi viser til tidligere utsendt fredningsforslag fra Sør-Trøndelag fylkeskommune for Thamshavnbanen datert 20.4.2010 som har vært på høring hos berørte parter og instanser. På grunnlag av dette fatter Riksantikvaren følgende vedtak:

### **VEDTAK:**

*Med hjemmel i lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) §§ 15 og 19 jf. § 22, freder Riksantikvaren Thamshavnbanen, i Meldal og Orkanger kommuner, Sør-Trøndelag fylke.*

### **Omfanget av fredningen**

*Fredningen etter kml § 15 omfatter:*

*Hele jernbanestrekningen fra Løkken Verk til Thamshavn, bestående av selve jernbanelegemet med påstående skinner, søvler og pensler, samt kjøreledningsanlegg (KL-anlegg), bygningsanlegg tilhørende banen, tunnel i Klingliene og den opprinnelige traseen rundt Klinghåmmår'n fra 1908, samt bruer, bekkekulverter, overganger, underganger og fegater, jf. kart og bygningsoversikt. Total lengde for banen er 25 km, mens kjørbar lengde i dag er på 23 km.*

*Fredningen omfatter bygningenes eksteriør og interiør og inkluderer hovedelementer som planløsning, materialbruk og overflatebehandling og detaljer som vinduer, dører, gerikter, listverk, ildsteder og fast inventar.*

*Fredningen etter kml § 19 omfatter arealer som er tilknyttet jernbanen fra Thamshavn til Løkken Verk, avgrenset av Salvesen & Thams og Orkla sine eiendomsgrenser.*

*I det fredete området inngår også arealer for den gamle jernbanetraséen rundt Klinghåmmår'n og deler av arealet til Elkem Thamshavn Verks grunn ved Thamshavn stasjon, til og med det gamle jernbaneverkstedet.*

Følgende bygninger inngår i fredningen:

Sted	Bygn.nr.	Bygg/anlegg	Byggeår	Eier
Thamshavn	Uten nr.	Jernbaneverksted	1908	Elkem
Thamshavn	1638001215	Stasjonsbygning	1908	Elkem
Thamshavn	184072297	Lokomotivstall	1908	Elkem
Orkanger	140647934	Transformatorhus	1908	S&T*
Bårdshaug	184060205	Omformerstasjon	1918	S&T
Bårdshaug	184060213	Omformerstasjon	1945	S&T
Solbusøy	184040484	Redskapslager	Ca 1960	Orkla
Svorkmo	184035405	Pakkhus	1908	Orkla
Svorkmo	184035413	Transformatorhus	1908	S&T
Svorkmo	184035391	Stasjonsbygning	1908	Orkla
Svorkmo	184035162	Remisse	1908	Orkla
Svorkmo stasjon	Uten nr.	Dresin/redskap/do	1908	Orkla
Svorkmo stasjon	Uten nr.	Bu med spiserom	1908	Orkla
Svorkmo	Uten nr.	Dresinbu	1908	Orkla
Øyum Nord	Uten nr.	Dresinbu/redskap	1908	Orkla
Løkken Verk	183969935	Remisse	1911	Orkla
Løkken Verk	183969315	Stasjonsbygning	1934	Orkla
Løkken Verk	183969323	Pakkhus/Fraktgods	1914	Orkla

\* S&T = Salvesen & Thams.

Det vises til vedlagte kart hvor avgrensningen av jernbaneanlegget fredet etter kml § 15, med tilhørende bygninger, og området fredet etter kml § 19, framgår.

#### **Formålet med fredningen**

Formålet med fredningen etter kml § 15 er å sikre og bevare industrijernbanen Thamshavnbanen som med 1000 millimeter sporvidde og vekselstrømdrift er unik i Norge.

Som industrijernbane for Orkla Grube-Aktiebolag representerer Thamshavnbanen også gründerperioden i norsk industrialisering tidlig på 1900-tallet. Banens aktive driftsperiode fra 1908 til 1974 danner derfor tidsperioden for formålet om bevaring.

Fredningen skal videre sikre enkeltbygningene ut fra deres sammenheng og deres kulturhistoriske verdi knyttet til Thamshavnbanen som et helhetlig anlegg.

Formålet med områdefredningen etter kml § 19 er å bevare virkningen i miljøet av objektene fredet etter kml § 15. Områdefredningen skal sikre karakteren av baneføringen gjennom landskapet i Orkladaljørret og miljøet rundt de fredete bygningene i stasjonsområdene og ellers.

#### **Fredningsbestemmelser**

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

1. Det er ikke tillatt å fjerne eller skade jernbaneanlegget med tilhørende elementer og bygninger eller deler av samme.

2. *Ombygging og utskifting av elementer som inngår i fredningen eller annet arbeid utover vanlig vedlikehold, er ikke tillatt. Unntak fra dette er ombygging og utskifting av hensyn til sikkerhet. I slike situasjoner skal det, så langt det er mulig tas hensyn til kulturminnenes verneverdi. Eventuelle tiltak skal så snart som mulig meddeles forvaltningsmyndigheten.*
3. *Det er ikke tillatt å skifte ut bygningselementer eller materialer, forandre overflater eller utføre annet arbeid ut over vanlig vedlikehold på bygningenes eksteriør, interiør eller konstruksjon, med unntak av eventuelle tilbakeføringer, jf. punkt 5.*
4. *Vedlikehold og istandsetting skal skje med materialer og metoder tilpasset jernbanestrekningens egenart og på en måte som ikke reduserer verneverdiene.*
5. *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.*
6. *Nødvendige tiltak i forbindelse med jernbanedriften kan tillates etter dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten*
7. *Tiltak i eventuelle nødssituasjoner kan gjennomføres uten dispensasjon. I slike situasjoner skal det, så langt det er mulig, tas hensyn til kulturminnenes verneverdi. Eventuelle tiltak skal snarest meddeles forvaltningsmyndigheten.*
8. *Innenfor det fredete området må det ikke settes i verk tiltak eller bruksendringer som kan forandre området karakter eller på annen måte motvirke formålet med fredningen. Dette gjelder alle former for bebyggelse, anlegg og utvidelse av vei eller parkeringsplass, oppsetting av gjerder, skilt, endring av beplantning eller beleg, planering, utfylling og andre landskapsinngrep.*
9. *Det bør utarbeides en rullerende forvaltningsplan for den fredete jernbanestrekningen med tilhørende elementer og bygninger, samt området rundt. Planen skal godkjennes av forvaltningsmyndigheten. Forvaltningsplanen skal inneholde retningslinjer for bruk og vedlikehold. Eventuell tilbakeføring skal omsøkes kulturminnemyndigheten ved tillatelse/ dispensasjon og må være i tråd med formålet med fredningen.*

## **Følger av fredningen**

### Lovhenvisning

Når det gjelder behandlingen av den fredete jernbanestrekningen med tilhørende elementer og bygninger og området rundt, vises det til kulturminneloven §§ 15a, 16, 17, 18, 19 tredje ledd 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 er å bevare mest mulig av de opprinnelige eller eldre bygningselementene og detaljer som kledning, vinduer, dører, listverk, gerikter og overflatebehandling. 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.

### 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. 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.

### 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**

Thamshavnbanen er en privat industrijernbane fra gravene på Løkken Verk i Meldal kommune til Thamshavn ved Orkdalsfjorden i Orkdal kommune, Sør-Trøndelag.

Thamshavnbanen ble bygget i perioden 1905 -1910 for *Orkla Grube-Aktiebolag* for transport av kis fra gravene på Løkken Verk til Thamshavn, men fikk også konsesjon for persontransport og befordring av gods på strekningen. Banen fikk derfor flere og bedre stasjoner enn det som var påkrevet for en ren gruvebane. Den ble høytidelig åpnet for trafikk mellom Thamshavn og Svorkmo i 1908, og videre fra Svorkmo til Løkken i 1910.

Banen har en sporvidde på 1000 millimeter (såkalt smalt spor) og er basert på vekselstrømdrift. Thamshavnbanens lengde fra Løkken til Verk Thamshavn er oppgitt til 25,2 km og med en høydeforskjell på 160,7 m. Maksimal stigning er på 44 % og minste kurveradius er 70 m.

Banen ble nedlagt for allmenn trafikk i 1963, mens kistransporten fortsatte til 1974. I 1983 ble strekningen Svorkmo - Løkken gjenåpnet som museumsjernbane. I 1986 ble strekningen utvidet til Solbusøy, i 1990 til Fannrem, og i 2001 til Bårdshaug som er nordre endestopp i dag.

Traseen til Thamshavnbanen går gjennom et variert landskap med jordbruks- og skoglandskap og tettbebyggelse. Fra Løkken strekker banen seg nordover gjennom jordbruksland, skog og spredt bosetting før den slynger seg langs de bratte og skogkledte Klingliene ned mot Svorkmo. På denne strekningen finnes også banens eneste tunnel. Den går gjennom et bratt fjellparti i Klingliene, Klinghåmmår'n. Tunnelen på 151 meter ble laget av tyskerne under 2.verdenskrig

for å unngå eksponerte og krappe kurver på den opprinnelige banetraseen rundt Klinghåmmår'n.

Svorkmo stasjon er det mest intakte stasjonsanlegget på Thamshavnbanen. Her finnes fortsatt både stasjonsbygning, godshus, vognremisse, dresinbu, banevokterbu og transformatorhus.

Fra Svorkmo krysser banen elva Svorka på banens lengste bru og strekker seg videre gjennom jordbrukslandskap langs elva Orkla. Solbusøy holdeplass med sidespor passerer og banen kommer fram til Fannrem. På Fannrem stasjon er det oppført ny stasjonsbygning som kopi av den originale som ble flyttet til stasjonsområdet på Løkken Verk i 1985. Videre etter 3,5 kilometer gjennom jordbrukslandskap ligger Bårdshaug med stasjonsbygning og privet, samt to omformerstasjonene fra 1918 og 1945.

På strekningen mellom Bårdshaug og Thamshavn ligger Orkanger stasjon som ble fredet i 1997. Strekningen fra Fannrem til Thamshavn, på ca. 7 km, er omkranset av tettbebyggelse, noe som er med på å forklare banens medvirkning til den langstrakte tettstedsstrukturen her.

På Thamshavn er mange av de opprinnelige bygningene i behold. Disse eies i dag av *Elkem Thamshavn Verk*. Her finnes både stasjonsbygning, jernbaneverksted, lokomotivstall og verkets gamle administrasjonsbygning.

Bygningene på Thamshavnbanen ble produsert ved *Strandheim Bruk* på Orkanger. Arkitekten Christian Thams var utdannet i Sveits. Han overtok ved sin hjemkomst farens sagbruk Strandheim på Orkanger og startet i 1890-årene produksjon av ferdighus for eksport. Han var en pioner også på dette området.

Finn Ivar Andreas Knudsen (1864-1911) var arkitekt for Thamshavnbanens stasjonsbygninger. Han var elev av NSB-arkitekt Balthazar Lange. Hans bygninger er typiske representanter for trebygninger i nasjonalromantisk stil, tegnet i et krysningspunkt mellom dragestil, jugend, og nasjonal nybarokk. De mindre stasjonene Bårdshaug, Fannrem, Solbusøy og Svorkmo, ble utført i synlig tømmer med utstikkende tak og utkragete, svungne nôv. De større stasjonene Thamshavn og Orkanger ble panelkledd og hadde inntrukne svalganger, søyler og stolper, ut fra forbilder hentet fra eldre, norsk byggetradisjon.

### **Begrunnelse for fredningsvedtaket og vurdering av kulturminnet.**

Thamshavnbanen er av Jernbaneverket valgt ut og anbefalt for fredning i *Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen*.

Industrijernbanen Thamshavnbanen er med 1000 millimeter sporvidde og vekselstrømdrift unik i Norge, da den representerer en teknisk infrastruktur som man ikke finner på det øvrige jernbanenetet i Norge.

Thamshavnbanen utgjør en stor kunnskapsverdi og historisk kildeverdi på grunn av banens og anleggets høye autentisitet.

Som industrijernbane for Orkla Grube-Aktiebolag representerer Thamshavnbanen også gründerperioden i norsk industrialisering tidlig på 1900-tallet.

Thamshavnbanen er et mangfoldig, historiefortellende teknisk kulturminne. Banen har hatt stor betydning for utviklingen av virksomhet og bosetting i store deler av Orkladalføret fra tidlig på 1900-tallet.

Siden Thamshavnbanen også har hatt persontrafikk, knyttes den til utviklingen av samfunnene både ved endestoppene Løkken Verk og Thamshavn, samt for stasjonsstedene langs banen, da i første rekke Svorkmo, Bårdshaug og Orkanger.

Thamshavnbanen bidrar sterkt til å gi Orkladalføret et variert og innholdsrikt kulturlandskap. Den historiske dimensjonen ved Thamshavnbanen er med på å forklare viktige utviklingstrekk i dalføret, og bidrar dermed til innsikt og forståelse av hvorfor og hvordan dalen og tettstedene er blitt slik de framstår i dag.

En fredning av Thamshavnbanen vil sikre kildeverdiene og opplevelsesverdiene det tekniske kulturminnet Thamshavnbanen utgjør, samt bevare banen som et viktig kulturhistorisk element i landskapet.

### **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 Miljøverndepartementet til Riksantikvaren jf. forskrift av 9. februar 1979 om faglig ansvarsfordeling mv etter kulturminneloven, § 12 nr. 1.

### **Lokalisering og eiendomsforhold. Reguleringsmessig status**

Thamshavnbanen ble bygget for Orkla Grube-Aktiebolag, for transport fra gruveområdet ved Løkken Verk i Meldal kommune til Thamshavn ved Orkdalsfjorden i Orkdal kommune. Banens trase strekker seg gjennom to kommuner, fordelt på ca. 4 km i Meldal kommune og ca. 21 km i Orkdal kommune.

Grunnarealer for banen følger eiendomsgrensene til selskapene *Orkla, Salvesen & Thams* og *Elkem Thamshavn Verk* ved Thamshavn stasjon.

Eierskap til bygninger går fram av oversikten for bygninger som inngår i fredningen. Arealer i tilknytning til disse tilhører de respektive eiere.

#### **Reguleringsmessig status**

- Orkdal kommune, arealdel kommunedelplan 2007-2019, jernbaneareal, hensynssone, *båndlegging etter lov om kulturminner.*
- Meldal kommune, kommunens arealdel 2011-2022, jernbane, hensynssone, *båndlegging etter lov om kulturminner – fremtidig.*

### **Bakgrunn for fredningen**

Thamshavnbanen ble foreslått for fredning i Jernbaneverkets "*Verneplan for kulturminner i jernbanen*" (2003).

### **Redegjørelse for saksgang og innkomne bemerkninger**

Melding om oppstart av fredning ble, i samsvar med kml § 22 nr.1, meddelt eierne og kommunene i brev av 9.10.2007. Samtidig ble varselet kunngjort i *Avisa Sør-Trøndelag* og *Adresseavisen*

Fylkeskommunen utformet deretter fredningsforslag som i samsvar med kml § 22 nr.2 ble sendt på høring til berørte parter, datert 20.4.2010. Samtidig ble det kunngjort i *Avisa Sør-Trøndelag*,

*Adresseavisen, og Norsk lysingsblad* at fredningsforslaget var lagt ut til offentlig ettersyn i Orkdal og Meldal kommuner.

Det ble gitt en frist på 6 uker fra kunngjøringsdagen til å komme med uttalelser.

I henhold til kml § 22 nr. 3 skal forslag om fredning legges fram for kommunestyret før vedtak om fredning fattes. Fredningsforslaget og innkomne uttalelser ble oversendt kommunene i brev av 13.7.2010.

Kommunestyret i Orkdal kommune behandlet saken i møte 29.9.2010. Kommunestyret uttalte; *Orkdal kommune er enig i hovedprinsippene i fredningsforslaget som sikrer Thamshavnbanen for framtida, men vil oppfordre til at vernemyndighetene også tar hensyn til at banen delvis ligger i sentrale områder med stor vekst og utvikling. Orkdal kommune mener arealet som skal fredes ved Orkanger stasjon bør begrenses til området som naturlig grenser til stasjonen. Fredningsforslaget må tilpasses behovet for utbedring av vegen i Klinglien.*

Kommunestyret i Meldal kommune behandlet saken i møte 7.10.2010.

Kommunestyret uttalte; *Meldal kommune går inn for fredningsforslaget av Thamshavnbanen i Orkdal og Meldal kommuner, men vil oppfordre til at det endelige vernet utformes på en slik måte at det ikke hindrer en naturlig utvikling av tettstedet Løkken Verk rundt endestasjonen for banen, eller er til hinder for en fullverdig utbedring av Fv700 med en tunnelløsning i Klingliene. Dette ble også poengtert i høringsrunden, der flere av de andre høringspartene også understreker nettopp disse to hensyn.*

### **Fredningens forhold til naturmangfoldloven**

Lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold, *naturmangfoldloven*, skal ivaretas ved all offentlig myndighetsutøvelse, herunder ved vedtak om fredning etter kulturminneloven.

Det finnes en rekke sårbare naturtyper og arter langs den fredete banestrekningen. Etter Riksantikvarens vurdering vil ikke fredningen være til hinder for anbefalte skjøtselstiltak til beste for disse. Videre har Thamshavnbanen hatt kreosotimpregnerte tresviller helt siden den ble åpnet i 1908 og den foreslåtte fredningen vil ikke endre på dette. Ved en fredning vil det bli lagt til grunn at ved nødvendig utskifting skal gamle sviller erstattes med nye av samme type. Kreosot kan gi skadelige virkninger på naturmiljøet.

Fredningsforslagets konsekvenser i forhold til naturmangfoldet var ikke omhandlet i høringen. Riksantikvarens kartlegging og vurdering av disse forholdene ble derfor sendt ut på en egen høring i brev av 30.10.2013, hvor vi spesielt ba Miljødirektoratet og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag om deres miljøfaglige vurdering av fredningen med bakgrunn i forekomsten av kreosotimpregnerte tresviller i det fredete jernbaneanlegget.

Miljødirektoratet svarte på høringen i brev mottatt 26.11.2013. Miljødirektoratet har ansvar for regelverk knyttet til kreosot og informerer om at kreosot og kreosotbehandlede materialer er regulert i REACH-forskriftens vedlegg XVII, pkt. 31, som i korte trekk sier at kreosot kan benyttes til yrkesmessig bruk blant annet i tresviller til jernbanelinjer. Når det gjelder avfallshåndtering, er kreosot og kreosotbehandlede materialer å anse som farlig avfall og må behandles i henhold til avfallsforskriftens krav. Kreosotprodukter kan brukes til industriell eller profesjonell treimpregnering i Norge, men må fra mai 2015 ha godkjenning etter biocidregelverket.

Slik Miljødirektoratet ser det, gir ikke det tilsendte materialet grunnlag for en omfattende miljøfaglig vurdering av fredningsforslaget med hensyn til bruken av kreosotimpregnerte tresviller. Direktoratet forventer imidlertid ikke at bruken av kreosotimpregnerte tresviller vil gi store endringer i miljøtilstanden siden dette er en gammel banestrekning der kreosotimpregnerte tresviller har vært i bruk i lang tid. En større oppgradering av banen med bruk av nye kreosotimpregnerte tresviller vil imidlertid kunne medføre en økt utlekking av kreosot fra svillene til miljøet. Dersom man i stedet foretar en gradvis oppgradering av banen og skifter ut tresviller kun etter behov, vil utlekkingen bli mindre og antageligvis på nivå med det som har vært i banens levetid.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag svarte på høringen i brev datert 28.11.2013.

Fylkesmannen viser til Riksantikvarens redegjøring for artsfunn langs jernbanen når det gjelder fremmede arter (svartelista) og trua arter (rødlista). Det anføres som viktig at arbeid langs banen ikke sprer fremmede arter videre. For å unngå spredning bør de fremmede artene fjernes. Fylkesmannen ber derfor om at det vurderes tiltak for å fjerne de fremmede artene som er langs banen.

Når det gjelder kreosotsviller, skriver de at disse tillatt å benytte eksempelvis langs jernbaner, men ved utskifting av sviller skal de behandles som farlig avfall. De forutsetter at de regler som gjelder for bruk og utskifting av kreosotsviller følges ved vedlikeholdsarbeider langs Thamshavnbanen.

### **Riksantikvarens bemerkninger**

*Orkanger stasjon*

Orkanger stasjon ble vedtaksfredet etter kml §§ 15 & 19, 31.7.1997.

I fylkeskommunens forslag om fredning har det vært fremmet forslag om en utvidelse av den eksisterende områdefredningen rundt Orkanger stasjon til også å omfatte arealet (gnr/bnr 1/451) mellom stasjonsbygningen og Thamshavnveien.

Dette arealet (gnr/bnr 1/451) er regulert til boligformål i *Reguleringsplan for Thamshaontunet, parsell av gnr 1/bnr 451 Orkanger*. Det foreligger godkjent rammetillatelse for bygging av boliger på eiendommen.

- *Riksantikvaren støtter ikke fylkeskommunens forslag om utvidelse av områdefredningen til også å omfatte dette arealet (gnr/bnr 1/451) ved Orkanger stasjon. Orkanger stasjon ble fredet allerede i 1997 og står som en selvstendig fredning.*

*Kislasteanlegget på Løkken Verk*

Kislasteanlegget ligger på grunn som er en del av gnr 28/83 og er eid av Staten.

Nærings- og handelsdepartementet har mottatt eget brev om fredningssaken, både ved varsel om oppstart, datert 9.10.2007 og da forslaget til fredning ble lagt frem, datert 25.11.2010. Det har ikke kommet uttalelser fra departementet til saken.

Kislasteanlegget består av eksportkissilo fra 1913, smeltekissilo fra 1931, begge bygget i armert betong, samt en mindre reservekissilo bygget av tre. Bygningene er viktige historiefortellende elementer da de utgjør det konkrete startpunktet for jernbanen. Kisen som ble utvunnet i gruvene ble mellomlagret i siloene i påvente av omlasting til jernbanen og transport ned til Thamshavn for videre utskipping. Siloene er sammen med slagghaugene også identitetsskapende elementer i miljøet på Løkken.



Riksantikvaren har vurdert dette kisanlegget på befaring i 2012. Eksportkissilo og smeltekissilo er begge store bygningsstrukturer i betong og bærer sterkt preg av forfall. Betongen er forvitret og armeringen er stedvis blottlagt og sterkt angrepet av rust. Sikring, eventuell rehabilitering og vedlikehold av siloene vil innebære en stor økonomisk belastning. Etterbrukspotensialet for siloene er svært begrenset. Riksantikvaren ser de klare kulturhistoriske verdiene i anlegget og det historiefortellende elementet anlegget utgjør. Likevel mener vi at det i dette tilfellet ikke er samfunnsmessig forsvarlig å pålegge eier et vedlikeholdsansvar gjennom en fredning, bygningenes størrelse, tekniske tilstand og etterbrukspotensialet tatt i betraktning.

- *Riksantikvaren tar derfor kislasteanlegget (eksportkissilo, smeltekissilo og reservekissilo), samt området det ligger på, ut av fredningsomfanget.*

#### *Avtaler og dokumentasjon ved kjøpesenter og busstasjon ved Bårdshaug*

Ved Bårdshaug er det fjernet 96 meter med skinnegang. Sør-Trøndelag fylkeskommune har vært i kontakt med tidligere direktør ved museet Bjørn Tokle og Per Kirkaune, driftssjef hos eier av banen Salvesen & Thams. Det foreligger ingen skriftlig avtale om fjerning av denne delen av skinnegangen, men det ble gjort en muntlig avtale hvor daværende eier av gnr. 9/7 (busselskapet HOB) fikk ta bort skinnene midlertidig. Denne avtalen ble gjort mellom direktør Arnt Holmen i Orkla på Løkken og daværende administrerende direktør i HOB, Kåre Juul.

Selve banetraseen (gnr 300/4 – Orkdal kommune) har samme eier som banetraseen for øvrig. Inntil nylig var også denne parsellen eid av Orkla ASA, inntil et lokalt konsortium kjøpte Salvesen & Thams i september 2012. Dette lokale konsortiet består blant annet av tidligere ansatte i samme selskap. Det foreligger konsesjon for jernbanedrift for Thamshavnbanen, gyldig til 2030. Denne konsesjonen omfatter hele banestrekningen. Museene i Sør-Trøndelag (MiST AS) sitter i dag på denne konsesjonen, etter at overdragelse av konsesjonen fra Orkla ASA ble foretatt i forbindelse med at Orkla Industrimuseum ble en del av det konsoliderte museet MiST AS. HOB ble gitt disposisjonsrett for jernbanegrunden under forutsetning av at eier kunne reetablere sporet når det ble aktuelt. Den gamle HOB-tomta er i dag eid av Nettbuss Trondheim. Per Kirkaune bekrefter at han har snakket med trafikksjef Trygve Strand hos Nettbuss om dette, slik at nåværende eier er kjent med avtalen. Kirkaune sier de nå vil vurdere å få gjort denne avtalen skriftlig.

#### **Opplysning om klageadgang og tinglysing**

Riksantikvarens vedtak om fredning kan påklages til Miljøverndepartementet innen tre uker fra mottakelsen av dette brev, jf. forvaltningsloven §§ 28 og 29. En eventuell klage stiles til Miljøverndepartementet, men sendes Riksantikvaren.

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

Vennlig hilsen

Jørn Holme

Dagfinn Claudius  
avdelingsdirektør

Vedlegg: kart, Sør-Trøndelag fylkeskommunes fredningsdokumentasjon

Kopi med vedlegg til: Meldal kommune, Pb 8, 7338 MELDAL/ Miljødirektoratet, Postboks 5672 Sluppen, 7485 TRONDHEIM/ Miljøverndepartementet - Kulturminneavdelingen, Postboks 8013 Dep, 0030 OSLO/ Orkdal kommune, Postb 83, 7301 ORKANGER/ Sør-Trøndelag fylkeskommune, Postboks 2350, Sluppen, 7004 TRONDHEIM/ Nærings- og handelsdepartementet, Postboks 8014, 0030 OSLO/ Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Postboks 4710, Sluppen, 7468 TRONDHEIM/ Statens Vegvesen, Region Midt, Fylkeshuset, 6404 MOLDE

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Elkem Thamshavn		Pb 10	7301 Orkanger
Jernbaneverket		Postboks 4350	2308 HAMAR
Museene i Sør-Trøndelag		Lade Allè 60	7040 TRONDHEIM
Olav Holding AS		Vegamot 8	7048 TRONDHEIM
Orkdal Fjernvarme AS		Megardsveien 1	7320 FANNREM
Orkla Industrimuseum		Pb 23	7332 LØKKEN VERK
Salvesen & Thams		Løkkenvn. 2204	7332 Løkken Verk
Thamshavntunet AS		Lillegulen	7540 KLÆBU