



MOTTATT
22 NOV 2010

URSKOG - HØLANDSBANEN

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Vår ref: PR014-2010

Deres ref: 09/3177-BFA

Sørumsand, den 28.oktober 2010

HØRING: UTKAST TIL ENDREDE FORSKRIFTER PÅ JERNBANE SOM ERSTATTER TILLATELSES- OG LISENSFORSKRIFTENE UTTALELSE FRA URSKOG-HØLANDSBANEN

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 10.09.2010.

Urskog-Hølandsbanen (heretter UHB) merker seg at det i etterkant av forskriftsendringen vil bli vurdert om UHB skal bli underlagt tilsyn på samme måte som de øvrige, norske museumsjernbanene. UHB er i utgangspunktet positiv til å bli underlagt slikt tilsyn. Samtlige norske museumsjernbaner drives ut fra de samme prinsippene - vi kjører tog på strekning uten linjeblokk. Vi vil spesielt fremheve følgende fordeler av å bli underlagt samme tilsyn som den øvrige museumsjernbanene:

- økt mulighet for erfaringsutveksling og læring museumsjernbanene i mellom
- økt mulighet for å høste lærdom av tilsynsrevisjoner ved andre museumsjernbaner
- økt mulighet for felles opplæring av personale ved museumsjernbanene
- økt mulighet/lavere terskel for utveksling av personale mellom museumsjernbaner
- økt mulighet for gjenbruk / felles bruk av generell dokumentasjon, dvs. systemer som ikke er/ikke trenger være skreddersydd for den enkelte museumsjernbane.
- en totalt sett bedre ressursutnyttelse innenfor den norske museumsjernbanesektoren
- økt mulighet for sirkulasjon av arbeidskraft mellom museumsjernbanene

Særlig om økonomiske og administrative forhold

UHB merker seg departementets formodning (høringsnotatet vedr tillatelsesforskriften side 4, 3. avsnitt) om at "de økonomiske og administrative konsekvensene av å ta ut unntakshjemmelsen i § 1-2 bokstav a anses [...] å være minimale."

Vi savner imidlertid departementets vurdering av forskriftsendringens konsekvenser for pliktsubjektene. UHB kan ikke se at høringsnotatet eller de øvrige dokumentene som ledsaget brevet verken hver for seg eller i sum oppfyller utredningsinstruksens krav, se dennes kapittel 2. For UHBs del vil forskriftsendringen kreve at vi - innen den dato forskriftens krav om at vi skal ha tillatelse gjøres gjeldende for UHB - klarlegger hvilken kompetanse som behøves for å kunne utarbeide en søknad om tillatelse, utarbeider søknad vha. egne eller innleide krefter og

URSKOG-HØLANDSBANEN
EN AVDELING AV AKERSHUSMUSEET

Besøksadresse:
Sørumsandvegen
N- 1920 Sørumsand

Postadresse:
P.B.59
N - 1921 Sørumsand

Sentralbord: 63 86 81 50

Internett: www.urskog-holandsbanen.no
Epost: post@urskog-holandsbanen.no

- når søknaden forhåpentligvis blir innvilget - hvilken kompetanse vi vil trenge for å kunne opprettholde en tillatelse over tid og hva dette vil koste oss.

Det har ikke lyktes UHB å klarlegge hvor store ressurser de øvrige museumsjernbanene har lagt ned på først å erverve og deretter opprettholde sine respektive tillatelser. Vi har imidlertid merket oss at flere norske museumsjernbaner har hatt utfordringer med dette. Vi ønsker ikke selv å komme i samme situasjon.

Vi legger forsiktigvis til grunn at det vil koste UHB ett *innleid* årsverk i ett år å utarbeide søknad med øvrige underlag, og deretter ett halvt årsverk til en fast ansatt person hvert etterfølgende år for å opprettholde tillatelsen. Vi legger til grunn at den aktuelle kompetansen ikke finnes innenfor museumssektoren og at vi følgelig vil måtte betale konkurransedyktig lønn for en person som må hentes fra noenlunde lignende stilling i offentlig eller privat sektor. Vi anser det helt usannsynlig å finne denne typen arbeidskraft innenfor det frivillige miljøet i vår venneforening. Vi forutser utfordringer med å få kompetente søkere til en fast stilling med lav stillingsbrøk innenfor dette fagfeltet. Vi frykter også at det vil bli krevende å holde på slike ansatte over tid. Det vil således kunne bli nødvendig å ansette i hel stilling, selv om behovet egentlig ikke er tilstede.

Ut fra dette regner UHB med å måtte betale ca 1,2 millioner norske kroner i "søknadsåret" og deretter 0,5-0,6 millioner norske kroner for hvert av de etterfølgende år. Dette er midler UHB ikke har på sitt budsjett for 2011 - og som det vil være svært vanskelig å vinne forståelse at vi vil trenge også for de etterfølgende år. UHB er - i likhet med resten av museumsvesenet - i den situasjon at vi har et vedvarende behov for offentlige tilskudd. Dette behovet vil øke dersom vi blir underlagt tilsyn etter jernbanelovgivningen.

Jernbanevesenets "tillatelsesregime" er en fremmed fugl innen museumssektoren, og dessuten en konsekvens av at samferdselsmyndighetene anser museumsjernbanene mer som jernbaner enn som museer. UHB har full forståelse for dette, men vil samtidig understreke at vi kanskje finner det mer naturlig at det økte tilskuddsbehovet kompenseres gjennom overføringer i fra Samferdselsdepartementets budsjett enn via museumsvesenets budsjetter.

UHB ber om Samferdselsdepartementets tilbakemelding på dette.

Noen kommentarer til enkeltbestemmelser i de to forskriftene.

Til tillatelsesforskriftens § 1-6, nest siste ledd

UHB finner det meget positivt at SJT er gitt positiv anledning til både å gjøre unntak fra forskriften og til å tilpasse kravene til den virksomheten som drives. UHB ber om at SJT bruker denne muligheten aktivt - også med sikte på å etablere et mest mulig identisk kravsett for alle norske museumsjernbaner

Til jernbaneforskriftens § 9-1

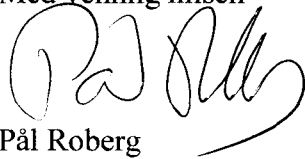
UHB har merket seg at bestemmelsen pålegger SJT en plikt til både å veilede og til å utgi veiledninger. Vi ber om at en tilsvarende bestemmelse tas inn i tillatelsesforskriften.

Til jernbaneforskriftens § 7-1

UHB har merket seg at Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning også omfatter "tilknyttet

infrastruktur" som JBV etter avtale påtar seg å drive for private. UHB legger til grunn at JBV med hjemmel i denne bestemmelsen vil kunne påta seg å drive de normalsporede norske museumsjernbanene dersom det oppnås enighet om dette. Vi antar at dette allerede er tilfelle for musumstogvirksomheten på Gamle Vossebanen og for AS Valdresbanen da disse kjører tog på spor som eies av JBV selv om de to virksomhetene i praksis er alene om å bruke dem. Etter vår vurdering tilsier hensynet til likebehandling at denne bestemmelsen bør utvides slik at JBV etter avtale også kan påta seg driften av museumsjernbaner, selv om disse pga. avvikende sporvidde muligens ikke kan sies å være "tilnyttet" JBV's eget nett. UHB ser mulige synergieffekter dersom JBV påtok seg et ansvaret for drift av infrastruktur på alle norske museumsbaner som selv ønsker det. En forskriftstilpasning vil ikke være nok til at dette skjer, men en mulig hindring vil være ryddet av veien den dagen spørsmålet kommer opp.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pål Roberg', with a long, sweeping underline that extends to the right.

Pål Roberg
Driftsbestyrer