

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 30.01.2019
Saksref: 201811112-5
Deres ref.:
Side: 1 / 9

Vår saksbehandler: Kjartan Kvernsveen
Telefon:
Mobil: +47 91655123
E-post: Kjartan.Kvernsveen@banenor.no

Bane NORs bidrag til ny stortingsmelding om kulturminnepolitikken

Bane NOR viser til departementets brev av henholdsvis 21. og 30. november 2018. Vi vil i den forbindelse berømme departementets hurtige respons på vår oppfordring om også å høre flere av jernbanesektorens kulturminneaktører.

Nærværende brev innledes med en beskrivelse av Bane NORs rolle som kulturminneforvalter og vår verneportefølje etterfulgt av flere innspill. Vi har forsøkt å være så konkrete som mulig. Flere av innspillene berører mer enn ett departement.

Kort om jernbanesektorens organisering:

Stortinget sluttet seg til en jernbanereform som trådte i kraft 1. januar 2017. Fra denne dato ble majoriteten av Jernbaneverkets virksomhet omdannet til et nyopprettet statsforetak, Bane NOR SF. Bane NOR eies av staten alene og er regulert i henhold til reglene i statsforetaksloven. Fra 1. mai 2017 overtok Bane NOR eierskapet til ROM Eiendom AS fra NSB AS. Eiendommer som tidligere tilhørte NSB/ROM er overført til Bane NOR. Foretakets virksomhet styres dels gjennom eierstyring av Samferdselsdepartementet, dels gjennom avtaler med Jernbanedirektoratet.

Den delen av Jernbaneverkets virksomhet som arbeidet med utvikling av framtidig jernbanetilbud, Nasjonal transportplan og overordnede strategier er overført til et nytt statlig direktorat, Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet er direkte underlagt Samferdselsdepartementet. Norsk jernbanemuseum er organisert som egen etat under Jernbanedirektoratet.

Bane NORs rolle som kulturminneforvalter:

Bane NOR eier av et meget stort antall kulturminner, alt fra minnesmerker og bygninger via anleggsveier og broer og rester av nedlagte baner der skinnegangen er fjernet og til hele jernbanestrekninger. Bane NOR forvalter selv de antallsmessig fleste av jernbanens kulturminner. Det meste av vedlikehold kjøpes av eksterne leverandører. Ansvaret for å følge opp vernebestemmelsene tilligger Bane NOR hvis ikke annet er avtalt.

I medhold av Kgl.res. av 1.9.2006 ble Jernbaneverket pålagt ansvaret for å utarbeide en landsverneplan for jernbanesektoren. Gjennom arbeidet – som er videreført i Bane NOR – ble også foreslått og i noen grad gjennomført fredning av jernbaneobjekter som ikke (lenger) er i statlig eie.

Bane NOR forvalter selv de antallsmessig fleste av våre kulturminner. Det meste av vedlikeholdet kjøpes av eksterne leverandører.

Flere av Bane NORs kulturminner formidles vha. musealt rullende materiell. De største materiell-eierne er Stiftelsen Norsk Jernbanearv eller Jernbanedirektoratet ved Norsk Jernbanemuseum.

Bane NORs kulturminneportefølje:

Omlag 115 km bane i Bane NORs eie er fredet. Fredningen omfatter jernbanens infrastruktur med deler av tilhørende bygningsmasse (stasjoner, godshus, vokterboliger, vanntårn, venteskur, tralleskur m.m). Tinnosbanen, Numedalsbanen og Flekkefjordbanen har til sammen nesten 90 bygninger som inngår i fredningen. Tinnosbanen og Numedalsbanen inngår i det nasjonale jernbanenettet, deler av banene er bl.a. aktuelle for oppgradering til tømmertransport. Urskog-Hølandsbanen, Flekkefjordbanen, Setesdalsbanen og Gamle Vossebanen kan betegnes som museumsbaner, og forvaltes i samsvar med museumsbaneforskriften.

I tillegg til ovennevnte er omlag 130 jernbanebygninger langs det nasjonale jernbanenettet fredet av Riksantikvaren. Fredning kan også omfatte naturelementer eller kulturmiljøer for å bevare kulturhistoriske verdi i et område, herunder plattformer og lasteramper. Til sammen ni stasjonsparker/hageanlegg langs det nasjonale jernbanenettet er fredet.

Forøvrig er det er i størrelsesorden 150 objekter langs jernbanenettet som er regulert til bevaring/vern av kommunale planmyndigheter.

-fredede og vernede jernbanestrekninger

Forvaltningen og formidlingen av enkelte komplette, fredede eller vernede jernbanestrekninger er satt bort til eksterne, men Bane NOR yter vesentlige bidrag til disses vedlikehold. Arbeidsdelingen følger i noen grad samme systematikk som på den øvrige jernbanen; Bane NOR dekker utgiftene til vedlikehold av infrastrukturen, og står i noen grad direkte ansvarlig for vedlikeholdet. Bruken av museumsbanene er overlatt eksterne – som hovedregel vederlagsfritt. Inntektene denne bruken eventuelt genererer oppbevares av brukerne.

-fredede og vernede bygninger og bygningsmiljøer

De vernede bygningene i Bane NORs eie forvaltes som en integrert del av Bane NORs bygningsportefølje. Et fåtall av de vernede bygningene genererer en inntekt tilstrekkelig til å generere midler til deres eget vedlikehold, flertallet gjør det ikke. Av de ti største bygningskompleksene i Bane NORs eie er ni underlagt en eller annen form for vern.

-vernede anleggsminner

De vernede anleggsminnene (rester av jernbanestrekninger) forvaltes enten av Bane NOR direkte eller i samarbeid med eksterne interessenter. Målet er å gjøre flere av dem egnet som tur-, gang- eller sykkelveier. Et fåtall av anleggsminnene genererer inntekter (fra turisme) som kommer deres lokalmiljø til gode, men lite av disse inntektene omsettes i vedlikehold av kulturminnene. De er således avhengige av å få bevilget midler til vedlikehold og istandsetting.

-vernede broer

Vernede broer som inngår i operative baner forvaltes enten av Bane NOR direkte eller i samarbeid med eksterne interessenter. Vernede broer som ikke lenger inngår i operative baner søkes gitt ny bruk og om mulig overlatt nye brukere.

Jernbanens særlige kjennetegn:

Jernbanen – og dermed jernbanens kulturminner – kjennetegnes av følgende forhold. Disse forholdene avviker i noen grad i fra andre kulturminner – og fra kulturminner som eies av andre.

- Jernbanen var den første som innførte typetegninger av stasjonsbygninger, godshus, priveter, vokterboliger osv. Dette førte til masseproduksjon/serieproduksjon av identisk like eller tilnærmet like bygninger; ferdighusets forløper. Like eller tilnærmet like bygninger finnes ikke bare etter hverandre langs samme bane (eksempel Raumabanen) eller i samme geografiske område (eksempel Randsfjordbanen og Randsfjordbanens sidelinjer til hhv.

Kongsberg og Krøderen), men også flere steder i Norge (eksempel Vestfoldbanen vs. Vossebanen.) Tilsvarende gjelder broer og flere andre konstruksjonstyper.

- Jernbanens tekniske infrastruktur (skinner, sporveksler, befestigelse etc.) er i stor grad satt sammen av industrielt masseproduserte standardkomponenter, det er i noen grad en tilfeldighet hvilke som havnet hvor.
- Jernbanen drev utstrakt grad av gjenbruk; bygninger og infrastrukturkomponenter som over tid ble underdimensjonerte eller uhensiktsmessige der de var tatt i bruk, ble demontert, flyttet og tatt i bruk på andre steder og strekninger.
- Jernbanen er avhengig av mange forskjellige fag for å kunne fungere tilfredsstillende og sikkert over tid. Dette gjelder både for dagens jernbane – og for jernbanens kulturminner når disse skal vedlikeholdes eller formidles.

Bane NORs innspill til den nye stortingsmeldingen om kulturminnepolitikken

«Kulturminnevern vs. utvikling, verdiskaping og realitetsorientering – utvalg og bortvalg»

Et vedtak om vern innebærer en rådighetsinnskrenkning. Noen ganger er et verne- eller fredningsvedtak fullt ut forenlig med både utvikling og verdiskaping. Riksantikvarens fredning av Østbanehallen i Oslo er et eksempel på dette. Andre ganger innebærer et vedtak om vern lite annet enn en i prinsippet evigvarende utgiftspost for eier uten mulighet for en verdiskaping som vil forsvare selv en liten brøkdel av utgiftene. I denne enden av skalaen finner vi Riksantikvarens fredning av Numedals-banens nordre del. I samme kategori, men i mindre målestokk selv om antallet er større, finner vi vernede objekter som ligger så nær trafikkert spor at de verken kan formidles eller vedlikeholdes uten at togtrafikken forbi stedet stoppes.

Bane NOR opplever i praksis at nærmest enhver bygning som ønskes revet, ombygget eller flyttet tilskrives en lokal verneverdi som i betydelig grad innskrenker våre muligheter for verdiskaping, samtidig som vi påføres varige utgifter. Bane NORs primære mandat er å skape en konkurranse-dyktig jernbane i Norge, med andre ord «mest mulig jernbane for pengene». Vi må prioritere bygg i bruk i jernbanedriften og bygg med annen bruk/eksterne leietakere og/eller med juridisk vern.

Bane NOR ønsker ikke å frasi seg ansvaret for jernbanens kulturminner. Men vi ønsker å ha en hånd på rattet når myndighetene skal bestemme hvilke av jernbanens kulturminner som skal underlegges et formelt vern (fredning). Utvalget av de statlig eide bygninger som skal underlegges vern, må foretas på nasjonalt nivå og av eier. Og dette har allerede skjedd i og med pålegget om å utarbeide de sektorvise landsverneplanene, gitt i Kgl. Res. av 1.9.2006.

Bane NOR mener at det er behov for en føring overfor regionale og kommunale myndigheter som sier at det ikke er mulig å avsette statlig eiendom/bygninger til bevaring uten samtykke fra eier, verken i arealplan eller tematisk kulturminnevernplan.

«Representativt vern vedtatt på nasjonalt grunnlag fremfor mange lokale vernevedtak»

Jernbanen var et viktig ledd i den norske nasjonsbyggingen. Den bestod opprinnelig av flere løsrevne strekninger som for en stor del etter hvert ble forbundet med hverandre for å binde landet sammen.

Ut fra jernbanens nasjonale karakter bør de av jernbanens kulturminner som skal bevares utpekes på nasjonalt nivå. Unntak kan gjøres der lokal vernemyndighet selv bærer de økonomiske konsekvensene av vernevedtakene – eller finner noen som er villige til å gjøre det på varig basis.

«Vern av komplette miljøer fremfor vern av enkeltobjekter»

Et bredere syn på verneverdier har ført til at fredninger over tid utviklet seg i fra enkeltbygninger til bygningskomplekser og hele anlegg. Bane NOR hilste dreiningen i retning av miljøfredninger velkommen, men vil understreke at det bør være enkelt å komplettere disse miljøene: De fredede

banene eller miljøene har ofte til felles at de «mangler» eller har plass til bygninger som ble revet eller fjernet før banene ble fredet. De har også til felles at bygninger som er identisk eller tilnærmet lik de som er fjernet finnes i behold langs den operative delen av jernbanenettet. Se nærmere herom – og forslag til gode løsninger - i avsnittet «Resirkulering og gjenbruk –flytting for vern».

Vern av rullende materiell som en integrert del av et komplett jernbanemiljø – og som en forutsetning for formidling. Forholdet til det frivillige kulturminnevernet. Likebehandling

Et komplett jernbanemiljø som også omfatter selve jernbanesporet lar seg ikke formidle på en troverdig måte uten at miljøet også omfatter rullende materiell, dvs. de lokomotiver, vogner og andre skinnegående enheter som engang ble benyttet i dette miljøet.

Dette faktum ble erkjent for så vidt gjelder maritime miljøer i år 2000; det året fikk kulturminneloven en ny § som gjorde det mulig å frede operative skip, ikke bare verftene som bygde dem, fyrlyktene de navigerte etter og havner og kaiene der de la til for å laste og losse passasjerer og gods.

Det vises til St. meld. nr 10 (2018-2019) om den statlige frivillighetspolitikken. Der fremheves blant annet¹ at regjeringens frivillighetspolitikk går ut på å bidra til at frivilligheten kan realisere sine egne mål gjennom enkle, ubyråkratiske tilskuddsordninger og åpen dialog. Det er også et overordnet frivillighetspolitiske mål å øke deltakelsen i frivillige organisasjoner og frivillig arbeid, blant annet fordi frivillig innsats bidrar til å sikre den norske kulturarven.

Restaurering, vedlikehold og ikke minst formidling og drift av rullende materiell - er et område som engasjerer svært mange frivillige. På samme måte som innen fartøyvernet.

Ut ifra dette synes det ulogisk at man har unnlatt å gjøre de lovendringer som ville likestilt frivillig innsats innenfor henholdsvis fartøyvern og jernbanens kulturminnevern *også når det gjelder muligheten til å søke økonomiske ytelser til restaurering og vedlikehold*. Begge grupper yter store bidrag til å ta vare på og formidle den norske kulturarven – og de gjør det for en svært billig penge.

Forslag: Regjeringen utreder muligheten for å frede rullende materiell (museumstogmateriell).

Økonomiske støtteordninger for rullende materiell

Bane NOR gir i dag økonomiske tilskudd til privateide jernbanekulturminner, for eksempel Thams-havnbanen. Tilskuddsordningen er avgrenset til infrastruktur. I og med at jernbanens rullende materiell ikke er fredet, avskjæres de eksterne forvalterne også fra å kunne søke Riksantikvaren om tilskudd til vedlikehold eller istandsetting. Dette antas å være den under-liggende årsaken til at Riksantikvaren ikke selv følger opp bransjens ønske om fredning av rullende materiell utover Rjukanbanen der Riksantikvaren allerede er tungt økonomisk involvert.

Museumsjernbanene og museumstogoperatørene som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet har behov for økonomiske støtteordninger av samme type som fartøyvernet har nytt godt av i mange år. Antallet enheter rullende materiell med behov for istandsettelse er betydelig. Gitt en forutsigbar, økonomisk støtteordning vil oppdragstakere innen feltet kunne regne med en stabil arbeids-situasjon i mange år. Dette vil bidra dels til å skape, dels til å opprettholde håndverksfag og arbeidsplasser som også vil kunne levere tjenester til det kommersielle markedet.

Forslag: Regjeringen etablerer en økonomisk støtteordning for museumstogmateriell

Etablering av «togvernsentre» etter mønster av fartøyvernsentrene

De norske museumsjernbanene og museumstogoperatørene lider under av at det verken finnes noe sted man kan henvende seg for å få utført tyngre vedlikeholds- eller restaureringsoppgaver på musealt rullende materiell. Den enkelte bane er henvist til selv å lete frem aktuelle underleveran-dører innenfor det enkelte fag - og styre disse. Dette fordrer at hver enkelt bane må ha tilgang på

¹ Se blant annet meldingens innledning og sammendrag, sidene 7-8.

bestiller- og prosjektstyrerkompetanse, samtidig som oppdragsmengden sjelden er stor nok til at dette blir noen heltidsbeskjeftigelse. Den beskjedne oppdragsmengden er en direkte konsekvens av at det ikke finnes noen forutsigbar finansieringsordning. Antall enheter med behov for restaurering eller omfattende istandsettelse er betydelig. Forskjellene mellom museumstog- og dagens togmateriell øker stadig. Både utførerkompetanse og nødvendig teknisk utstyr forsvinner fra de norske jernbaneverkstedene som tidligere kunne yte faglig bistand.

Fartøyvernets fortrinn er at skip med få unntak er flyttbare uansett størrelse. Dermed kan de transporteres til det verftet som leverer det beste tilbudet, settes i stand og transporteres tilbake. Unntaket er store skip på våre innsjøer – som DS Skibladner på Mjøsa og DF Ammonia og MF Storegut på Tinnsjøen. Disse er avhengige av egne slipper – og tilreisende håndverkere.

Museumsjernbanenes situasjon er som innsjøfartøyenes: De smalsporede² banene har materiell av så beskjedne dimensjoner at det lar seg laste på bil (, båt eller tog) og transporteres til underleverandørens verksted. For de normalsporede museumsjernbanene er dette dels ulaseggjørlig, dels uforholdsmessig kostbart. For disse er løsningen enten å demontere materiellet slik at det blir i mindre (håndterbare) størrelser, eller at underleverandøren sender personell og utstyr til vedkommende bane slik at arbeidet kan utføres der. Dette er også kostbart – ofte krevende å koordinere – og mindre effektivt.

Fartøyvernet og «museumstogbevegelsen» etterspør mye av den samme kompetansen. Trebåt- og skipsbyggere er godt kvalifiserte til å sette i stand personvogner med vognkasse av tre –som brukes på samtlige norske museumsjernbaner. Platearbeidere, kjelsmeder, de som arbeider med nagling av stål – kan arbeide både på skip og på museumstogmateriell. Tilsvarende for flere andre håndverksfag. Mange av fagene er handlingsbåren kunnskap.

Bane NOR tar til orde for etablering av ett eller to «togvernssentre». Disse bør lokaliseres på en måte som gjør det mulig å transportere museumstogmateriell til og fra på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Mao. et sted med jernbanetilknytning; *ideelt sett* i nærheten av et fartøyvernssenter slik at fartøyvernssenterets håndverkere kan utføre oppdrag begge steder.

Forslag: Regjeringen etablerer 1-2 «togvernssentre» etter mønster av fartøyvernssentrene. Etableringen skjer i samarbeid med aktørene innen bransjen.

Særlig om formidling av museumsjernbaner og museumstog – jernbanens levende kulturminner. Skattemessige incitamenter

Ett særtrekk ved *formidling* av jernbanens rullende materiell (og fartøy) er stort behov for kompetent arbeidskraft, men ofte i svært korte tidsrom. Det er derfor sjelden økonomisk bærekraftig å ansette dedikerte mannskaper på heltid. Det er også vanskelig å ansette timelønnede mannskaper, da arbeidsperiodene er sesongbetont, ikke alltid like forutsigbare og de formelle kvalifikasjonskravene så høye og driftssesongen så lang at man ikke kan basere seg på skoleelever / studenter / personer på arbeidsmarkedstiltak som arbeidskraft.

Gjennom skattepolitikken er lagt til rette for at enkeltpersoner kan få skattefradrag for å gi gaver til utvalgte formål. Derimot savnes en ordning innen bedriftsbeskatningen som gjør det mulig for bedrifter/arbeidsgiverne å gi egen arbeidskraft «betalt fri» for å arbeide utenfor bedriften med kulturminnevernrelaterte aktiviteter. En slik ordning vil ikke bare hjelpe kulturminnevernet; den kan også hjelpe bedriftene/arbeidsgiverne gjennom perioder med redusert etterspørsel / ledig kapasitet og således begrense behovet for tiltak som permitteringer, reduserte stillinger eller lønnsreduksjon.

Forslag: Regjeringen utreder etablering av en ordning der arbeidsgivere som lar sine arbeidstakere bruke arbeidstid innen kulturminnevernet får en skattefordel for dette.

² Thamshavnbanen, Setesdalsbanen og Urskog-Hølandsbanen

Jernbanens immaterielle kulturarv – handlingsbåren kunnskap en forutsetning for fortsatt formidling.

UNESCO-konvensjonen om vern av den immaterielle kulturarven ble i Norge ratifisert gjennom vedtak i Stortinget, 17. januar 2007 [St.prp. nr. 73 (2005-2006)]. Immateriell kultur, eller ikke-materiell kultur, er en fellesbetegnelse for åndelige kulturytringer, så som Immateriell kultur, eller ikke-materiell kultur, er en fellesbetegnelse for åndelige kulturytringer, så som folkediktning, språk, utøvende scenekunst, sosiale skikker, ritualer, samt *kunnskaper og ferdigheter knyttet til tradisjonelt håndverk*.³ Jernbanesektoren etterspør håndverkertjenester som kan subsumeres under begrepet immateriell kulturarv, herunder fin- og grovsmeder, tørrmurere, vognsnekkere (fellestrekk med skipsbyggere/møbelsnekkere), instrumentmakere, gjørtlere (metallstøpere), metalldreiere, sadelmakere, sturmakere mm. – og bidrar sammen med andre sektorer etterspørsel etter samme til å opprettholde og sikre rekruttering til disse fagene.

Innen jernbanens kulturminnevern er kunnskapene og ferdighetene som fordres for å utøve fagene *damplokomotivfører* og *lokomotivfyrbøter* to avgjørende forutsetninger for å kunne formidle jernbanens kulturarv. Disse ferdighetene erverves i dag gjennom opplæring og praksis ved en av de fire museumsjernbanene som benytter damplokomotiver som trekkraft. Den teoretiske opplæringen skjer på skolebenken, men den praktiske opplæringen og dyktiggjøringen i faget skjer om bord på damplokomotivene. (Tilsvarende gjelder skipsfyrbøtere og maskinister på kull-, ved- eller oljefyrte dampskip.) Flertallet av de som tar slik opplæring deltar som frivillige i virksomheten.

Det er en avgjørende sammenheng mellom punktet «vern av operativt rullende materiell» ovenfor og en videreføring av den immaterielle kulturarven som representeres i fagene *damplokomotivfører* og *lokomotivfyrbøter*: Uten fagutøvere har det ingen hensikt å bevare damplokomotiver i operativ stand. Fagene kan ikke overleve uten en læringsarena av et visst volum.

Bane NOR erfarer at det eksisterer økonomiske støtteordninger for *fagopplæring og kompetanseoverføring* og at det i stor grad er opp til lærestedene (museumsjernbanene) å søke tilskudd fra disse. Det som derimot *ikke* eksisterer er støtteordninger som gjør det økonomisk overkommelig å holde damplokomotiver og hele tog i drift – heller ikke *for opplæringsformål*. Drivstoffutgiftene er betydelige, i tillegg kreves undertiden kvalifisert bemanning i toget og på banen som ikke selv deltar i direkte opplæringen.

Forslag: Regjeringen oppretter en støtteordning – eller utvider en eksisterende ordning til også å omfatte støtte til drift (togkjøring) ved museumsjernbanene. For å nå flere mål samtidig, herunder økt formidling, foreslås vilkår om et minste antall kjøredager der togene er åpne for publikum eller at støttebeløpets størrelse gjøres til en direkte funksjon av antall kjøredager. For å sikre at ordningen ikke blir en ren subsidie av eksisterende virksomhet, kan kreves at ordningen skal føre til et større antall driftsdager med togkjøring enn hva tilfellet er i dag.

Forholdet til den nye museumsreformen. Alternative løsninger:

Regjeringen ønsker å lage større museumsenheter. Bane NOR har hatt anledning til å sammenligne utfallet av den forrige museumsreformen - der flertallet av museumsbanene ble konsolidert sammen med museer i samme geografiske område – med den ene museumsjernbanen som valgte å stå utenfor konsolideringen.

Museumsbanene driver transportvirksomhet og er dermed underlagt spesiallovgivning som sjelden er relevant for resten av det konsoliderte museet. De har behov for kompetanse resten av det konsoliderte museet ikke har behov for og derfor sjelden besitter. Det legges til grunn at situasjon er noenlunde den samme ved museer som utøver andre former for transport.

Bane NOR mener det er grunn til å utrede andre løsninger enn geografisk konsolidering. Én mulig modell kan være å konsolidere museumsjernbanene med hverandre, eventuelt også med andre

³ Kilde: Wikipedia

enheter som driver «museal transportvirksomhet», herunder veteranbåtrederier. På den måten er det mulig å etablere enheter med samme fokus og med sammenfallende behov for kompetanse.

En annen mulig modell er å «bundle» driften av museumsjernbanene med driften av ordinære jernbanestrekninger; en modell som er kjent i fra utlandet. Når strekninger konkurranseutsettes, legges driften av en eller flere (alle) museumsjernbaner inn i samme pakke: Dette vil sikre museumsbanene en robust, administrativ overbygning med kompetanse på jernbanedrift, det museale aspektet kan håndteres ved siden av. Om selskapet vedlikeholder togmateriellet i egen regi eller kjøper vedlikeholdet er ikke avgjørende for om løsningen kan fungere: I det ene alternativet kreves utførerkompetanse, i det andre kreves bestillerkompetanse.

Museumsjernbaner har til felles med de fleste ordinære jernbanestrekninger at så vel togdrift og materiell- som infrastrukturvedlikeholdet er avhengige av offentlige tilskudd – og at den kommer til å fortsette å være det i overskuelig fremtid. Hvilket budsjett de offentlige midlene bevilges over tør være av mindre interesse. Der forholdene ligger til rette for det, kan museumsbanenes rutetilbud integreres i det øvrige rutetilbudet. Tilsvarende eller lignende modeller kan tenkes for drift av veteranskip, veteranbusser/rutevogner og sporvogner. Oppdrag av denne typen lar seg konkurranseutsette.

Det kan også vurderes om det bør etableres et organisatorisk skille mellom drift og vedlikehold av infrastruktur/bygninger på den ene siden og drift (og vedlikehold) av togmateriell på den annen side etter mønster av det skillet som er etablert innenfor jernbanesektoren. Dette skillet gjorde jernbanesektoren mer organisatorisk lik de øvrige transportformene – eiere av skip, fly og biler eier sjelden sin egen infrastruktur. Og det kan gjøre det enklere å bundle driften av museumstog og veteranskip med transport som utøves av kommersielle togselskap og rederier.

Forslag: Regjeringen utreder ordninger som sikrer en robust drift av museumsjernbanene i et større omfang enn i dag, for eksempel som beskrevet ovenfor.

«Resirkulering og gjenbruk –flytting for fortsatt vern gjennom bruk»

«Vern gjennom bruk» har lenge vært kulturminnevernets slagord. Bane NOR søker å etterleve det gjennom å gi våre vernede objekter nytt innhold eller bruk så langt mulig. Bane NOR har også overlatt enkelte kulturminner til nye eiere som kan verne og bruke dem på en god måte.

Spissformulert opplever Bane NOR dagens kulturminnepolitikk som dogmatisk og statisk – i alle fall for så vidt gjelder bygningsvern: Verken «Maihaugen», «Folkemuseet på Bygdøy» eller tilsvarende bygningssamlinger kunne ha vært etablert i fra grunnen av i dag. Kulturminnevernets mantra er for tiden at bygninger skal bevares «i sitt opprinnelige miljø» eller «der de alltid har stått» - terskelen for endring oppleves som høy.

For Bane NOR er dette prinsippet både en stor utfordring og et brudd med en gjenbrukstradisjon som er minst like gammel som jernbanen selv, og som av den grunn burde være verneverdig: Bygninger og annen infrastruktur som ikke lenger tilfredsstilte de stedlige behov, ble demontert og flyttet til nye lokasjoner der de fortsatt kunne gjøre nytte. (Eksempel: Minst åtte⁴ av stasjonsbygningene på strekningen Bergen-Voss ble flyttet til nye lokasjoner da Vossebanen ble en del av Bergensbanen i 1908.) Flere bygninger ble flyttet flere ganger. (Eksempel: Grundset⁵ stasjon.)

Bane NOR besitter fredede eller vernede objekter som verken lar seg bruke eller formidle, som hovedregel på grunn av deres beliggenhet. Noen av dem kan «stå i veien for jernbanens modernisering og utvikling». Objektene er tidvis en sikkerhetsrisiko. Ikke bare for jernbanens drift, men også for de som tar seg (ulovlig) frem for å bese eller fotografere dem – og som dermed kommer i farlig nærhet av jernbanespor eller spenningsførende ledninger. Objekter som ligger nær sporet på operative baner kan representere sikthindre; det forekommer også tunge sneras fra tak og ut i jernbanespor. Farlig nærhet til trafikkert jernbane eller strømførende ledninger gjør at togtrafikken forbi objektet må stoppes eller strømmen slås av – eller vedlikeholdet utføres i korte

⁴ Ref boken Banedata 2013, rubrikken «Stasjonsbygninger», sidene 217, 220 og 227.

⁵ Ref boken Banedata 2013, rubrikken «Stasjonsbygninger», side 131.

luker mellom togpasseringene. Enkelte bygninger kan heller ikke leies ut til formål som fordrer langvarig opphold (bolig eller arbeidsplasser) pga. nærhet til jernbanens høyspenningsanlegg. De blir dermed kun en økonomisk og arbeidsmessig belastning.

Noen vernede bygninger er så primitive at de ikke uten videre kan gis ny bruk. Typiske eksempler er mindre, tidligere stasjonsbygninger eller baneavdelingens hvilebrakker uten innlagt vann, strøm eller kloakk. Vanntårn er i samme kategori. Slike bygninger er heller ikke egnet som utleieobjekter.

Motsatt har Bane NOR – og flere av museumsbanene Bane NOR yter økonomisk støtte til – ledige sidearealer der det tidligere har stått stasjonsbygninger, godshus, priveter, hvilebrakker for banearbeidere, vokterboliger, vanntårn osv. Bane NOR har også stasjonsområder langs operative baner der noen bygninger er blitt fjernet, men hvor bygninger tilsvarende de som mangler er i behold andre steder. Flytting av bygninger til ledige lokasjoner kunne gitt flere komplette miljøer som i tillegg lar seg bruke, formidle og vedlikeholde – samtidig som andre arealer blir frigjort for ny bruk. Flere forsøk på dette har strandet som følge av lokal motstand.

I saker om flytting av bygninger opplever Bane NOR seg motarbeidet. Flytting over kommune-grenser er vanskelig, flytting over fylkesgrenser enda mer vanskelig. Og det finnes ingen overordnet myndighet med rett og plikt til å tenke helhet –herunder skjele hen til eiers legitime behov.

Så lenge alternative plasserings- og bruksmuligheter finnes, er det etter Bane NORs vurdering misbruk av fellesskapets midler å vedlikeholde vernede bygninger og andre objekter på steder de verken har eller kan gis samfunnsmessig nytte.

Veien videre:

BaneNOR ser frem til den nye stortingsmeldingen om kulturminnepolitikken. Vi håper den vil inneholde konkrete forslag til endringer som gjør det enklere både å eie kulturminner – og å bruke og formidle dem. Vi håper også at de midler som i dag legges ned i vedlikehold av kulturminner kan komme samfunnet til gode på en bedre måte enn i dag – fortrinnsvis gjennom økt bruk, eksponering og formidling.

Med vennlig hilsen

Knut Darre Christiansen
Teknisk direktør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Klima- og miljødepartementet

Kopi:

Samferdselsdepartementet

Museene i Akershus

Venneforeningen Tertitten

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen

Norsk Jernbaneklubb

Stiftelsen Råstad stasjon v styreleder Tore Collett Moen

Vestagdermuseum avd. Setesdalsbanen

Stiftelsen Buskerudmuseum - avdeling Krøderbanen

Norsk Jernbaneklubb - Krøderbanen

Krøderbanens Venner

Stiftelsen Setesdalsbanen

Setesdalsbanens Venner

Thamshavnbanens Venner

Museene i Sør-Trøndelag avd. Orkla Industrimuseum

Arendalsbanens Venner

Osbanens Venner

Numedalsbanens Venner
Stiftelsen Krøderbanen
Rjukanbanens Venner
Flekkefjordbanens Venner
Museet Gamle Vossebanen
Aurskogbanen
Museene i Akershus avd. Urskog-Hølandsbanen
Stiftelsen Akershusmuseet
Stiftelsen Buskerudmuseet
Vest-Agder-museet
Jernbanedirektoratet
Norsk Jernbanemuseum
Museumsbanerådet
Stiftelsen Norsk Jernbanearv