



Plan for historisk togmateriell

Delprosjekt 1

Dokument nr: 202101182-01

Dato: 15.12.2021



Sammendrag

Historiske Togreiser avkreves nå leie for hensettingsplasser for togmateriellet deres av Bane NOR. Dette er en utgift selskapet ikke tidligere har hatt. Selskapet er en del av en frivillig organisasjon, Norsk Jernbaneklubb, og har derfor begrenset med økonomiske midler. Problemstillingen er konkret for Historiske Togreiser, men reiser en generell problemstilling for flere aktører som arbeider med historisk togmateriell. Jernbanedirektoratet har av Samferdselsdepartementet blitt bedt om å se på problemstillingen og komme med forslag til løsninger. Både i det konkrete tilfellet og på mer generell basis.

Rapporten er utarbeidet i samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Norsk Jernbanemuseum.

Denne rapporten er den første av to. Denne første rapporten skal beskrive problemstillingen inngående og komme opp med noen få forslag til strakstiltak. Den skal også skissere opp en plan for neste fase i prosjektet. I neste prosjektfase skal det foreslås alternative tiltak, utarbeides analyser av hver av disse og komme med en anbefaling som på best mulig måte løser problemstillingen for alle involverte parter. I den andre fasen av prosjektet legges det opp til involvering av frivillige aktører slik at de får mulighet til å komme med tiltaksforslag og gjøre en vurdering av de tiltakene som anbefales. Neste rapport har forventet leveranse ved utgangen av mai 2022.

Historiske Togreiser har et konkret forslag til løsning i det notatet som er utarbeidet. Se vedlegg 6.1. Løsningen innebærer en betydelig investering og bør derfor analyseres nærmere i fase 2.

Jernbanedirektoratet peker på tiltak som bør vurderes på kort sikt. Det bør vurderes muligheter for å gi de frivillige organisasjonene lettelser i leieutgifter i 2022 gjennom omdisponering av midler fra post 71 «Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold» til post 76 «Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren». Dette vil gi en lettelse gjennom 2022 fram til øvrige tiltak er vurdert nærmere.

Utarbeidet av Bente Bukholm	Saksnummer
Godkjent av Christoffer Serck-Hanssen	Dokumentnummer 202101182-01
Dato 15.12.2021	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Prosjektbegrunnelse	5
1.1	Prosjekt i 2 deler	6
1.1.1	<i>Hva inngår i første del.....</i>	6
1.1.2	<i>Hva gjøres i neste del av prosjektet.....</i>	6
2	Utredningstemaer	7
2.1	Aktører med behovsbeskrivelse	7
2.1.1	<i>Frivillighetens betydning.....</i>	8
2.1.2	<i>Frivillighetens kår innen dette feltet</i>	9
2.2	Problembeskrivelse.....	9
2.3	Finansieringsbehov	10
2.4	Konkret om henvendelsen fra Historiske Togreiser	11
2.4.1	<i>Jernbanedirektoratets vurdering av forslaget</i>	11
3	Forslag til strakstiltak.....	12
3.1	Vurdering av omdisponering fra post 71 (Bane NOR) til post 76 (Jernbanemuseet)	12
3.2	Tiltak tilknyttet Norsk jernbanemuseum.....	12
4	Plan for videre utredning.....	13
4.1	Arbeidet videre	13
4.2	Fremdriftsplan	15
4.3	Mål for den fullstendige utredningen.....	15
5	Referanser	16
6	Vedlegg	17
6.1	Notat fra Historiske Togreiser	17

1 Prosjektbegrunnelse

Jernbanedirektoratet viser til henvendelse fra Samferdselsdepartementet 22. september 2021 med forespørsel om å svare ut en problemstilling løftet av Historiske Togreiser.

Historiske Togreiser møter utfordringer ved at Bane NOR nå tar betalt for hensetting av historisk togmateriell. Slik betaling har tidligere ikke vært innkrevd. Hensetting innebærer parkering av togsett på spor mens toget ikke er i trafikk. Problemstillingen er beskrevet i Notat fra Historiske Togreiser.

Historiske Togreiser sitt forslag til løsning er at Bane NOR bygger vognhaller på Eina Stasjon etter spesifikasjon fra Historiske Togreiser. Bane NOR er villige til å gjøre dette, men krever at Norsk jernbanemuseum (NJM) i så fall skal være leietaker. Videre foreslår Bane NOR at NJM fremleier vognhallene til Historiske Togreiser og får leie betalt via en fremtidig tilskuddsordning fra Jernbanedirektoratet. Bane NOR har estimert kostnaden for investeringen på Eina Stasjon til å være i størrelsesorden 30-50 millioner kroner.

Den mer generelle problemstillingen angår det opprinnelige problemet: hvordan skal eiere av historisk togmateriell sikre hensetting, drift og vedlikehold for togene når Bane NOR har i oppdrag å realisere verdier knyttet til eiendomsforvaltningen.

Samferdselsdepartementet har i sin henvendelse bedt Jernbanedirektoratet om å gå gjennom det mottatte innspillet fra Historiske Togreiser, og gjøre en vurdering av dette. Videre er Jernbanedirektoratet blitt bedt om å komme opp med en helhetlig plan for å sikre verdier, herunder forslag til hva som trengs av fysiske fasiliteter. De ber om at det gjøres en vurdering av økonomiske forhold i saken: hvem som skal betale for hva og på hvilken måte ut fra forslag til prinsipper for en slik fordeling.

Bane NORs krav om betaling for hensatt materiell

Frem til Jernbanereformen har det kun unntaksvis vært krevd betaling for hensettingsplasser til historisk togmateriell. Frivilligheten og Norsk jernbanemuseum har kunnet disponere sporplass der det til enhver tid har vært lite press på kapasiteten. Bane NOR ga tidlig beskjed om at de kom til å forlange husleie for oppbevaring av historisk rullende materiell. Norsk Jernbaneklubb løftet problemstillingen og fikk følgende svar fra Bane NOR:

Bane NOR har hatt kontakt med Norsk Jernbaneklubb i sakens anledning. I dag disponerer og leier de lokaler fra Bane NOR på samme vilkår som før Jernbanereformen, og er tilbudt dette på samme vilkår frem til januar 2021. Av hensyn til kostnadskontroll, optimalisering og forretningsmessig orientering så er det for alle Bane NORs arealer innført markedsbasert leie, men Norsk Jernbaneklubb er allikevel tilbudt uendrede vilkår (sponsede arealer) frem til januar 2021 slik at de får tid til å områ seg. Norsk Jernbaneklubb gis mulighet til å strukturere opp sin arealbruk, og i samråd med Bane NOR se etter gunstige arealer med lav bruksverdi for Bane NOR og/eller lav alternativ økonomisk verdi. Slik arealeffektivisering gir store gevinster for Bane NOR og samfunnet for øvrig. Tiden bør også brukes til å finne en økonomisk bærekraftig plattform, eksempelvis gjennom sponsoraktivitet, større utadrettet virksomhet og/eller økonomisk samarbeid med Norsk Jernbanemuseum for å sikre rullende materiell med verneverdi.

Det er et behov for en optimalisering av hensettingsplasser. Samtidig er det et problem for frivillige aktører at de aksjonspunktene som Bane NOR foreslår ikke er lett tilgjengelig. Prosjektet «Plan for historisk togmateriell» har som mål å komme opp med tiltak som finner tilfredsstillende løsninger for alle parter.

1.1 Prosjekt i 2 deler

Samferdselsdepartementet ba om at det ble gjort to utredninger på forskjellig nivå. Den konkrete henvendelsen fra Historiske Togreiser må vurderes, men den generelle problemstillingen må også beskrives. Det bør skisseres opp mulige løsninger for både den spesielle og generelle problemstillingen. Dette er et prosjekt som krever noe arbeid og tid, og fra Samferdselsdepartementet ble det foreslått et prosjekt i to deler. Tidsperspektivet på de to delene er forskjellig.

1.1.1 Hva inngår i første del

Jernbanedirektoratet utarbeider en beskrivelse av problemstillingen på generelt nivå samt at det gjøres en vurdering av innspillet fra Historiske Togreiser.

Det skal også redegjøres for en plan for neste leveranse, samt presenteres noen mulige strakstiltak.

1.1.2 Hva gjøres i neste del av prosjektet

I neste fase utarbeides forslag til en mer helhetlig plan basert på behovet som kartlegges i punkt 1.

I arbeidet benyttes utredningsinstruksen slik den er formulert fra DFØ:

- 1) Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- 2) Hvilke tiltak er relevante?
- 3) Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- 4) Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
- 5) Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- 6) Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Spørsmål 1, og delvis spørsmål 2, besvares i første del av leveransen, mens de neste spørsmålene besvares i den neste og større leveransen.

Både reelle fysisk behov og økonomiske vurderinger vil kartlegges i behovsanalysen. Der vil det også inngå en beskrivelse av de mange aktørene som inngår i problemstillingen, og her må det skilles tydelig på offentlige og frivillige aktører siden det må stilles forskjellige krav mellom disse to aktørtypene.

Første leveranse vil også inneholde en mer konkret plan på hvordan leveranse nr. 2 skal være. I fase 2 vil det utarbeides kostnadsestimater for de forskjellige tiltakene. Det vil bli vurdert hvordan samfunnsøkonomiske analyser kan tas inn i arbeidet. På overordnet nivå virker det ikke hensiktsmessig å gjøre omfattende kvalitative samfunnsøkonomiske analyser siden verdivurderingen av bevaring av historisk togmateriell er vanskelig. Det er mulig at en vurdering av de ikke-prissatte konsekvensene vil være fornuftig. Det vil utføres enklere bedriftsøkonomiske analyser for å se om det er positiv nåverdi i foreslåtte investeringer.

2 Utredningstemaer

Vi vil i første delrapport beskrive de største aktørene som arbeider med historisk togmateriell, utfordringene disse har og foreslå strakstiltak. I delrapport to vil vi gå dypere i kartleggingen av utfordringene, foreslå løsninger og fremsette de mer langsiktige økonomiske følgene god ivaretagelse av historisk togmateriell vil ha.

2.1 Aktører med behovsbeskrivelse

Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum er en etat med formål å formidle og forvalte den norske jernbanevirksomhetens historie. Norsk jernbanemuseum er den nest største eieren av historisk togmateriell i Norge, etter Norsk Jernbanearv. 69 av de 177 historiske enhetene eid av Norsk jernbanemuseum er deponert bort og ivaretas av frivilligheten eller museumsbanene. Slik er disse foreningene og institusjonene en viktig ressurs også for å ivareta togmateriell eid av staten. Behovene til Norsk jernbanemuseum knyttet til ivaretagelse av det historiske togmateriellet er i stor grad identifisert, og dels tidssensitivt. Det vil derfor delvis behandles i del 1 av prosjektet.

Museumsbanene:

- Lommedalsbanen, Bærum (MiA – Museene i Akershus)
- Tertitten (Urskog-Hølandsbanen), Lillestrøm (MiA – Museene i Akershus)
- Krøderbanen, Krødsherad (Buskerudmuseet)
- Rjukanbanen, Tinn (Norsk Industriarbeidermuseum)
- Setesdalsbanen, Vennessla (Vest-Agdermuseet)
- Thamshavnbanen, Orkanger (Museene i Sør-Trøndelag)
- Gamle Vossebanen, Voss (Norsk Jernbaneklubb)

Alle museumsbanene, unntatt Gamle Vossebanen er del av konsoliderte museer. Disse er finansiert av Kulturdepartementet, fylkeskommuner, kommuner, samt en tilskuddsordning forvaltet av Norsk jernbanemuseum under post 76 i Statsbudsjettet. (Regjeringen, 2021). Disse banene kjører på lukkede jernbanestrekninger. Gjennom dialog med disse melder de behov for styrket finansiering, samt ønsker om enkelte fellestjenester levert av Norsk jernbanemuseum. Museumsbanene har følgende omtale i Museumsmeldingen: «Regjeringa vil sjå til at dei involverte musea har føreseielege rammer for å drifte, ta vare på og formidla museumsjernbanane» (Kulturdepartementet, 2021).

Norsk Jernbaneklubb

Norsk Jernbaneklubb er en landsdekkende paraplyorganisasjon for jernbaneinteresserte i Norge. Klubben har en rekke underavdelinger, som blant annet driver forlagsvirksomhet, vedlikeholder historisk togmateriell og organiserer frivillig aktivitet knyttet til togkjøring på både museumsbaner og det nasjonale jernbanenettet. Behovene til Norsk Jernbaneklubb når det gjelder ivaretagelse av historisk togmateriell er sammensatte, og en god kartlegging vil kreve involveringsprosesser.

Norsk Museumstog

Norsk Museumstog er en underavdeling av Norsk Jernbaneklubb, som arbeider med frivillig restaurering, vedlikehold og drift av historisk togmateriell som primært eies av Norsk Jernbanearv. Behovene til Norsk Museumstog er hovedsakelig verksted- og oppbevaringsplass, samt en driftsbasis på det sentrale Østlandet med god tilgang for de som jobber frivillig og tilgang til nasjonalt jernbanenett. På sikt vil de ha behov for tilgang til trekkraftmateriell med ERTMS-ombordutrustning.

Norsk Jernbanearv

Norsk Jernbanearv er en stiftelse som eier historisk togmateriell. Den største eieren av slikt materiell i Norge. Dette materialet er hovedsakelig deponert til Norsk Jernbaneklubb og benyttes i forskjellig frivillig aktivitet. En god kartlegging av behovene deres vil kreve involveringsprosesser.

Historiske Togreiser AS

Aksjeselskap eid av Norsk Museumstog og Norsk Jernbaneklubb. Selskapets formål er å bidra til å sikre historisk togmateriell gjennom å tilby forretningsmessig og bærekraftig togtrafikk på det nasjonale jernbanenettet i Norge. Disse benytter jernbanemateriell eid av Norsk Jernbanearv og Norsk jernbanemuseum. Behovene samsvarer med de til Norsk Museumstog.

2.1.1 Frivillighetens betydning

Meld. St. 8 (2018–2019) - Kulturens kraft – Kulturpolitikk for framtida (Kulturmeldingen) (Kulturdepartementet, 2018)

Meldingen fremmet ni nasjonale mål for kulturfeltet, der ett av dem er «et fritt og uavhengig kulturliv som tar vare på og formidler kulturarv». Meldingen fremhever også at det er et nasjonalt ansvar å ta vare på kulturarven, og gjøre den tilgjengelig. I dette arbeidet er både dokumentasjon, formidling og vern gjennom bruk viktig.

Meld. St. 16 (2019-2020) Nye mål i kulturmiljøpolitikken: Engasjement, bærekraft og mangfold (Kulturmiljømeldingen) (Klima- og miljødepartementet, 2020)

Meldingen presenterer følgende relevante nasjonale mål i kulturmiljøpolitikken, med vekt på engasjement, bærekraft og mangfold:

- Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø
- Et mangfold av kulturmiljø skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk

Ansvar for den samlede kulturarvpolitikken er delt mellom flere departement. Dette adresseres i Kulturmiljømeldingen, med forslag om at det skal etableres et «departementenes kulturarvforum». Meldingen påpeker også at enkelte typer kulturminner mangler gode tilskuddsordninger. I meldingen står det at regjeringen skal jobbe med en kartlegging av behovet og hvordan eksisterende tilskuddsordninger bør endres eller utformes.

Både Kulturmeldingen og Kulturmiljømeldingen beskriver et sterkt frivillig kulturengasjement som en nødvendig forutsetning for å ivareta kulturarven. Kulturmeldingen omtaler forholdet mellom det profesjonelle og frivillige kulturlivet som et tett samspill med glidende overganger. Det konkluderes deretter med at «Det må legges til rette for dette samspillet, og det frivillige kulturlivet må få gode rammevilkår».

I Kulturmiljømeldingen omtales det frivillige kulturvernet som selve bærebjelken i kulturmiljøarbeidet, og ett av de tre nasjonale målene handler om nettopp dette: å ha muligheten til å engasjere seg, og være med å ta ansvar. Dette er i tråd med regjeringens frivillighetspolitikk, som beskrevet i Frivillighetsmeldingen:

Stortingsmelding 10 (2018-2019): Frivilligheten - sterk, selvstendig og mangfoldig (Kulturdepartementet, 2018)

I Frivillighetsmeldingen fremheves følgende relevante frivillighetspolitiske mål som grunnlag for prioriteringer fremover:

1. Bred deltagelse
2. En sterk og uavhengig sektor som vokser nedenfra
3. Forenklingsreform – effektiv forvaltning og digitalisering er blant virkemidlene for å oppnå forenkling
4. En samordnet frivillighetspolitikk - «Frivillighetspolitikken er et ansvar på tvers av sektorer og fagdepartement [...] Frivilligheten skal sikres en plass rundt bordet fordi det gjør politiske vedtak bedre.»

Hurdalsplattformen 2021 - 2025 (Statsministerens kontor, 2021)

Følgende relevante punkter er nevnt i erklæringen:

Regjeringen vil

- Sørge for at frivillige landsdekkende kulturvernorganisasjoner får grunnstøtte av staten.
- Legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.

2.1.2 Frivillighetens kår innen dette feltet

De første frivillige foreningene som arbeidet med ivaretagelse og drift av historisk togmateriell ble opprettet for omkring seksti år siden. Pionerene ble vant til å arbeide under trange kår, både økonomisk og materielt. I en oppbyggingsfase der resultatene kommer relativt raskt og der spesialkompetansen ved NSBs verksteder sto til disposisjon, var ikke ressursituasjonen til hinder for rekrutteringen. De siste tiårene har fokus i større grad vært å stanse forfall, snarere enn å bygge opp nye organisasjoner eller attraksjoner. Samtidig har skjerpede regler innen både drift og vedlikehold gjort frivillig jernbanedrift mer utfordrende, mens den mest spesialiserte kompetansen knyttet til både damp- og eldre diesellokomotiver har blitt sjeldnere. Dette gjør at de frivillige miljøene trolig er mer sårbare nå enn tidligere, spesielt når det gjelder ivaretagelse av togmateriell som skal benyttes på det nasjonale jernbanenettet. Foreningene som jobber med slik materiell har ikke tilgang til driftsstøtte fra staten og har heller ikke noen «plass rundt bordet» (se Frivillighetsmeldingen over).

Ved museumsbanene fremstår situasjonen for frivilligheten som noe mer robust. Disse har kunnet arbeide langsiktigere når det gjelder å bygge opp fasiliteter for frivilligheten, samt verksteder og oppbevaringsplasser under tak for togmateriellet, siden de enten eier egen grunn eller har hatt mer langsiktige avtaler med jernbanesektoren enn de ofte uformelle ordningene som har eksistert på områder i forbindelse med det nasjonale jernbanenettet.

2.2 Problembeskrivelse

Jernbanens teknologiske, samfunnsmessige og kulturelle historie ivaretas hovedsakelig av museumsbanene, Norsk Jernbaneklubb, Norsk Jernbanearv, Norsk jernbanemuseum og Bane

NOR. De verneverdige bygningene og infrastrukturen vil ivaretas gjennom Landsverneplan for jernbanens kulturminner, som ferdigstilles av Bane NOR i 2024, eller i lokale reguleringsplaner. Det historiske togmateriellet er omfattet av Landsverneplan for rullende materiell, som Norsk jernbanemuseum ferdigstiller i desember 2021. Ivaretagelse av rullende materiell omfatter både den materielle kulturarven (selve togmateriellet) og den immaterielle kulturarven (kunnskapen knyttet til vedlikehold og drift av historisk togmaterieell).

Ivaretagelsen av togmateriellet krever tre innsatsfaktorer:

- Materiell
- Kvalifisert arbeidsinnsats
- Oppbevaring av materiellet på en lokasjon der kvalifisert arbeidsinnsats kan nå dette enkelt, har egnede oppbevaringsforhold. Materiellet som skal driftes må også ha tilgang til banestrekningene det skal gå på.

Materiellet og den villige kvalifiserte arbeidsinnsatsen eksisterer. Materiellet er i stor grad plassert ved museumsbanene eller på hensettingsplass knyttet til det nasjonale jernbanenettet. Kompetansen er konsentrert rundt museumsbanene, de større byene og Norsk jernbanemuseum. God ivaretagelse av dette materiellet krever oppbevaring i nærheten av der kompetansen befinner seg. Særlig når det gjelder innsats fra kompetente frivillige. Mer om problemstillingene knyttet til frivilligheten vil bli beskrevet i delprosjekt 2, der de fremste aktørene får mulighet til å komme med egne innspill.

Når det gjelder historisk togmaterieell på museumsbanene er dette i stor grad løst og god ivaretagelse av materiellet er stort sett et økonomisk spørsmål. For historisk togmaterieell eid av frivilligheten og Norsk jernbanemuseum er situasjonen mer kompleks, da store deler av det historiske togmateriellet er hensatt på områder eid av Bane NOR og/eller uten egnet hensettingsplass under tak og tilgang til verkstedarealer.

Prosjektet vurderer det til å være 3 forskjellige problemstillinger:

1. Bane NOR krever nå leie for hensettingsplasser. Disse pengene har de frivillige organisasjonene ikke i dag..
2. Jernbanenettet har stadig høyere utnyttelsesgrad, noe som gjør både hensetting og trafikk krevende
3. Utbyggingen av ERTMS

Disse faktorene til sammen gjør det vanskelig å arbeide med historisk togmaterieell som skal stå stille og har gjort det ekstra utfordrende å drive langsiktig med historisk togmaterieell som skal kjøre på jernbanenettet.

Årsaken til at ERTMS kompliserer dette, er at alle skilt og lyssignaler på strekningene som får ERTMS fjernes. Dette betyr at jernbanematerieell uten ERTMS ikke vil kunne fremføres på strekningene. Derfor vil noen lokomotiver måtte utstyres med ERTMS ombordutrustning innen i løpet av dette tiåret hvis Norge fortsatt skal ha trafikk med historisk togmaterieell på det nasjonale jernbanenettet.

2.3 Finansieringsbehov

Siden 1980-tallet har staten bidratt til ivaretagelsen av historisk jernbanematerieell gjennom tilskuddsordninger. Fra 2017 til 2020 utbetalte Bane NOR tilskudd til infrastrukturen ved museumsbanene og ytet tjenester for frivilligheten gjennom gratis egnet hensettingsplass. Norsk jernbanemuseum hensatte også materieell i stor grad gratis eller mot symbolsk leie. I 2021 har frivilligheten brukt store deler av den tilgjengelige kapitalen sin på å betale leie til Bane NOR og

Norsk jernbanemuseums leiekostnader har økt fra 2,8 mill. kr til omkring 6 mill. kr siden jernbanereformen. Norsk jernbanemuseum forvaltet en mindre tilskuddsordning som var forbeholdt historisk togmateriell på 0,5-1 mill. kr. I 2021 ble tilskuddsordningene til Norsk jernbanemuseum og Bane NOR slått sammen til én tilskuddsordning som forvaltes etter «Forskrift for tilskudd for kulturminner i jernbanen» av Norsk jernbanemuseum. (Samferdselsdepartementet, 2021) og (Regjeringen, 2021)

Størrelsen på tilskuddsordningen ble satt til beløpet Norsk jernbanemuseum hadde utbetalt til rullende materiell og Bane NOR hadde betalt til infrastruktur ved museumsbanene (til sammen 23 mill. kr). Materiellet som sto på Bane NORs del av det nasjonale nettet falt mellom to stoler og fikk ingen forutsigbar tilskuddsordning.

Det er rimelig å anta at noen av tiltakene som foreslås i delprosjekt nr. 2 må vurderes som del av kommende statsbudsjetter, men omfanget vil ikke foreligge før delprosjekt nr. 2 er avsluttet i mai 2022.

2.4 Konkret om henvendelsen fra Historiske Togreiser

Som beskrevet i innledningen til denne rapporten, startet dette arbeidet som en konsekvens av et møte mellom Historiske Togreiser og Samferdselsdepartementet. I den forbindelse laget Historiske Togreiser et notat hvor de skisserer en mulig løsning på problemstillingen. Notatet ligger som vedlegg til denne rapporten 6.1.

De påpeker at de per nå har flere forskjellige hensettingsarealer hvor det er fullt og dermed blir dyrt å stå parkert. Historiske Togreiser foreslår at Bane NOR bygger vognhaller i tilknytning til Eina stasjon på Gjøvikbanen. Der inngås det en langsiktig leieavtale mellom Bane NOR og Norsk jernbanemuseum, og at Historiske Togreiser gis tilgang til tilskudd tilsvarende leieutgiften.

Investeringskostnaden ved dette forslaget er uforpliktende estimert til 50-60 mill. kr.

2.4.1 Jernbanedirektoratets vurdering av forslaget

Forslaget skisserer en tilfredsstillende løsning på den aktuelle problemstillingen. Allikevel reiser den enkelte nye utfordringer:

1. Investeringskostnaden på Eina stasjon er betydelig
2. Eina stasjon ligger i et område som kartlegges for flomfare
3. Strekningen Oslo-Eina er blant de første som får ERTMS, noe som gjør materielltransport utfordrende.
4. Ettersom problemstillingen er ganske tilsvarende for mange andre jernbanemuseale aktører, så bør en skissert løsning kunne gjennomføres for samtlige.
5. Eina løser kun deler av problematikken knyttet til hensetting. Historisk togmateriell kan ikke driftes derfra.

Avslutningsvis påpekes det at Eina ligger et stykke unna der de fleste frivillige bor. Noen av partene mener at dette er uproblematisk, mens andre parter ser ingen annen egnet løsning.

Disse punktene har medført at Jernbanedirektoratet mener at spørsmålet må utredes videre før det kan gis et svar på om dette er riktig løsning eller ikke. Neste delrapport vil analysere flere mulige tiltak, gjøre en vurdering av disse og forhåpentligvis skissere løsninger som er gjennomførbare for alle aktører som står i tilsvarende problemstilling.

3 Forslag til strakstiltak

Forslag for løsninger for det historiske togmateriellet disponert av frivilligheten krever et mer omfattende kartleggingsarbeid og dialog med partene (se 4.2 fremdriftsplan).

3.1 Vurdering av omdisponering fra post 71 (Bane NOR) til post 76 (Jernbanemuseet)

De frivillige har ikke betalt leie for hensettingsplasser før 2021. Det vil være stor hjelp for de frivillige miljøene dersom Bane NOR kunne utsette husleieinnkrevningen til eventuelle kompensasjonsordninger er etablert. Dette er i så fall en beslutning som ligger til Bane NOR.

Leieinntekter for hensetting av historisk materiell er i stor grad inntekter Bane NOR ikke hadde ved opprettelsen av foretaket og som Jernbanedirektoratet anser at ved overgangen fra Jernbaneverket er blitt dekket gjennom post 71. På bakgrunn av dette kan problemet for eksempel løses ved en omdisponering fra post 71 og over til tilskuddsordningen i post 76 «Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren». En slik omdisponering kan tidligst gjennomføres i Revidert nasjonalbudsjett for 2022.

En utfordring ved å løse dette gjennom RNB er tidsfristen. Jernbanedirektoratet får først full oversikt over leieinntektene Bane NOR har fra denne typen virksomhet i løpet av prosjektets andre del. De frivillige organisasjonene har allerede nå umiddelbare likviditetsproblemer på grunn av denne utgiften.

3.2 Tiltak tilknyttet Norsk jernbanemuseum

Som et avbøtende tiltak vurderer Jernbanedirektoratet å utvide hensettingskapasiteten ved Norsk jernbanemuseum på Hamar. Dette er også et kostnadskrevende tiltak og direktoratet må vurdere om tiltaket kan gjennomføres innenfor direktoratets driftsbudsjett (post 01), f.eks. ved å fordele kostnadene over flere budsjettår.

4 Plan for videre utredning

4.1 Arbeidet videre

Som tidligere nevnt i rapporten skal dette prosjektet følge utredningsinstruksen. Her er plan for hvordan spørsmålene er tenkt å svares ut.

1) Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Problemet beskrives i denne første delrapporten. Det vesentlige er å komme opp med en løsning som både er økonomisk levelig for aktørene, men også tilrettelagt for de frivillige. Rapporten skal også bestrebe seg på å komme opp med en totaloversikt over behovet.

Det er en konkret sak som har løftet problemstillingen, men det er viktig at Jernbanedirektoratet har et overordnet blikk slik at løsningen som det legges opp til fungerer for alle parter på lang sikt.

Videre arbeid:

Resten av spørsmålene skal besvares i neste delrapport. Det er tenkt at aktørene skal få bidra med sine innspill. Det vil kort tid etter nyttår arrangeres et arbeidsmøte for de største aktørene. Tanken er at også Riksantikvaren inviteres inn i arbeidet, men fullstendig liste over deltakere til arbeidsmøtene er ikke utarbeidet. Dette gjøres så snart oppstart av delprosjekt 2 er vedtatt.

I det første arbeidsmøtet er innspill viktige for å tegne opp mulighetsrommet og foreslå løsninger. Arbeidsmøte nr. 2 vil arrangeres når prosjektet nærmer seg sluttfasen, og da vil det være mulig å komme med innspill på de forslagene som er utarbeidet.

Det er grunn til å tro at de samlede ønsker og behov vil være større enn det økonomiske handlingsrommet, og det blir mange faktorer som skal veies opp mot hverandre. Landsverneplan for rullende materiell ferdigstilles parallelt med delrapport 1 og vil være et verktøy for statens prioriteringer. Det blir en utfordring å få deltakerne på arbeidsmøtene til å ikke ønske seg mer enn det er mulig å oppfylle.

Det skal også gjennomføres møter/dialog med Bane NOR, men Jernbanedirektoratet finner det hensiktsmessig at dette skjer i andre kanaler enn arbeidsmøte med de øvrige aktørene. Tidlig i prosjektet er det også viktig at Bane NOR stadfester hvilke arealer det er snakk om og hva leieprisene for disse vil være. Dette arbeidet er påbegynt, men tallene vil ikke foreligge før første delprosjekt er ferdig.

2) Hvilke tiltak er relevante?

I denne første rapporten peker på strakstiltak, mens det i neste fase det vil utarbeides mer varige løsninger. Det er en forventning om at arbeidsmøtene med de forskjellige aktørene kommer opp med noen forslag til tiltak.

Vi vil fokusere på at prosjektet klarer å få en spredning i tiltak og ikke bare de økonomiske utfordringene. For å oppfylle utredningsinstruksen er det viktig at flere enn ett tiltak vurderes.

3) Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Det skal gjøres en vurdering av historisk togmateriell. Problemstillingen knyttet til bevaring av historiske/museale gjenstander kontra økonomi er vanskelig.

I tillegg må de frivillige hensyntas. For lange reiser for å nå hensettingsplassene vil kunne påvirke den frivillige innsatsen. Kanskje kan det reises noen mer tydelige rammer for reisevillighet i løpet av prosessen?

På dette steget i prosessen må det også gjøres en solid vurdering av behovet for samfunnsøkonomiske beregninger. I utgangspunktet anses ikke kvantifiserte samfunnsøkonomiske beregninger som nødvendige i denne utredningen, men det vil gjøres en ny og konkret vurdering av dette når forslagene til tiltak foreligger. Jernbanedirektoratet har en seksjon for samfunnsøkonomi som eventuelt bistår i den vurderingen.

- 4) Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Når de forskjellige tiltakene foreligger gjøres en vurdering av hvert enkelt tiltak. Her må tiltaksforslagene sees i et helhetlig perspektiv ettersom noen av tiltakene kan være gode for enkelte grupperinger, men ha svært uheldige effekter for andre. Fordeler og ulemper med de ulike alternativene må belyses. Et konkret eksempel på dette vil være relokalisering av historisk togmateriell til «billige» hensettingsplasser langt unna der de fleste frivillige bor.

- 5) Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Det vil også gjennomføres et avsluttende arbeidsmøte. I dette arbeidsmøtet får interessentene mulighet til å komme med innspill på de foreslåtte tiltakene, men de siste vurderingene gjøres av prosjektet. Jernbanedirektoratet har muligheten til å vurdere fordelingsvirkninger, prinsipielle hensyn og øvrige avveininger.

Før det velges en anbefaling er det viktig at man er klar på hvilke mål for prosjektet som skal ha hvilken prioritering. Jernbanedirektoratet vil på forhånd utarbeide modeller, der aktørene bes si noe om hvordan forskjellige nivåer av bistand og tiltak vil påvirke driften deres.

- 6) Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Prosjektet sitter allerede inne med mye kunnskaper om temaet, men er avhengige av gode innspill fra de øvrige interessentene. Det vil være fokus på å skape tillitsfull og åpen dialog i de arbeidsmøtene som foreslås gjennomført. Det foreligger allerede mye godt materiale å bygge problembeskrivelsen på.

4.2 Fremdriftsplan

Jernbanedirektoratet foreslår følgende fremdriftsplan, men denne er det mulig at justeres etter dialog med Samferdselsdepartementet.

Milepæl	Tidsfrist	Hva skjer	Involverte aktører
Oppstart av delprosjekt 2	15. desember 2021	Formell beslutning hos ledermøtet i Jernbanedirektoratet	Jernbanedirektoratet
Første arbeidsmøte	Ca. 25. januar 2022	Eksternt arrangement – tema vil være tiltaksforslag	Jernbanedirektoratet er arrangør, men med deltakere fra mange aktører og Riksantikvaren.
Sammenstilling av informasjon	januar – april 2022	Utredningsarbeid	Jernbanedirektoratet
Andre arbeidsmøte	Rett etter påska 2022 (slutten av april)	Eksterne arrangement – tema vil være positive og negative sider ved foreslåtte tiltak	Jernbanedirektoratet er arrangør, men med deltakere fra mange aktører og Riksantikvaren.
Rapport ferdigstilles	31. mai 2022	Oversendelse til Samferdselsdepartementet – med møte/presentasjon hvis nødvendig	Jernbanedirektoratet

4.3 Mål for den fullstendige utredningen

Prosjektet foreslår at en fremtidig tilstand som vi ønsker å oppnå kan beskrives gjennom følgende mål:

Kortsiktige mål (2-3 års perspektiv):

- Aktørene har de nødvendige rammene til å drifte forsvarlig. Eventuelle økonomiske konsekvenser må inn i statsbudsjettbehandlingen.
- Bane NOR får betalt leie
- Det utarbeides konkrete strakstiltak som vil avhjelpe problemstillingen på andre måter

Langsiktige mål (mer enn 5 år frem i tid):

- Optimalisering av hensettingsplasser for historisk togmateriell slik at det det er en prioritert rekkefølge på hva som skal stå plassert hvor
- Bedre ressursutnyttelse for alle berørte parter, Bane NOR inkludert
- Avhending av materiell som ikke trenger å ta opp plass. Avhending skjer i henhold til prioriteringer i landsverneplan for rullende materiell.
- De frivillige og Norsk jernbanemuseum får tilfredsstillende tilgang på fasiliteter og hensettingsplass for det historiske togmateriellet som skal vedlikeholdes.

5 Referanser

Klima- og miljødepartementet. (2020). *Nye mål i kulturmiljøpolitikken - engasjement, bærekraft og mangfold*. Regjeringen.no.

Kulturdepartementet. (2018). *Frivilligheita - sterk, sjøvtendig, mangfaldig - den statlege frivillighetspolitikken*. Regjeringen.no.

Kulturdepartementet. (2018). *Kulturens kraft - kulturpolitikk for framtida*. Kulturdepartementet.

Kulturdepartementet. (2021). *Musea i samfunnet - tillit, ting og tid*. Regjeringen.no.

Regjeringen. (2021). Prop. 1 S - Statsbudsjett. *Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)*.

Samferdselsdepartementet. (2021). Forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren.

Statsministerens kontor. (2021). *Hurdalsplattformen*. Regjeringen.

6 Vedlegg

6.1 Notat fra Historiske Togreiser

FINANSIERING AV VOGNHALLER OG ETABLERING AV EINA JERNBANESENTER

Norsk Museumstog (NMT)

Norsk Museumstog (NMT) er en driftsavdeling innen Norsk Jernbaneklubb. NMT er en frivillig organisasjon, og kjører museumstog på det nasjonale jernbanenettet, i samarbeide med Norsk Jernbanemuseum, som er ansvarlig operatør. Materiellet eies av Norsk Jernbaneklubbs materiellstiftelse Norsk Jernbanearv og Norsk Jernbanemuseum.

Historiske Togreiser AS (HT)

HT ble stiftet i 2012, og eies av Norsk Museumstog og Norsk jernbaneklubb. HT AS markedsfører, selger og organiserer togreiser i eldre unikt norsk museumstogmaterieill i samarbeide med Norsk Museumstog og Norsk Jernbanemuseum (NJM). Materiellet er oppført på verneplanen. Turene har et kulinarisk preg, med servering i spisevogn. HT driftes av frivillige og har kapasitet til 10-15 turer per år..

HTs FORMÅL

Tilby togtrafikk med historisk jernbanematerieill på det nasjonale jernbanenettet i Norge. Tilbudet tenkes etterhvert utviklet, blandt annet ved å ta i bruk musealt stålvognmaterieill. Overskudd fra turene går til vedlikehold av jernbanemateriellet.

UTFORDRINGER

Norsk Museumstog har i dag tilholdssteder på bl.a. følgende steder:

- Grorud verksted
- Filipstad lokomotivstall
- Hønefoss lokomotivstall

På alle disse stedene er fremtiden usikker. Både Filipstadområdet og Hønefoss stasjon står foran store utbygginger i forholdsvis nær fremtid. På verkstedet Groruds område er det gamle, verdifulle materiellet plassert utendørs, og hvor lenge vi kan holde til her, er usikkert. Vi trenger i løpet av de nærmeste 2 – 3 årene et nytt sted å holde til, en stor vognhall, et verksted, og et velferdsbygg. Og det er dette behovet dokumentet nedenfor beskriver. Tilsvarende har NJM utfordringer med plass til sitt materieill i bynære områder – som Hamar.

SAMARBEID MED NORSK JERNBANEMUSEUM

Norsk Museumstog og Historiske Togreiser koordinerer behovene for innendørs oppbevaringsplass for museumsmateriellet med Norsk Jernbanemuseum og BaneNORs eiendom på Eina stasjon vil være egnet til dette formålet:



Figure 1 Inntegnet nye vognhaller: 1 stk. (150m x 25m) + 1 stk. (90m x 18m)

MERKNADER:

NJM er enig i konseptet

-

HT + NJM blir oppsagt på arealer som har stått til disposisjon for historisk jernbanematerieill i Norge

-

BaneNOR er enig i at denne modellen er god byttehandel - frigjør arealer i byene mot å ha materiellet på Eina

-

HT/BaneNOR er i dialog med kommunen: Regionalt planforum 14/9-21.

-

K00-avtalen mellom Jernbanedirektoratet og BaneNor som sier at BaneNor skal yte alle tjenester som Jernbanedirektoratet tidligere gjorde gratis, fortsatt gratis. Hensetting av jernbanematerieill var en slik tjeneste.

-

NTP: "I tråd med jernbanereformen har Jernbanedirektoratet også overtatt ansvaret for Norsk jernbanemuseum på Hamar. Regjeringen legger til grunn at det er viktig å ivareta jernbanens kulturminner, særlig det historiske materiellet, og vil komme tilbake til dette i de årlige budsjettene."

FORSLAG TIL FINANSIERINGSMODELL:

BaneNOR bygger vognhaller som spesifisert av NJM og HT. Det inngås langsiktig leieavtale mellom BaneNOR og NJM. HT mottar støtte fra JD til sin andel av husleien som betales videre til NJM, som i sin tur betaler hele husleien til BaneNOR.