



Plan for historisk togmateriell

Delprosjekt II

Dokument nr: 202101182 - 9

Dato: 25.08.2022



Sammendrag

Dette er rapport nr. 2 i prosjektet «Plan for historisk togmateriell». Delrapport 1 beskrev strakstiltak for å løse de frivillige organisasjonenes krav om betaling av leieutgifter for sitt togmateriell på Bane NORs hensettingsplasser. Deloppdrag 2 skulle løse problemstillingen på lang sikt, men ble utvidet i forbindelse med Jernbanedirektoratets tildelingsbrev for 2022 med følgende formulering:

«Jernbanedirektoratet bes vurdere behov for, om og hvordan staten kan legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.»

Rapporten for andre delprosjekt inneholder en beskrivelse av utfordringene aktørene i sektoren står overfor. Utfordringene belyses gjennom bruk av «case-eksempler» i et utvalgt tema. I tillegg er en beskrivelse av aktørene i sektoren presentert som Vedlegg 1. Vedlegg 2 er et knippe problemstillinger som vi ikke har hatt mulighet til å håndtere i denne rapporten, men som også er viktige for aktørene i sektoren.

Tiltaksforslagene i rapporten er i hovedsak tredelt. Ivaretagelsen av historisk togmateriell krever:

- bedre tilgang på prosjektmidler til vedlikehold/restaurering
- bedre vedlikeholdsfasiliteter og flere lagringsplasser under tak for historisk togmateriell
- tiltak for rekruttering og kompetanse

Selv om de tre punktene er forskjellige, er de allikevel knyttet til hverandre. Løsningen på et av problemene vil i stor grad virke inn på det/de andre områdene. I tillegg trenger aktørene midler til å betale hensetingsavgift for materiell på det nasjonale jernbanenettet. Denne problemstillingen er løst i løpet av prosjektgruppens arbeid. Rapporten har følgende overordnede konklusjoner:

Styrkede økonomiske rammebetingelser er en forutsetning

Sektorens sentrale behov er økonomiske midler til ivaretagelse av historisk togmateriell, og forutsigbarhet for sitt arbeid. Prosjektgruppen har identifisert at historisk togmateriell har et omfattende vedlikeholdsetterslep, og dårligere rammevilkår for vern enn andre sammenlignbare kulturminner som fartøy og bygninger. Ettersom statlige midler allerede spiller en viktig rolle for ivaretagelsen av andre typer kulturminner er konklusjonen i rapporten at det er behov for at staten spiller en større rolle for ivaretagelsen av historisk togmateriell.

Vi foreslår å utvide prosjektstøtten for historisk togmateriell for å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Prosjektstøtten gis via Jernbanemuseets tilskuddsordning som utvides tilsvarende tildelingssummen, og administreres av Norsk jernbanemuseum.

Ivaretagelsen bør tilrettelegge for frivillig arbeid

Frivillige miljøer spiller en rolle for ivaretagelsen av historisk togmateriell og rapporten har lagt til grunn at løsningsforslagene bør ivareta, eller helst styrke rammevilkårene for den frivillige innsatsen. Mulighetene for fortsatt frivillig deltagelse i sektoren er en rød tråd gjennom mange av tiltaksforslagene i rapporten. Det er likevel tydelig at frivillig deltagelse ikke er nok for å ta vare på historisk togmateriell i fremtiden. Det er behov for en profesjonalisering av sektoren, ved økt bruk av faste ansatte. Både for vedlikehold, gjennom midler til prosjektstøtte, og ved å tildele aktørene i sektoren grunnstøtte for å styrke ivaretagelsen av historisk togmateriell og bedre koordinere den frivillige innsatsen.









Museumsbaner bør fortsatt ha ansvar for «sitt» materiell

Det er behov for bedre vedlikeholdsfasiliteter på museumsbanene, her iblant også Norsk jernbanemuseum. Dette vil kreve oppgraderinger, eller nybygging av verkstedsarealene på museumsbanene. Prosjektgruppen har vurdert om det ville vært mer hensiktsmessig med et sentralt verksted for historisk togmateriell, men dette vil ikke bli rimeligere enn dagens løsninger, og vil svekke miljøene på museumsbanene som i dag ivaretar historisk togmateriell.

Innføringen av ERTMS bør ikke markere slutten for historisk togmateriell på jernbanenettet

Prosjektgruppen legger til grunn at ivaretagelsen av historisk togmateriell medfører «vern gjennom bruk», og vi mener at det er et mål at historisk togmateriell i fremtiden kan trafikkeres det nasjonale jernbanenettet. Dette medfører at det bør installeres ERTMS-utstyr på historisk togmateriell i fremtiden.

For å sikre ivaretagelsen av historisk togmateriell i en bred kontekst anbefaler prosjektgruppen følgende tiltak:

Tema	Valgt løsning	Konsekvens:
Prosjektstøtte 	Prosjektstøtte for vedlikehold av historisk togmateriell.	Økt midler til vedlikehold av historisk togmateriell gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning.
Vedlikeholdsfasiliteter 	Langsiktig plan for investering i vedlikeholdsfasiliteter tilknyttet museumsjernbanene.	Investeringsstøtte over tid.
Hensetting 	Staten betaler for hensetting av historisk togmateriell.	Utvidelse av Jernbanemuseets tilskuddsordning. Historisk togmateriell må behandles på linje med andre togoperatører i henhold til jernbaneforskriften.
Magasinering 	Langsiktig plan for å bygge opp magasineringskapasitet tilknyttet museumsjernbanene.	Fordrer investeringsstøtte over tid, samt hugging av materiell.
Driftstøtte 	Driftstøtte til frivillige organisasjoner.	Utvidelse av Jernbanemuseets tilskuddsordning: driftstøtte til frivillige, landsdekkende organisasjoner.
Kompetanse 	Fortsatt stor frivillig deltagelse i ivaretagelsen av historisk togmateriell.	Økt midler til vedlikehold av historisk togmateriell gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning.
Innfasing av ERTMS 	Installere ERTMS-utstyr på 2 stykk D13 og 1 stykk EL13.	Engangskostnad på totalt 20-30 millioner kroner i budsjettet for 2026.
Vedlikehold av historisk togmateriell som kjører på jernbanenettet 	Museumsjernbanene og Norsk jernbanemuseum (NJM) viderefører dagens ansvarsfordeling.	Utvider kompetansen hos NJM. Tydeliggjør ansvarsfordelingen mellom NJM og museumsbanene.

Utarbeidet av: Jernbanedirektoratets prosjektgruppe	Saksnummer: 202101182
Godkjent av: Anders Andgard	Dokumentnummer: 202101182 - 9
Dato: 31.10.2022	Versjon: 01
Endringslogg: Høringsversjon: 25.08.2022 Endelig versjon: 31.10.2022	Forsidefoto: Rune Vindholmen

Innhold

1	Prosjektbegrunnelse	6
1.1	Problembeskrivelse og mål.....	6
1.2	Metode	7
1.3	Felles utfordringer i sektoren.....	9
2	Kartlegging av muligheter og tiltaksforslag	15
2.1	Støtteordning for prosjektmidler.....	15
2.2	Vedlikehold av historisk togmateriell.....	19
2.3	Økt driftstøtte	23
2.4	Sikre kompetanse.....	24
2.5	Innfasing av ERTMS.....	26
2.6	Hensetting av materiell på det nasjonale jernbanenettet	27
2.7	Magasinering av historisk togmateriell.....	28
2.8	Sentralt verksted på Østlandet for ivaretagelse av historisk togmateriell iht. delrapport 1	29
3	Oppsummering av anbefalinger	31
4	Forutsetninger for en vellykket gjennomføring	34
5	Referanser	35
	Vedlegg 1: Aktørene og aktørenes behov	36
5.1	Frivillige aktører	37
5.2	Museumsbanene.....	38
5.3	Norsk jernbanemuseum	41
5.4	Frivillighetens år og frivillighetens kår	41
5.5	Fartøyvernet og kulturminnevern.....	42
	Vedlegg 2: Sektorutfordringer som ikke løses av dette prosjektet	44

1 Prosjektbegrunnelse

Dette er rapport nr. 2 i prosjektet «Plan for historisk togmateriell». Utgangspunktet for prosjektet var Historiske Togreiser AS sin henvendelse til Samferdselsdepartementet sommeren 2021, etter at de ble pålagt å betale for parkering av historisk togmateriell som benyttes i deres aktiviteter. Oppdraget ble utvidet i Jernbanedirektoratets tildelingsbrev for 2022, med følgende formulering:

Jernbanedirektoratet bes vurdere behov for, om og hvordan staten kan legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.

I Hurdalsplattformen ble det påpekt at Regjeringen vil at det *legges til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas*. Til prosjektet har interessenter formidlet en klar forventning om tiltak som bedrer dagens situasjon.

Vern gjennom bruk er et grunnleggende prinsipp i den norske kulturminneforvaltningen¹. Det er et sterkt ønske om at mye av det historiske togmateriellet brukes, og ikke bare stå utstilt. Prinsippet om vern gjennom bruk har vært førende for alt som diskuteres og vurderes i rapporten.

Første delprosjekt besto av å finne en midlertidig løsning knyttet til kravet om å betale leie for hensettingsplasser for frivillige aktører innen bevaring, drift og formidling av historisk togmateriell. I revidert nasjonalbudsjett for 2022 ble det overført midler fra «post 21 – Jernbanedirektoratet» til «post 76 – Norsk jernbanemuseum». Disse midlene kan de frivillige aktørene søke om for å få dekket utgiftene til leiekostnadene de har hatt i 2021 og får i 2022.

Denne rapporten gir en mer omfattende beskrivelse av aktørene i feltet, de utfordringene de står overfor, og diskutere mulige tiltak som løser problemstillingene. Prosjektet legger til grunn at staten skal legge til rette for at historisk togmateriell i større grad ivaretas, ref. Jernbanedirektoratets tildelingsbrev. Avslutningsvis vil Jernbanedirektoratet komme med anbefalinger blant de mange tiltakene som har blitt skissert.

1.1 Problembeskrivelse og mål

1.1.1 Sikre den historiske jernbanearven, holde kjøretøyene i kjørbar stand og tilgjengelig for publikum i fremtiden

Det er behov for å utarbeide en løsning som sikrer ivaretagelsen av den historiske jernbanearven. Dette innebærer å finne løsninger som holder de operative kjøretøyene i kjørbar stand og mest mulig av samlingene tilgjengelig for publikum. Dette medfører tiltak på de ulike museumsjernbanene, Norsk jernbanemuseum, samt løsninger for materiellet som i dag kjører på det nasjonale jernbanenettet.

For å holde kjøretøyene i kjørbar stand må det sikres nødvendige vedlikeholdsfasiliteter, reservedeler og kompetanse innen vedlikehold og drift. For å sikre tilgjengelighet for publikum må tilstrekkelig mengde historisk togmateriell være i kjørbar stand for å skape en robusthet i tilbudet. Videre krever det tilgang til det nasjonale jernbanenettet (ERTMS og sportilkobling) og tilstrekkelig hensettingsplasser på en sentral lokasjon på Østlandet for en mindre mengde kjøretøy til bruk i denne trafikken. I tillegg bør aktørene i sektoren prioritere å videreføre arbeidet med å hugge ikke-verneverdige kjøretøy for å rydde opp og frigjøre kapasitet på eksisterende arealer til en mer rasjonell hensetting og magasinering av verneverdige kjøretøy.

Utvikling av det nasjonale jernbanenettet vil trolig medføre at flere og flere jernbanestrekninger blir utilgjengelig for historiske reiseopplevelser. De viktigste utfordringene er økt trafikk og innføring av ERTMS. Økt trafikk fører til mindre plass til saktegående tog. Dette medfører at damptrukne tog med teakvogner etter hvert vil bli borte fra jernbanenettet for godt, kanskje med unntak av helt spesielle anledninger hvor det blir tilrettelagt for det. For historiske tog med stålvogner kan de lettere trafikkere jernbanenettet med større hastighet og med ordinære driftslokomotiv som trekraft, dersom lokomotivene utstyres med ERTMS..

¹ Se f.eks. [KO6KULTU.RMI \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no)

1.1.2 Gode vilkår for frivillig engasjement i sektoren

Den nasjonale jernbanearven er i dag og har historisk vært ivaretatt gjennom en stor andel frivillig engasjement og arbeidsinnsats². Statens rolle knyttet til å legge til rette for frivillig engasjement er forankret i en rekke stortingsmeldinger (se Vedlegg 1, side 41). Det er nødvendig å identifisere og utarbeide tiltak som gir gode rammevilkår for det frivillige engasjementet i sektoren også i fremtiden. For å oppnå dette trenger vi løsninger som gjør det givende å drive med frivillig arbeid, som sikrer kompetansen som ligger i de frivillige miljøene og nødvendig opplæring av nye frivillige. I takt med at kompetansen knyttet til drift og vedlikehold av eldre damp-, el- og dieselmotorkjøretøy forsvinner blir denne kompetanseoverføringen enda viktigere.

Det er også viktig å ta hensyn til at frivilligheten i jernbanen ikke er monolittisk. Mange engasjerer seg for én banestrekning, én materielltype eller et stasjonsmiljø. Den største andelen aktive frivillige, finner vi på de forskjellige museumsbanene. Enkelte har et engasjement for jernbanehistorie generelt mens andre har et engasjement for «sin» bane. De fleste museumsbanene har etablert profesjonelle miljøer som driver opplæring og oppfølging av de frivillige. Forslagene til løsning må sikre muligheter for frivillig engasjement rundt de eksisterende miljøene.

1.1.3 Forutsigbare rammevilkår for aktørene og en langsiktig plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet

Arbeid med ivaretagelse og drift av historisk togmateriell, banestrekninger og den tilhørende materielle og immaterielle kulturarven til jernbanesektoren er et langsiktig arbeid som vanskeliggjøres av mangel på tilstrekkelig økonomiske rammebetingelser. Sektoren trenger midler til vedlikehold og oppussing av rullende materiell, oppgradering og/eller etablering av verkstedsfasiliteter og magasinering under tak for å sikre materiellet mot forfall og hærverk.

Det er tre nivåer på vedlikehold:

- 1) Rene utstillingsobjekter
- 2) Materiell på museumsbane
- 3) Materiell på nasjonalt nett

Vedlikeholdsetterslepet er stort hos alle aktørene, men materiellet vil ha behov for ulik grad av vedlikehold basert på bruksområdet. Vedlikeholds- og dokumentasjonskravene som stilles for historisk togmateriell som skal kjøres på det nasjonale jernbanenettet er også høyere enn for togmateriell som kun kjøres på en museumsjernbane. Det er nødvendig å finne løsninger som sikrer riktig nivå på vedlikeholdet avhengende av om det historiske togmateriellet skal kjøres på det nasjonale jernbanenettet, kjøres på en museumsjernbane eller kun tjene som utstillingsobjekter. Over tid bør disse løsningene bidra til å sikre den historiske jernbanearven, sørge for redundans i kjøretøysflåten og gjerne også mulighet for å skalere opp driften for å dekke publikumstoppene.

1.2 Metode

Prosjektet er gjennomført i henhold til utredningsinstruksen. Vi har forsøkt å gi et helhetlig bilde av sektoren, for å svare på spørsmålet om hvordan historisk togmateriell kan ivaretas bedre. Ettersom historisk togmateriell har flere eiere og er spredt ut i miljøer over hele landet, har rapporten også undersøke hvordan historisk togmateriell kan ivaretas innenfor dagens eksisterende miljøer.

Dette er den første rapporten Jernbanedirektoratet har levert om temaet, som spenner over et stort saksfelt. Eventuelt fremtidige rapporter bør fokusere på deler av sektoren eller se på problemstillingene i Vedlegg 2 på side 44 som trekker frem fem temaer det ikke har vært mulig å se på i denne rapporten.

² Les mer om den frivillige innsatsen i sektoren her: [Tog og kameratskap - Jernbanemagasinet](#)

1.2.1 Involvering av eksterne/sektoren

Vi har gjennomført innspillmøter med sektoren ved to anledninger. I februar 2022 i forbindelse med oppstarten av prosjektet for å bedre forstå sektoren og problemene de står ovenfor og i september 2022 da det forelå et helhetlig utkast til rapport. Innspillmøtene med sektoren har vært delt i museumsbanene og de frivillige aktørene i sektoren. På møtene med de frivillige aktørene har også Kulturvernforbundet deltatt.

I tillegg har vi gjennomført et møte med Kulturvernforbundet for å lære mer om deres tildelingsprosesser og et eget møte med saksbehandleren i Kulturminnefondet med ansvar for deres tilskuddsordning for rullende materiell.

1.2.2 Bruken av samfunnsøkonomisk metode i rapporten

I rapporten har vi utformet forslag til tiltak, som ikke har gjennomgått samfunnsøkonomiske vurderinger. Dette skyldes at spennvidden i problemstillingene har vært stor og at vurderingene er blitt gjort på et overordnet nivå. Vi har ikke prioritert å innhente kostnadsanslag eller budsjettall fra de ulike aktørene i sektoren. Det er også svært vanskelig å måle nytteeffekten av kulturminner. Derfor har vi ikke hatt gode tall for i en samfunnsøkonomisk analyse for å vurdere effekten av ulike tiltak. Det er derimot gjennomført studier på verdien av kulturminner og frivillig arbeid i andre sammenhenger.

På oppdrag fra Riksantikvaren har Menon Economics også gjennomført en analyse av den samfunnsøkonomiske verdien av kulturminner og kulturmiljøer. Kulturminner bidrar til verdiskaping gjennom besøkende som kjøper ulike varer og tjenester fra lokalmiljøet og bidrar til verdiskaping og sysselsetting lokalt (Menon Economics, 2017, s. 12).

SSB produserer satellittregnskap for frivillig sektor. De finner at frivillig arbeid bidro med en verdiskapning tilsvarende 78 milliarder kroner i 2018. Inntektskildene til ideelle og frivillige organisasjoner er 27 % statlige og 17 % kommunale og fylkeskommunale midler gjennom overføringer og kjøp av tjenester, 45 % fra husholdninger og 12 % andre private aktører (Nickelsen & Hirsch, 2020). Ifølge dette regnskapet utløser hver krone gitt til frivilligheten en verdiskapning lik 3,8 kroner.

To viktige forutsetninger for å vurdere sektoren er 1) sektoren håndterer kulturminner på vegne av fellesskapet og 2) dette gjøres med en stor andel frivillig innsats. På vegne av Kulturminnefondet har Menon Economics undersøkt Kulturminnefondets samfunnsnytte. Generelt sett har kulturminner to hovedkomponenter: bruksverdi og ikke-bruksverdi. Menon skriver:

Ordinære private markeder vil ikke føre til at det brukes tilstrekkelig med ressurser til å fremskaffe fellesgoder sammenlignet med det som er samfunnsøkonomisk «riktig» (optimalt). Mange mennesker nyter godt av at kulturminnene tas vare på, mens kostnader til vedlikehold og å sette i stand (i utgangspunktet, uten spesielle tilskuddsordninger) må betales av eieren alene. Sagt på en annen måte, siden kulturminner – i større eller mindre grad – er fellesgoder, vil den samfunnsøkonomiske gevinsten (samfunnsnytt) av bevaring være større enn eierens private nytte (og dermed betalingsvilje). I samfunnsøkonomisk språkdrakt sier vi at det foreligger en markedssvikt. Det vil si at markedet ikke vil sørge for at det produseres «riktig» mengde av slike goder, og det er nødvendig med tiltak for å få den samfunnsøkonomisk «beste» eller «riktigste» løsningen (Menon Economics, 2017, ss. 15-16).

Kulturminnefondet bidrar til å korrigere markedssvikten faglig og økonomisk støtte til bevaring og utvikling av verneverdige kulturminner. Hver krone i bevilgninger fra Kulturminnefondet utøser 3,50 kr totalt til kulturminneprosjekter og 883.000 dugnadstimer er regnskapsført av de som har fått støtte til avsluttede prosjekter mellom 2003-2016. Dette utgjør 177 millioner kroner når hver dugnadstime verdsettes til kr 200 i 2016-kroner (Menon Economics, 2017, s. 25+28).

1.2.3 Premisset for vern av historisk togmateriell - «Vern gjennom bruk»

En premissgiver for arbeidet med historisk materiell er hvorvidt materiellet faktisk må være rullende, eller om det er tilstrekkelig at materiellet står utstilt³. Dersom det er tilstrekkelig at materiellet står utstilt og er tilgjengelig for publikum kan materiellet plasseres permanent under tak. En grunntanke innen norsk kulturminnevern er «vern gjennom bruk». Dette synet på vernepraksis er også lag til grunn for fartøyvern. For historisk togmateriell medfører det at deler av materiellet vedlikeholdes i kjørbare stand og at kompetansen på både drift og vedlikehold opprettholdes for å sikre dette.

Hva som utgjør verneverdig materiell, er definert av Norsk jernbanemuseums «Landsverneplan for rullende materiell». Fokusområder i planen er (Norsk jernbanemuseum, 2022):

- bevaring av materiell som viser utviklingstrinnene fra 1854 og frem til i dag
- bevaring av de mest vanlige materielltypene
- bevaring av noen spesielle/unike enheter

Det historiske togmateriellet i Norge er viktig av flere grunner. Først og fremst viser samlingen en sentral del av nasjonsbyggingen i det moderne Norge. I tillegg har mye av dette materiellet blitt konstruert og bygget av innenlands industri og kjøpt av staten. Dermed er materiellet også et produkt av norsk industrikultur. I perioder var jernbanen blant de største arbeidsgiverne i Norge og jernbanehistorien dekker derfor et bredt felt av arbeidslivs- og den moderne kulturhistorien vår. Videre er det sterke følelser knyttet til historisk togmateriell blant publikum⁴.

I tillegg er samlingen av historisk togmateriell verneverdig i seg selv. Få land har en så representativ samling av personvogner med vognkasse i tre som Norge. Videre er samlingen av norske, normalsporede godsvogner i europeisk sammenheng svært unik, ikke minst fordi den er ganske komplett (Norsk jernbanemuseum, 2022).

Avslutningsvis er det også lettere å rekruttere og holde på frivillige hvis det er åpnet for kjøring av materiellet. Da premieres vedlikeholdsarbeidet med å se materiellet i bruk.

1.3 Felles utfordringer i sektoren

De fleste aktørene sliter med rekruttering og opplæring av frivillige, samt økonomi til å restaurere, vedlikeholde og evt. drifte sitt historiske jernbanemateriell. I tillegg har et flertall av aktørene utfordringer med enten hensetting, vedlikehold eller magasinerings av materiell. Dette underkapittelet presenterer hovedutfordringene i sektoren.

1.3.1 Økonomi

Sett opp mot andre typer vern (kulturvern og fartøyvern) mangler det støtteordninger for rullende materiell i samme størrelsesorden. Et stort flertall av organisasjonene som forvalter historisk togmateriell har dårlig økonomi og økonomi er i tillegg et rammevilkår som påvirker de andre nevnte utfordringene negativt. Hovedutfordringen for organisasjonenes økonomi er at historisk togmateriell har høye vedlikeholds-, oppbevarings- og restaureringskostnader. Eksempelvis kostet motorreparasjon av ett lokomotiv på Thamshavnbanen 1,8 millioner kroner (eks. moms) og Krøderbanen alene brukte omtrent 5,5 millioner på vedlikehold av sin bygningsmasse og anlegg i 2021 (Stiftelsen Buskerudmuseet avdeling Krøderbanen, 2021). I tillegg har inntektskildene til frivillige organisasjoner historisk sett gått ned (Frivillighetsmeldingen, 41). Flere eksempler på kostnadene ved vedlikehold og restaurering av historisk togmateriell blir presentert i case 1 på neste side. Case 2 presenterer eksempler på hvilke konsekvenser stram økonomi har for aktørene i sektoren.

³ Denne problemstillingen blir belyst i Smålands doktorgradsavhandling om det frivillige fartøyvernet i Norge (Småland, 2020).

⁴ Blant annet står historisk togmateriell sentralt i historiske markeringer. Eksempelvis [Dovrebanens 100-årsjubileum](#)

Case 1: Erfaringsmessige kostnader ved restaurasjon/vedlikehold av historisk togmateriell

Ansvar for en betydelig andel av det historiske togmateriellet i Norge ivaretas av private organisasjoner som har vedlikeholdt kjøretøyene med begrenset offentlig støtte. Norsk jernbaneklubb har samlet erfaringstall for vedlikehold og restaurering av materiell som er gjennomført de siste 30 årene. Tabellene i Case 1 viser tidsbruken og kostnadene ved å ivareta historiske jernbanevogner og damplokomotiver. Erfaringstall for restaurasjon av vogner er gjengitt i tabellen under. Merk at kostnadsbildet har utviklet seg videre siden disse prosjektene ble avsluttet og at dagens kostnader vil være høyere.

Vogner	Antall arbeidstimer	Estimat innleid firma	Estimat egne ansatte	Kostnad eksterne innkjøp
Co 65 1991-2006	10 000	11 000 000	7 000 000	300 000
CF 3552	4 2000	4 620 000	2 940 000	1 200 000
F 2019 2007-pågåår	1 800	1 980 000	1 260 000	70 000
AEo 561 -2014	4 000	2 550 000		

Erfaringsmessig er kostnadene for lokomotiver høyere enn for vogner, se neste tabell. Både når det gjelder boggirevisjoner og vedlikehold/restaurering. Merk erfaringstallene for damplokomotiv 18c255 som ble ferdig restaurert i 1993, men som også trengte kjelebytte i 2007/2008. Eksempelet viser behovet for stadig vedlikehold/restaurering for å holde materiellet i kjørbær stand.

Damplok- nr	Tiltak	Antall år	Antall timer	Antall netto årsverk	Estimat innleid firma	Estimat egne ansatte	Kostnad eksterne innkjøp
18c 255	Restaurering 1981-1993	11,5	9500	5,6	10 450 000	6 650 000	500 000
	Kjelebytte 2007-2008	1,5	2000	1,2	2 200 000	1 400 000	1 800 000
21c 225	Restaurering og kjelebytte 2014-2022	9	8500	5,0	9 350 000	5 950 000	8 000 000
26c 411	Restaurering 1988-2021	34	1500	0,9	1 650 000	1 050 000	400 000

Et gjennomgående tema for materiellet er behovet for, og kostnader ved, boggirevisjon. Boggien på et lokomotiv/vogn er mekanismen som holder hjulene fast under kjøretøyet. Boggirevisjon skal gjennomføres ved faste intervaller, enten etter en gitt tidsperiode eller etter antall kjørte kilometer. Boggirevisjon medfører at kjøretøyet må inn på verksted, løftes opp og boggien demonteres og eventuelt repareres. NJK anslår at en boggirevisjon koster om lag 600.000 kr per vogn. I 2021/2022 har Norsk jernbanemuseum gjennomført boggirevisjoner på sine lokomotiver. Kostnadene ved dette beløp seg til mellom 1 million og 1,4 millioner per enhet.

Case 2: Sårbar materiellsituasjon: Urskog-Hølandsbanen og Setesdalsbanen

Flere av museumsjernbanene har materiell som snart vil kreve omfattende og kostbare vedlikeholdsinvesteringer. To eksempler er Urskog-Hølandsbanen og Setesdalsbanen som begge har lokomotiver med behov for nye, eller omfattende istandsetninger av, dampkjeler. Dette kommer i tillegg til det omfattende vedlikeholdsbehovet på maskineriet for øvrig. Fungerende dampkjele er en forutsetning for drift og har en levetid på mellom 50-70 år (forutsatt bruk i museumsdrift). Både ny dampkjel og istandsetting av eksisterende, må i stor grad utføres i utlandet og medfører en omfattende kostnad for museumsbanene. Urskog-Hølandsbanen har tre damplokomotiver. To av disse har dampkjeler fra 1980-tallet og dampkjelene har dermed relativt lang levetid igjen. Likevel er det ene lokomotivet ikke i kjørbær stand og har behov for reparasjoner. Det siste lokomotivet kjører med original dampkjel fra 1950 og har dermed veldig kort restlevetid. Setesdalsbanen har tre damplokomotiver som kan være operative. Per i dag er to av disse ikke i kjørbær stand og har behov for omfattende reparasjoner. Situasjonen er med andre ord vanskelig for flere av museumsjernbanene.

Kostnadene for ny dampkjel/omfattende istandsetting ligger mellom 2 og 2,5 millioner. Slik situasjonen er i dag blir selv forutsigbare vedlikeholdsoppgaver en flaksehals på grunn av trang økonomi. På flere baner blir lokomotiver stående i ikke-kjørbær stand mens organisasjonene sparer inn penger til vedlikehold. Slike prosesser er også belastende for organisasjonene som må prøve å få gammelt materiell til å overleve lengst mulig, samle inn penger, samt planlegge og gjennomføre den omfattende prosessen med vedlikeholdet. Manglende økonomi til reparasjoner påvirker også opplæringen av nye ansatte til å drive vedlikehold av dampmaskiner i fremtiden. I dag er det bare 3-4 ansatte i Norge med denne kompetansen og alle er i slutten av sin arbeidskarriere. I tidsperioden hvor materiell står i ikke-kjørbær stand er også driften ekstra sårbar ettersom de fleste organisasjonene står uten reservemateriell. I tillegg overbelastes det gjenværende materiellet når det blir færre enheten til å gjennomføre driften. I ytterste konsekvens må publikumstilbudet avlyses. Innstilling av publikumsaktivitet får konsekvenser for økonomien, og for det frivillige engasjementet. Uten fungerende materiell kan ikke nødvendig opplæring gjennomføres, og kompetanse vil gå tapt. I tillegg føles det meningsløst å gjennomføre vedlikehold av infrastrukturen hvis materiellet ikke kan kjøre. Dermed får manglende økonomi til å gjennomføre nødvendig vedlikehold ringvirkninger for hele driften av historisk togmateriell.

Damplokomotiv fra Setesdalsbanen og bilder fra verkstedet til Urskog-Hølandsbanen. Foto: Setesdalsbanen og Urskog-Hølandsbanen.



1.3.2 Rekruttering av frivillige

Forvaltningen av historisk togmateriell er avhengig av bidraget fra frivillige medlemmer i de ulike organisasjonene. Frivillighetsmeldingen peker på at frivillig innsats har økt mens organisasjonsgraden og viljen til å ta på seg verv og gjøre andre oppgaver for å drifte organisasjon har gått ned. Dette innebærer endringer i sysselsettingen i frivillig sektor (Kulturdepartementet, 2019, s. 24). Videre tyder utviklingen på at frivillige i dag sprer sin innsats over flere organisasjoner enn tidligere slik at engasjementet spres relativt «tynt utover». Sektoren har derfor et behov for å tilpasse seg forventningene til frivillig engasjement hos kommende generasjoner som ikke er villig til å engasjere seg over tid og på samme måte som tidligere frivillige.

Vern av historisk togmateriell krever fasiliteter, mange arbeidstimer, og kjennskap til verktøy og håndverk. Vedlikehold av historisk togmateriell er i tillegg fysisk tungt arbeid. Arbeidsoppgaver som rustpikking og sliping av treverk er både tidkrevende og for mange et lite givende frivillig arbeid, men arbeidet er en forutsetning for bevaring av materiellet. Flere av de frivillige organisasjonene har økt andelen betalt arbeidskraft for å holde tritt med vedlikeholdsbehovet eller for å restaurere materiellet fortere enn det frivillig arbeid klarer alene. Økt bruk av betalt arbeidskraft er en generell tendens i frivillig sektor (Kulturdepartementet, 2019).

I tillegg krever vedlikehold, restaurering og drift av historisk togmateriell kompetanse slik at materiellets historiske verdi ivaretas. Mye av denne kompetansen eksisterer i de frivillige miljøene i dag, men kompetansen blir stadig mer sårbar. Gjennomsnittsalderen i de frivillige miljøene er høy og økende. I tråd med samfunnets utvikling blir rekrutteringen av riktig kompetanse vanskeligere og behovet for opplæring større. Flere aktører peker på behovet for å nedtegne kunnskapen som ligger i de frivillige miljøene for å bevare den for fremtiden. Det kan også tenkes at for flertallet av de frivillige er ikke vedlikehold av materiell hovedmotivasjonen for deltagelse, men muligheten til å kjøre tog og delta i driften av en jernbane. Omfattende behov for vedlikehold og restaurering gjennom frivillig innsats kan gjøre det vanskelig å beholde og rekruttere nye frivillige.

De frivillige miljøene motiveres av å se varige resultater av arbeidet sitt. Det er flere eksempler på at bygg og historisk togmateriell istandsatt gjennom frivillig arbeid brytes ned på grunn av manglende ressurser eller infrastruktur til vedlikehold. Slike eksempler trekkes frem som spesielt ødeleggende for engasjementet i etablerte frivillige miljøer.

Fyring og kjøring av damplokomotiver krever mengdetrening. Drift av dampmaskiner er et håndverk der kunnskapen må bygges opp gjennom erfaring. Dampkjelen skal holdes under riktig trykk gjennom riktig tilførsel av energi (i form av kull) vann og oksygen på riktig sted, til riktig tid og i riktige mengder. Samtidig må lokomotivføreren være trent til å lytte etter lydene fra maskinen for å oppdage feil. Fra en frivillig starter opplæring på damplokomotiv til vedkommende har tilstrekkelig kompetanse tar det minst seks år. Ettersom damplokomotiv har begrenset drift er mulighetene for raskere opplæring begrenset. Kompetanse på kjøring av moderne elektriske/diesellokomotiv har svært begrenset overføringsverdi til damplokomotiver. Mangelen på kyndige damplokomotivførere er en utfordring som begrenser driften og mulighetene for ekstraintekter for museumsbanene. Samtidig som opplæring av nye frivillige krever at organisasjonene har fungerende materiell slik at de frivillige kan oppnå tilstrekkelig antall timer til å kvalifisere seg for tjeneste innen ulike kategorier (eksempelvis fyrbøter). Dermed får opplæringen og rekrutteringen av nye frivillige negative konsekvenser for vedlikeholdsetterslepet i sektoren.

1.3.3 Hensetting og magasinerings av materiell

En utfordring for mange av aktørene innen historisk togmateriell er behovet for parkeringsplasser for materiell på turer på det nasjonale jernbanenettet og sikker lagring av materiellet trygt fra vær og værverk. Forskjellen er i rapporten definert slik:

- **Hensetting** brukes i denne sammenhengen om parkering for «operativt» materiell- altså historisk togmateriell som skal kjøre.
- **Magasinerings** brukes i denne sammenhengen om kjøretøy som oppbevares under tak for en lengre tidsperiode. Enten for lagring for utstillings- og bevaringsformål, eller for operativt materiell utenfor publikumssesongen.

De ulike organisasjonene har på forskjellig vis utfordringer knyttet til hensetting og magasinerings av historisk togmateriell. Problemstillingen knyttet til hensetting gjelder primært aktørene som kjører historisk togmateriell

på det nasjonale jernbanenettet. Museumsjernbanene har tilstrekkelig areal for hensetting på eget område, men mangler tilfredsstillende magasineringsplasser.

Problemstillingen rundt hensetting er tidligere belyst i delutredning 1. Det er ønskelig at mer areal frigis ved at historisk materiell enten flyttes eller hugges. På områdene hvor Bane NOR opplever stor etterspørsel etter hensettingsplasser skal det kun hensettes historisk togmateriell i aktiv bruk, mens øvrig materiell hensettes på plasser utenfor det nasjonale jernbanenettet. Hensettingsplassene langs det nasjonale jernbanenettet må prioriteres til operativt materiell som brukes til publikumsturer. For å unngå tid- og kostnadskrevende posisjonskjøring av togmateriellet før og etter oppdrag bør disse hensettingsplassene ligge i umiddelbar nærhet til der disse publikumstogene starter og ender sine ruter. Se som eksempel «Nordmarka rundt» i regi av Historiske togreiser med avreise fra Grorud stasjon (Se Case 3, side 18). For å kunne levere dette tilbudet er Historiske Togreiser avhengig av en driftsbasis som er tilgjengelig for publikum og kan utgjøre et utgangspunkt for reisene. På området til verkstedet på Grorud anla det frivillige miljøet et spor som Bane NOR senere har rekvirert til eget bruk.

Magasineringsplasser under tak kan etableres over eller i tilknytning til eksisterende anlegg/parkeringsplasser med enkle løsninger. Behovet for magasineringskapasitet er stort i antall meter, men ikke krevende å etablere ettersom det er tilgjengelige arealer ved flere av museumsjernbanene. Historisk togmateriell, både ved museumsbaner og på det nasjonale nettet, er avhengig av å oppbevares tørt og gjerne oppvarmet for å unngå at materiellet råtnet. Dette er særlig viktig for person- og godsvogner med vognkasse av tre, men også for lokomotiver. Persontogmateriell med vognkasse av stål kan i større grad klare seg med å stå tilkoblet elektrisk oppvarming når det ikke er i bruk.

1.3.4 Verkstedfasiliteter og kapasitet

Museumsjernbanene har egne verksteder for sitt materiell, men flere verksteder har behov for utbygging og modernisering. Nye verksteder er kostbare å etablere og er styrende for hvor de frivillige miljøene samles. Derfor bør eventuelle nye verksteder etableres etter strategiske vurderinger av hvor etablering er mest hensiktsmessig.

Historiske togreiser har sammen med Norsk jernbanemuseum arbeidet med et forprosjekt for et mulig sentralverksted på Eina stasjon, langs Gjøvikbanen. Dette forslaget dannet utgangspunktet for prosjektet «Plan for historisk togmateriell». Historiske togreiser har i dag hensettingsarealer som er attraktive og dermed dyre å benytte. Historiske Togreiser har foreslått at Bane NOR bygger vognhaller i tilknytning til Eina stasjon for togmateriellet Historiske Togreiser disponerer. De foreslår at det inngås 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 mellom 50-60 millioner kroner.

Delrapport 1 i dette prosjektet omtalte forslaget om et sentralverksted på Eina på følgende måte:

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

- 1. Investeringskostnaden på Eina stasjon er betydelig*
- 2. Strekningen Oslo-Eina er blant de første som får ERTMS, noe som gjør materielltransport utfordrende.*
- 3. Ettersom problemstillingen er ganske tilsvarende for mange andre jernbanemuseale aktører, så bør en skissert løsning kunne gjennomføres for samtlige.*
- 4. Eina løser kun deler av problematikken knyttet til hensetting. Historisk togmateriell kan ikke driftes utelukkende 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 (Jernbanedirektoratet, 2021).

Jernbanedirektoratet har vurdert Eina også i forbindelse med utarbeidelse av delrapport 2. Argumentasjonen fra første runde står seg, og det bør arbeides for å finne et mer egnet sted enn Eina. Dette beskrives i kapittel 2.8.

1.3.5 Innføring av ERTMS

ERTMS er et nytt digitalt signalsystem på jernbanen, som skal sikre bedre utnyttelse av sporkapasiteten og øke sikkerheten. I Norge har det blitt valgt at alle visuelle signaler (skilt, lyssignaler etc.) skal fjernes på strekninger der ERTMS innføres. Dette betyr at det i praksis ikke blir mulig å kjøre tog med lokomotiver som ikke har ombordutrustning for ERTMS på disse strekningene. Historiske vogner kan fortsatt trekkes av moderne materiell.

Per i dag er ERTMS-utstyr til lokomotiver fysisk omfattende og kostbar å installere. Den er heller ikke kompatibel med alle damplokomotiver. Internasjonalt foregår det prosjekter for å bygge inn ERTMS-utrustning i vogner som kan dras av historiske lokomotiver, men slike løsninger er fortsatt å anse som eksperimentelle.

Uten ERTMS-utstyr vil det i første omgang bli stadig sterkere begrensninger på hvilke deler av det nasjonale jernbanenettet historisk lokomotiver kan kjøre. Innen et tiår vil det ikke lengre være mulig på andre strekninger enn Numedalsbanen og evt. Tinnosbanen. Av disse to banene er det i dag kun den søndre delen av Numedalsbanen som er i kjørbær stand.

Å sikre en robusthet i togtilbudet for fremtiden vil kreve at tre-fire historiske lokomotiver utstyres med ERTMS-utstyr. På grunn av leverandørkapasiteten kan dette tidligst gjøres i 2026 og har en estimert kostnad på opptil 10 millioner per lokomotiv.

2 Kartlegging av muligheter og tiltaksforslag

Formål med dette kapitlet er å belyse relevante tiltak for å oppnå den ønskede situasjonen beskrevet i kapittel 1.1. I tillegg vil kapitlet vurdere om tiltakene reiser noen prinsipielle spørsmål. Kapitlet presenterer løsninger for:

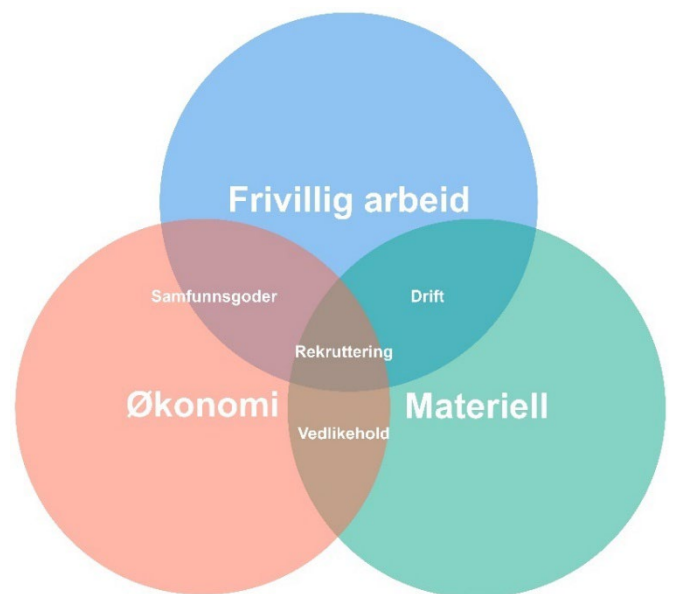
- utforminger av mulige støtteordninger til vedlikehold av historisk togmateriell
- vedlikeholdsfasiliteter, hensetting og magasinerings (bevaring av materiell)
- profesjonalisering av det frivillige arbeidet
- håndtering av ERTMS
- ansvarsfordelingen mellom Norsk jernbanemuseum og museumsbanene når det gjelder ivaretagelsen av historisk togmateriell

I tillegg vurderes løsningen med et sentralverksted på Eina for å sikre behovet for verksted for historisk togmateriell som kjører på det nasjonale jernbanenettet.

Å styrke sektorens økonomiske situasjon er det sentrale rammevilkåret for å oppnå ambisjonene innen ivaretagelse av historisk togmateriell. Eksempelvis er vedlikeholdsetterslepet i sektoren betydelig⁵ og det er behov for midler til utvidelse av infrastruktur i form av verkstedlokaler og magasineringskapasitet.

Som Figur 1 viser er problemene sammensatt og valg av løsning på ett felt vil påvirke behovene og kravene på de andre feltene. Eksempelvis vil gode rammevilkår for frivillig arbeid stille krav til tiltak for bevaring av materiell og kreve en betydelig økning i økonomiske midler. Vi har derfor sett saksfeltene i sammenheng og skrevet en konklusjon som bidrar til det beste totalbildet for sektorens behov.

Felles for alle utfordringene er behovet for at staten tar et større ansvar for historisk togmateriell. Derfor vil tiltak innen alle kategoriene medføre økt bruk av offentlige midler.



Figur 1: Samspillet mellom innsatsfaktorene

2.1 Støtteordning for prosjektmidler

Ivaretagelsen av historisk togmateriell krever økonomi til vedlikehold. Vi har undersøkt to måter å organisere en offentlig støtteordning på: gjennom Kulturminnefondet og gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning. Disse presenteres i dette kapitlet. Offentlige midler er ikke, og kan ikke, være den eneste inntektskilden for historisk togmateriell. Kapitlet presenterer derfor eksempler på hvordan sektoren i dag innhenter ekstern finansiering og drøfter hvordan dette arbeidet kan styrkes i fremtiden.

Bedre økonomiske rammevilkår gir bedre vilkår for frivillig arbeid. Dersom andelen prosjektmidler øker blir det lettere å bruke den frivillige arbeidskraften på prosjekter som gir økt samhold og gode rammevilkår for frivillige engasjement, fremfor prosjekter som må gjennomføres av hensyn til å sikre driften av organisasjonene. Flere av museene er i dag avhengig av betalt arbeidskraft, spesielt håndverkere, for å ta unna vedlikeholdsbehovet. Dette er en naturlig utvikling, gitt endringene i frivillig arbeid generelt som Frivillighetsmeldingen peker på (Kulturdepartementet, 2019, s. 23). I tillegg kan økt bruk av betalt arbeidskraft redusere tiden det tar å

⁵ Se Case 2: Sårbar materiellsituasjon på side 10 om konsekvensene av manglende økonomi til vedlikehold.

gjennomføre vedlikehold av materiell. Verkstedkapasitet er mangelvare, og det er positivt at verkstedkapasiteten brukes mest mulig effektivt. Et høyere tempo på restaureringen og vedlikeholdet av historisk togmateriell gir positive ringvirkninger for kompetansebyggingen i sektoren, ref. kapittel 2.4.

Gjennom høringsinnspill fra sektoren poengteres det at tildelingene av prosjektmidler burde vært for flere år av gangen. Hverken Kulturminnefondet eller Norsk jernbanemuseum (i likhet med andre statlige tilskuddsforvaltere) har mulighet til å gi tildelinger som går ut over budsjettår. At tildelinger kun gis for ett år av gangen, uten garanti for at prosjektene vil få videre finansiering og at midlene må være utbetalt ved årsslutt er vanskelig for aktørene. Vi forutsetter likevel at alternativene for tildeling av prosjektmidler viderefører dagens løsning med årlige tildelinger av prosjektmidler.

2.1.1 Nullalternativet

Siden 1980-tallet har staten bidratt til ivaretagelsen av historisk jernbanemateriell gjennom tilskuddsordninger. 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. Nullalternativet her tilsier at sektoren ikke tilføres ytterligere midler utover dagens ordninger.

Nullalternativet innebærer utilstrekkelige midler til vedlikehold og restaurering, samt at ivaretagelsen av historisk togmateriell fortsetter å ha dårligere rammevilkår enn fartøyvern og annet kulturminnevern. Nullalternativet medfører at vedlikeholdsetterslepet vil fortsette å være et stort problem. Det store vedlikeholdsetterslepet påvirker også arbeidet med å ivareta publikumstilbudet, rekrutteringen og kompetansen.

2.1.2 Alternativ 1: Utvidelse av Jernbanemuseets tilskuddsordning - prosjektstøtte

Problemstillingen om økonomi er ganske forskjellig for museumsbanene og de frivillige aktørene. Selv om rammene er trange også hos museumsbanene, så er dette organisasjoner med fast ansatt personale og offentlige tilskudd. Museumsbanene har forpliktelser som skiller seg fra den øvrige frivilligheten, siden de i stor grad forvalter fredet infrastruktur, bygningsmasse, historisk togmateriell og har arbeidsgiveransvar.

Norsk jernbanemuseum administrerer post 76 - tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren. Tilskuddet skal sikre ivaretagelse og formidling av jernbanehistorien. Primært gjennom støtte til drift av museumsbaner, og sekundært gjennom støtte til jernbanehistoriske prosjekter. Jernbanemuseets tilskuddsordning (post 76) er på 25.000.000 kroner i budsjettet for 2023.

Tilskuddsordningen er i dag todelt. Det utbetales driftstilskudd til museumsbaner basert på en kalkyle utviklet i samarbeid med sektoren og prosjekttilskudd basert på faglige vurderinger gjort av et fagråd bestående av representanter for jernbanesektoren, museumssektoren og frivilligheten. Tilskuddsordningen er forholdsvis ny, og den er planlagt evaluert i 2023.

Norsk jernbanemuseum (NJM) har gjennom landsverneplanen for rullende materiell oversikt over tilstanden og verdien av de ulike kjøretøyene. NJM har ressurser og kompetanse til å administrere søknader og dele ut midler til alle organisasjonene som forvalter rullende materiell.

Jernbanemuseets tilskuddsordning ble opprettet i 2021 og så langt har tilbakemeldingene fra sektoren vært positive. Norsk jernbanemuseum fungerer som fagetat for Jernbanedirektoratet i saker knyttet til museets kompetansefelt og forvalter tilskuddsordningen til kulturminner i jernbanesektoren.

2.1.3 Alternativ 2: Tildele prosjektmidler gjennom Kulturminnefondet

Kulturminnefondet er en statlig tilskuddsordning og et lavterskeltilbud for private eiere av kulturminner. Det er ikke noe krav om at det skal foreligge en offisiell vurdering av et kulturminne som verneverdig, for at det skal

kunne bevilges midler. Frivillige lag og organisasjoner, enten de eier kulturminner selv eller forvalter dem på vegner av andre, kan søke. Kulturminnefondet gir økonomisk støtte til bevaring av verneverdige kulturminne som bygninger, busteder, båter og hageanlegg. Kulturminnefondet har en egen støtteordning for private eiere av alle typer bevegelige kulturminner. Kulturminnefondet ble oppretta som et statlig fond av Stortinget i 2002 og er direkte underlagt Klima- og miljødepartementet (Kulturminnefondet, 2022). Kulturminnefondet får sine bevilgninger fra Klima- og miljødepartementet.

Prosjektgruppen har hatt et dialogmøte med Kulturvernforbundet som informerte om Kulturminnefondets ordninger, og hadde deretter et eget møte med saksbehandler for rullende og bevegelige kulturminner hos Kulturminnefondet. Kulturvernforbundet mener en organisering av en tilskuddsordning for prosjektmidler til rullende materiell gjennom Kulturminnefondet vil være mulig innenfor dagens system. Per i dag har enkelte jernbaneorganisasjoner mottatt tilskudd gjennom tilskuddsordningen for rullende materiell. Kulturminnefondet innehar kompetanse og erfaring for å håndtere søknader for historisk jernbanemateriell og samarbeider allerede med frivillige organisasjoner som ivaretar andre typer kulturminner.

Samferdselsdepartementet bevilger per i dag ikke midler til Kulturminnefondet og dersom fondet skal løse behovet historisk togmateriell vil det kreve økte bevilgninger eller eventuelt flytting av bevilgninger.

Kulturminnefondet tildeler ikke driftsstøtte og de gir heller ikke midler til offentlige aktører, som de fleste museumsbanene er. Dersom driftsmidler skal tildeles gjennom kulturminnefondet vil dette avvike fra de tildelingene som kulturminnefondet normalt sett utfører. En fullgod løsning for å dekke sektorens behov gjennom Kulturminnefondet fordrer derfor to hovedendringer:

- En fast bevilgning fra Samferdselsdepartementet til Kulturminnefondet for å finansiere tilskudd til rullende materiell.
- Omstrukturering av deler av ordningen og prioriteringer som åpner for/tilrettelegger for søknadsbehandling og tildeling av midler til driftsstøtte til organisasjonene som i dag mottar støtte via Jernbanemuseets tilskuddsordning, samt prosjektstøtte til offentlige/profesjonelle aktører.

2.1.4 Publikumsbetaling, sponsor og næringslivsfinansiering

De frivillige organisasjonene i sektoren driver publikumsrettet aktivitet som gir inntekter til drift, vedlikehold, reparasjoner og kontroller av det historiske togmateriellet⁶. Driftsmidlene som i dag tildeles museumsjernbanene over Jernbanemuseets tilskuddsordning gir også insentiv til dette, da de tildelte midlene skal møtes med minst 50% egenkapital og/eller frivillig innsats. Det ligger et betydelig potensial i økte inntekter til organisasjonene. Vi presenterer ikke ulike alternativer for dette, men viser til eksempler på hvordan dette gjøres i dag. Den vanligste egeninntektskilden for organisasjonene er billettinntekter og salg, men det foregår også en del chartervirksomhet, eventer og lignende (Se Case 2 - Nordmarka rundt, side 26).

Historisk jernbanemateriell er også attraktivt som kulisser for filminnspillinger. Relevante eksempler fra de senere årene er innspillingen av Mission Impossible 7⁷, Kongens nei og Den store gulltransporten hvor norsk historisk togmateriell ble brukt som kulisser. Deltagelse i filminnspillinger gir samlingen relevans og bidrar til historie- og kulturformidling. Tilbakemeldingene fra sektoren er at slike oppdrag ikke gir inntekter for organisasjonene utover å dekke kostnadene ved gjennomføringen, men erfaringen fra Norsk jernbanemuseum er at det antagelig likevel er et potensial for økte inntekter her.

Det finnes en rekke private sponsorater som kan gi penger til kulturvern. Eksempelvis Sparebankstiftelsen, som i 2022 tildelte Norsk forening for fartøyvern 5,7 millioner kroner til aktivitet for videreføring av fartøyvernkompetanse (Sparebankstiftelsen, 2022). Stiftelsen har tidligere gitt midler til flere typer restaureringer av den maritime kulturarven. Denne typen tildelinger er relevant også for historisk togmateriell og viser at private støtteordninger eksisterer. Samtidig krever slike søknadsprosesser personell som kjenner til ordningene og som har satt av ressurser til å skrive søknader og rapportere på mottatte midler. Innen

⁶ Med unntak av Norsk Jernbanearv, stiftelsen som eier historisk jernbanemateriell som disponeres ut til museumsjernbanene

⁷ [Da Hollywood møtte jernbanemuseet - Jernbanemagasinet](#)

byggningsvern er slike prosjektsøknader satt i en profesjonalisert sammenheng gjennom regionale byggningsvernssentere, da disse søknads- og rapporteringsprosessene er krevende for frivillige aktører.

Case 3: Historiske togreiser – Nordmarka rundt

Historiske togreiser (eid av NJK og Norsk Museumstog) arrangerer rundturer Nordmarka rundt på kommersielt grunnlag. Turene bidrar til å finansiere vedlikeholdet av materiellet i tillegg til å vise frem historisk jernbanemateriell for publikum. Turene gjennomføres med spisevogn (Historiske togreiser, 2022). En sesong med 20 turer gir omtrent 750.000 kr til vedlikehold. Kjøringen foregår på lisensen til Norsk jernbanemuseum og kan gjennomføres på nærmest hele det nasjonale jernbanenettet.

Turene gjennomføres med elektrisk lokomotiv fra 1954 og klassiske trevogner bygget mellom 1915 og 1937. Blant annet dronning Mauds favorittvogn som hun brukte på turene mellom Christiania og England via Bergensbanen. Personellet ombord har klassiske uniformer og spisetilbudet er en viktig del av reiseopplevelsen.

Gjennom pandemien har tilbudet vært redusert og i 2022 er aktiviteten innstilt fordi lokomotivet må revideres og reservelokomotiv er ikke tilgjengelig. I tillegg er deler av strekningen for Nordmarka rundt blant de første strekningene hvor ERTMS innføres. Dette medfører at rundturen slik den har foregått tidligere ikke kan fortsette og situasjonen for 2023 er uavklart.



Foto: Historiske togreiser



2.1.5 Vurdering av tiltak

Prosjektet anbefaler å gå videre med alternativ 1 at – Jernbanemuseets tilskuddsordning utvides. Når det gjelder konkrete prosjekter gjennomført utenfor museene, så er en utvidelse av rammene for rullende materiell hos Kulturminnefondet et godt alternativ.

2.2 Vedlikehold av historisk togmateriell

Ivaretagelse av historisk togmateriell forutsetter tilgang på verksteder hvor materiellet kan vedlikeholdes, repareres og/eller restaureres. Daglig vedlikehold av historisk togmateriell til bruk på museumsbanene foregår i hovedsak på verksteder tilknyttet de enkelte museene. Flere av disse verkstedene er gamle og har for liten kapasitet til å håndtere vedlikeholdsbehovet. Dette medfører dårlige vilkår for både vedlikehold av historisk togmateriell og for det frivillige arbeidet generelt. Det er også rundt verkstedene at de frivillige miljøene samles. Derfor bør investeringer i oppgraderinger og/eller etablering av nye verksteder gjennomføres basert på en strategiske vurderinger av hvor etablering er mest hensiktsmessig, samt hvor behovet er størst. Det er også behov for et verksted som kan dekke behovene for mer avanserte vedlikehold av materiellet som kjører på det nasjonale nettet.

Vedlikeholdet av historisk togmateriell utgjør navet i det frivillige arbeidet og mange av de frivillige som kjører toget i publikumssesongen bidrar også i vedlikeholdsarbeidet av materiellet utenfor sesongen. Gode fasiliteter for vedlikehold er et viktig rammevilkår for ivaretagelsen av både kompetansen i miljøet, og tilstanden på det historiske togmateriell. I tillegg til at verkstedet utgjør arbeidsplassene til de ansatte på museet. Derfor er det viktig at verkstedene kan sikre tilstrekkelig HMS og har moderne verktøy slik at de ansatte kan jobbe effektivt.

Case 4: Nytt Verksted: Thamshavnbanen

Thamshavnbanen drives og vedlikeholdes av Orkla industrimuseum som igjen inngår i Museene i Sør-Trøndelag (MiST).

MiST og Orkla industrimuseum er en del av det nasjonale museumsnettverket under Kulturdepartementet. Museer i dette systemet kan søke om midler til nasjonale kulturbygg, som defineres som bygninger og lokaler for institusjoner og tiltak som har en nasjonal oppgave, landsomfattende funksjon eller en viktig landsdelsfunksjon innenfor kulturfeltet. Det er mange om beinet, men kommer du først gjennom nåløyet er finansieringsmodellen 1/3 fra Kulturdepartementet, 1/3 fra fylkeskommunen og 1/3 fra lokalplanet, kommune og andre kilder. Uten denne finansieringsmuligheten hadde det vært svært vanskelig å realisere et prosjekt i denne størrelsesorden.

Det at banen er definert som museumsjernbane har også vært svært viktig for finansieringsarbeidet. I tillegg har Thamshavnbanen lyktes med at museumsbanen oppfattes som viktig for regionen - både som kulturminne og som turistattraksjon. Dette har gjort at organisasjonen har fått en bred mobilisering rundt realisering av nytt verksted, både fra politisk hold og næringslivet.

Hele anlegget er ca. 3 000 kvadratmeter hvorav 900 m² er jernbaneverksted og ca. 900 m² er vognhall. I tillegg er det arkiv, magasin, kontor og møterom for museets aktiviteter. Det nye bygget ble overlevert i desember 2021 og hadde en økonomisk ramme på 110 millioner kroner.

Suksessfaktorer:

- Medlem i det nasjonale museumsnettverket
- Midler som «nasjonalt kulturbygg»
- Definert som museumsjernbane
- Regional mobilisering til støtte for prosjektet

Foto: Thamshavnbanen



Case 5: Nytt Verksted: Gamle Vossebanen

Gamle Vossebanen (GVB) er et selvstendig museum lokalisert i Arna, i Bergen kommune. Gamle Vossebanen har ved hjelp av eksterne midler etablert et nytt verksted og vognhall på til sammen 2.200 kvm med spor på 380 meter. Byggetrinn 1 ble oppført i 2012-2013 og deretter startet arbeidet med å finne midler til byggetrinn 2. Byggetrinn 2 ble fullført i 2020-21 og består av verkstedsareal, garderober, lagringsplass og et sosialområde med kjøkken og toalett. Prosjektet har hatt en total kostnad på 30 mill og er finansiert med en kombinasjon av eksterne og egne midler, gjenbruk av materiell og en stor andel frivillig innsats. Det nye verkstedet muliggjør både vedlikehold av vognene og magasinering utenfor sesongen.

Prosjektmodellen til GVB stiller store krav til prosjektleder og prosjektgruppen. Både når det gjelder kompetanse og engasjement. Prosjektgruppen har måtte både søke mange eksterne kilder for finansiering, definere behovet, velge løsninger og definere hva som har burde settes ut til entreprenører og hva som kan kunne gjøres av frivillig innsats. I tillegg må hele arbeidet som utføres av entreprenører kontrolleres og følges opp i byggefasen og ved overlevering. Det er ikke sikkert alle museumsbanene har ressursene til å kopiere Gamle Vossebanens løsning, men resultatet kan være en modell for aktører med liknende behov for økt verkstedkapasitet.

Suksessfaktorer:

- Byggkompetanse hos prosjektleder og en god prosjektgruppe
- Langsiktig planlegging og ståpå-vilje
- Utbygging i flere delprosjekter og etapper som gjør ekstern finansiering lettere

Foto: Gamle Vossebanen



2.2.1 Nullalternativet

Dagens vedlikeholdsfasiliteter medfører dårlige arbeidsvilkår for ivaretagelsen av historisk togmateriell og begrenset kapasitet til å utføre vedlikehold. Nullalternativet her regnes av prosjektet som minst utfordrende, sammenliknet med de andre utfordringene i sektoren. Caseeksemplene fra Gamle Vossebanen og Thamshavnbanen viser at etablering av nye verkstedsarealer er blitt gjort av enkelte organisasjoner, og mange av museumsbanene samarbeider allerede om utførelsen av enkelte vedlikeholdsoppgaver.

På Østlandsområdet henger behovet for bedre verkstedkapasitet tett sammen med behovet for et sentralt verksted (se kapittel 2.8).

2.2.2 Alternativ 1: Vedlikehold ved eksisterende miljøer

Det eksisterer et generelt behov for bedre verksteder på de ulike museumsjernbanene. Mye av vedlikeholdet foretas utenfor driftssesongen (perioden oktober-mai) og aktørene peker på at vedlikeholdet bør finne sted innendørs. I tillegg er jernbanemateriell dyrt å transportere på vegnettet. Det er derfor viktig at museumsjernbanene har kapasitet, kunnskap og fasiliteter til å utføre løpende vedlikehold lokalt.

Bedre vedlikeholdsfasiliteter kan etableres på ulike måter (Se case om verkstedutbygging på Gamle Vossebanen og Thamshavnsbanen). Fellesnevneren er samarbeid med private givere og en god prosess for å definere behovet. For de ulike museumsjernbanene er verkstedet til Gamle Vossebanen et mulig eksempel til etterfølgelse. Case-eksempelet løser behovet til museumsjernbanen, har et realistisk investeringsnivå og kan bygges i etapper.

Flere av museumsjernbanene, eksempelvis Setesdalsbanen og Krøderbanen, forvalter egne arealer, som i liten grad er i konflikt med andre typer arealbruk. Her ligger forutsetningene til rette for at bedre vedlikeholdsfasiliteter kan etableres uten å komme i konflikt med andre virksomheter. Økt verkstedkapasitet her vil også kunne benyttes av de andre aktørene i sektoren.

Det foregår allerede et samarbeid mellom museumsbanene innen vedlikehold, der forskjellige baner har ulik kompetanse. I tillegg til å koordinere sine egne frivillige miljøer, fungerer de ansatte på museumsbanene som ressurs- og kompetansesentraler for andre deler av sektoren. Slikt samarbeid har potensiale for videreutvikling og formalisering, særlig hvis sektoren tilføres midler slik at organisasjonene i større grad kan utvikle ulik kompetanse og «handle» tjenester fra hverandre, fremfor å gjennomføre alt vedlikehold med egne ressurser. Det bør være en forutsetning for innvilgning søknadene om vedlikeholdsfasiliteter at søkerorganisasjonene synliggjør hvordan investeringen kan bidra til å løse lokale behov, og tilføre sektoren økt kapasitet og/eller kompetanse.

Per i dag utføres det tyngste vedlikeholdet av historisk togmateriell i utlandet. Eksempelvis kjelerevisjon som gjennomføres i verksteder i England og Tyskland, som har spesialverktøy og kompetanse. Alternativ 1 legger opp til at denne arbeidsfordelingen videreføres i sin nåværende form. Ettersom vedlikeholdsetterslepet på historisk togmateriell er betydelig, må det forventes at kostnadene til vedlikehold i utlandet øker de kommende årene og det bør bevilges penger gjennom prosjektstøtte (se kapittel 2.1).

2.2.3 Alternativ 2: Nasjonal(e) kompetansesentre for vedlikehold

Alternativ 2 tar utgangspunkt i ordningen for fartøyvernsentrene. Alternativet innebærer å opprette ett eller flere nasjonale kompetansesentre på enkelte museumsjernbaner som kan spille en nasjonal rolle for vedlikeholdet av historisk togmateriell; både for materiell som tilhører museumsjernbanene og for materiell som kjører på det nasjonale jernbanenettet.

Det er et konkret behov for et verksted på Østlandet for å vedlikeholdet historisk togmateriell som kjører på det nasjonale nettet. Det er naturlig at eventuelle kompetansesenter(e) blir etablert, enten på en ny lokasjon eller i forbindelse med eksisterende miljøer. Disse/dette kompetansesenteret kan bli en drivkraft i arbeidet med å bevare og utvikle kompetansen på vedlikehold av historisk togmateriell med utgangspunkt i behovet for vedlikehold av materiell som skal kjøre på det nasjonale nettet⁸.

Kompetansesentre kan dekke deler av behovene for vedlikehold ved de ulike museumsjernbanene ved å bidra med sin kompetanse lokalt. Eksempelvis ved hospiteringsordninger eller avtaler om gjennomføring av vedlikehold. For mer omfattende vedlikehold vil materiellet måtte fraktes til kompetansesenteret, men for noen typer tyngre vedlikehold vil det beste alternativet fortsatt være frakt til utlandet. Økt frakt av materiell på vei vil medføre en merkostnad for organisasjonene.

Etableringen av kompetansesentre etter modell av fartøyvernsordningen medfører en betydelig profesjonalisering av arbeidet og vil også bidra til å sikre kompetansen på drift og vedlikehold av historisk togmateriell. På den andre siden vil en satsning på kompetansesentre medføre at ressurser blir samlet her,

⁸ Som beskrevet i kapittel 1.1.3 stilles de strengeste vedlikeholdskravene til materiell som skal kjøre på det nasjonale jernbanenettet.

fremfor at ressursene fordeles på aktørene i sektoren. Erfaringene fra museumsbanene er at fartøyvernsentrene holder høy kompetanse, men at vedlikehold her er relativt kostbart sammenliknet med andre løsninger.

2.2.4 Vurdering av tiltak

Vi anbefaler å gå videre med alternativ 1. Hovedargumentet er at de eksisterende strukturene i sektoren utgjør et fundament å bygge videre på. Det er også nyttig å tilrettelegge for å videreføre kombinasjonen av lønnet og frivillig innsats på de ulike museumsbanene.

Flere av dagens museumsjernbaner trenger nye verksteder, noe som vil medføre en ukjent investeringskostnad for staten. Case-eksemplene fra Thamshavnbanen og Gamle Vossebanen viser hvordan dette kan gjennomføres i praksis. Alternativ 1 baserer seg på et fortsatt sterkt bidrag fra miljøene ved museumsjernbanene. Svakheten i tiltaket er at det er få ansatte på museumsbanene i dag og de frivillige miljøene har utfordringer med rekruttering. Dersom dagens situasjon vedvarer, vil ikke bedre verkstedsfasiliteter i seg selv bidra til økt vedlikehold av materiellet. I alternativ 1 vil vedlikeholdet av historisk togmateriell i større grad enn alternativ 2 være avhengig av kompetanse og vedlikehold i utlandet.

Alternativ 2 innebærer en sentralisering av ressursene på færre verksteder med høyere kompetanse og arbeidskapasitet. Verkstedene vil kunne gjennomføre omfattende vedlikehold og utvikle mer helhetlige kompetansemiljøer. For museumsbanene nær de utvalgte stedene vil alternativ 2 medføre bedre rammevilkår for deres arbeid. For museumsbanene lokalisert andre steder i landet vil forslaget medføre at materiell sendes vekk for mer omfattende vedlikehold.

Alternativ 2 kan medføre en trussel mot de frivillige miljøene som har vedlikehold som et av sine arbeidsområder. På den andre siden kan vedlikeholdet gjennomføres mer effektivt, mer vedlikehold kan kanskje utføres i Norge og det blir trolig enklere å sikre at vedlikeholdet ivaretar autentisiteten til det historiske materiellet. Likevel er dagens hovedutfordring i sektoren manglene ressurser til vedlikehold, reparasjoner, og restaurering. Alternativ 2 dekker ikke dette behovet.

2.3 Økt driftstøtte

Erfaringer fra Kulturvernforbundet tilsier at en moderat økning i driftsmidler i form av grunnstøtte gir mye igjen for organisasjonene. Frivillighetsmeldingen peker på at betalt sysselsetting gjør organisasjonene bedre i stand til blant annet å (Kulturdepartementet, 2019, s. 23):

- skrive søknader om støtte fra det offentlige eller ulike stiftelser/støtteordninger
- danne nettverk og bygge allianser
- koordinere det frivillige arbeidet
- sikre rekruttering

For 2023 mottar hver av museumsbanene, med unntak av Lommedalsbanen, driftsstøtte på om lag 1 million kroner fra Jernbanemuseets tilskuddsordning. Støtten er fast og må ikke møtes med egenkapital. Målet bør være å sørge for at sektoren i noen grad profesjonaliseres, ved at de settes i stand til å søke om midler i et noe uoversiktlig landskap av subsidierende aktører samt sørge for en mer målrettet rekruttering. Begge deler i større grad enn frivillige organisasjoner normalt sett har evne til. Kulturvernforbundet har gitt oss gode eksempler på nytten av slik profesjonalisering, særlig fra fartøyvernet. Der er modellen at det gis økonomisk støtte til administrativ stilling i form av grunnstøtte. Dette trenger ikke å være en full stilling, men sørger for lønn til en dedikert ressurs.

2.3.1 Nullalternativet

I nullalternativet fortsetter Norsk Jernbaneklubb å være en organisasjon drevet i stor grad på dugnad med få midler og begrensede muligheter til å utføre rollen som paraplyorganisasjon for sektoren. Fordelene av betalt sysselsetning som frivillighetsmeldingen peker på vil fortsatt være fraværende og sektoren vil fortsette å savne

et felles talerør som kan koordinere arbeidet med ivaretagelsen av det historiske togmateriell som ikke disponeres av Norsk jernbanemuseum.

2.3.2 Alternativ 1: Driftstøtte til frivillige organisasjoner

Alternativ 1 medfører å utvide Jernbanemuseets tilskuddsordning til også å tildele midler til frivillige organisasjoner. Hvis det settes krav om at den frivillige organisasjonen er landsdekkende, vil det per nå bare være Norsk Jernbaneklubb (NJK) som kvalifiserer til støtte. Vi foreslår at nivået på slik driftsstøtte skal tilsvare den gitt til museumsbanene. I så fall vil kostnaden for tiltaket være på om lag 1 million kroner per år.

Ved å åpne for at frivillige organisasjoner kan søke om driftsstøtte settes de bedre i stand til å administrere seg selv. Dersom Norsk Jernbaneklubb får tildelt driftsstøtte kan de også forventes å ta et større ansvar for å koordinere de frivillige miljøene i sektoren. Per i dag er ivaretagelsen av historisk togmateriell organisert gjennom en rekke stiftelser som ivaretar ulike sider og interesser (se Vedlegg 1). Ved å tildele driftsstøtte til NJK kan dialogen med sektoren om ivaretagelse av historisk togmateriell gå gjennom NJK og Norsk jernbanemuseum. Alternativ 1 kan også gjennomføres innenfor den eksisterende strukturen i sektoren. Tildeling av driftsmidler er også et tiltak som kan iverksettes raskt og vil gi effekt.

2.3.3 Alternativ 2: Økt driftstøtte til museumsbanene

Alternativ 2 er å utvide Jernbanemuseets tilskuddsordning med tilsvarende sum og øke driftsbudsjettet til museumsbanene med 150.000 kroner hver.

Ved å øke driftstøtten til museumsjernbanene blir deres økonomiske situasjon enklere. Det er likevel en relativt begrenset sum og behovet er betydelig større enn 150.000 kr. Likevel representerer tiltaket være en 1-1 overføring av midler til organisasjoner med har ansvar for historisk togmateriell.

2.3.4 Vurdering av tiltak

Prosjektet anbefaler å gå videre med alternativ 1. En samlet tildeling av midler til NJK medfører en betydelig forbedring av organisasjonens økonomi. Ikke bare i form av den faktiske driftsstøtten, men gjennom at organisasjonen i større grad settes i stand til å finne midler andre steder og utnytte ressursene sine bedre. For at alternativ 2 skal være mer gunstig bør summen til hver museumsbane økes. For å bedre den økonomiske situasjonen for museumsbanene foreslås det i stedet økt bruk av prosjektstøtte, som anbefalt i kapittel 2.1.

2.4 Sikre kompetanse

Som beskrevet i kapittel 1.3.2 står sektoren ovenfor et generasjonsskifte og er avhengig av å få inn flere frivillige, eller utvide antall ansatte for å sikre kompetansen på drift og vedlikehold av historisk togmateriell. Rammebetingelsene for vedlikeholdet av historisk togmateriell blir forsøkt løst gjennom anbefalingene i kapittel 2.1 og 2.2, men hvordan kompetansen på vedlikehold og drift skal sikres er temaet i dette kapitelet.

På mange måter er kompetanse et produkt som er avhengig av de andre tiltaksforslagene, men dagens system er avhengig av å holde kompetansen på et tilstrekkelig høyt nivå. Det er gunstig å tilrettelegge for at frivillige fortsatt kan spille en rolle i sektoren gjennom å inneha tilstrekkelig kompetanse på vedlikehold og drift av historisk togmateriell. Hovedspørsmålet for kapitelet er hvordan dette skal organiseres.

For å bidra til vedlikehold trenger de frivillige muligheten til å tilegne seg kunnskap om vedlikehold. For at frivillig vedlikeholdsarbeid skal være attraktivt bør det i hovedsak støtte opp om driften av materiellet og foregå med gode rammevilkår. Eksempel på rammevilkår som påvirker viljen til å delta frivillig er fasiliteter for overnatting⁹, dusj eller kjøkken/sosialsone, tak og oppvarmede haller og nødvendig utstyr for å utføre arbeidsoppgavene. Tiltak for bedre verkstedlokaler og økt prosjektmidler bidrar til dette.

⁹ Miljøet for historisk togmateriell er lite, og flere museumsbaner har overnattingsmuligheter for tilreisende som kommer langveisfra for å bidra i arbeidet. Blant annet på tvers av miljøene rundt de ulike museumsbanene.

For å bidra til drift trenger nye frivillige mengdetrening på materiellet og prosessene som foregår rundt selve togdriften. For å gi god opplæring må materiellet være godt vedlikeholdt slik at nye frivillige får tilstrekkelig timer for å kvalifisere seg til nye arbeidsoppgaver og bli trygg på ansvaret. Hvis materiellet er i dårlig stand øker sjansene for at opplæringen må utsettes og færre frivillige kvalifiserer seg for tjeneste. Dersom deler av dagens vedlikeholdsetterslep reduseres, blir opplæringen mer forutsigbar og organisasjonene kan lære opp nye frivillige. Flere frivillige med høy kompetanse gjør det enklere å finne gode kandidater til ledige stillinger i sektoren. Samtidig kan sektoren ta flere grep på eget initiativ, som vil gjøre opplæringen mer effektiv. Eksempelvis kan trafikkreglene på de ulike museumsbanene samkjøres slik at frivillige kan bidra på flere banestrekninger, ved behov. Dette vil også gjøre det enklere å utforme felles opplæringsmanualer og digitale opplæringskurs.

Kombinasjonen av flere midler til utbygging av bedre verksteder og økte prosjektmidler gjør det mulig å utvikle et større økosystem rundt spesialisering av vedlikehold hos ulike fagmiljøer, spesielt blant de faste ansatte. Et større økosystem for vedlikeholdsoppgaver vil bidra til å utvikle og sikre kompetanse hos museumsbanene. Dette ser vi tendenser til i dag, men graden av spesialisering hemmes av manglende midler.

Det er utformet to alternativer: alternativ 1) videre satsning på dagens modell der kompetansen på historisk togmateriell organiseres av miljøene som ivaretar sitt materiell, og alternativ 2) det opprettes et nasjonalt kompetansesenter for ivaretagelsen av historisk togmateriell. Denne løsningen tilsvarer alternativet for organiseringen av vedlikehold.

2.4.1 Nullalternativet

Nullalternativet medfører at opplæring av frivillige går sakte og hemmer rekrutteringen av nye frivillige, noe som gjør kompetansebevaring i miljøet vanskeligere. Dette vil igjen øke behovet for flere faste ansatte eller redusert publikumstilbud i fremtiden. Det er et reelt problem at miljøet preges av eldre menn uten tilsig av nye frivillige.

2.4.2 Alternativ 1: prosjektmidler til vedlikehold

Alternativ 1 viderefører dagens system der kompetansen på vedlikehold og drift av historisk togmateriell er fordelt mellom faste ansatte og frivillige aktive i miljøet.

Ved å øke posten for prosjektstøtte, som foreslått i kapittel 2.1, får museumsjernbanene større mulighet til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet og lære opp nye frivillige. Flere av museene er i dag avhengig av betalt arbeidskraft, spesielt håndverkere, for å ta unna vedlikeholdsarbeidet. Dette er en naturlig utvikling, gitt endringene i frivillig arbeid generelt som Frivillighetsmeldingen peker på (Kulturdepartementet, 2019, s. 23). Økt bruk av betalt arbeidskraft kan redusere tiden det tar å gjennomføre vedlikehold av materiell. Verkstedkapasitet er mangelvare, og det er det fint at verkstedkapasiteten brukes mest mulig effektivt.

Dersom en økning i prosjektmidlene gjør det mulig å ansette flere faste ansatte, vil også opplæringen av nye frivillige bli enklere. Faste ansatte kan koordinere opplæringen av nye frivillige og fungerende materiell frigjør mer tid til å kjøre tog, samtidig som oddsen for avbrutt opplæring som følge av feil på materiellet reduseres.

2.4.3 Alternativ 2: Nasjonale kompetansesenter(e) for historisk togmateriell

Alternativ to er samme løsning som for vedlikeholdet av historisk togmateriell: opprettelsen av nasjonale kompetansesenter(e) for historisk togmateriell.

For rekruttering og kompetansesikring kan et nasjonalt senter utgjøre grunnlaget for kompetansesikring og opplæring i sektoren. Et kompetansesenter bestående av ansatt(e) med relevant fagkunnskap vil kunne utvikle og sikre en kunnskapsbase for ivaretagelse av historisk togmateriell på en strukturert måte. Dette vil gi en robusthet som i dag ivaretas av kompetansen som eksisterer i de etablerte miljøene. I tillegg vil et kompetansesenter gjennomføre kurs og andre tiltak for sektoren som helhet, etter modell av fartøyvernsentrene.

Det er usikkert i hvor stor grad alternativ 2 alene utgjør en god løsning for å sikre kompetanse på drift av historisk togmateriell, fordi det handler om tilstrekkelig mengdetrening. Et nasjonalt kompetansesenter vil neppe kunne erstatte opplæringen som foregår i regi av de ulike museumsjernbanene. Likevel vil et

kompetansesenter utgjøre et robust fundament som løser utfordringen med å sikre kompetansen for fremtiden. Et kompetansesenter kan etableres enten som en forlengelse av et eller flere av museumsjernbanene og/eller ved Norsk jernbanemuseum.

2.4.4 Vurdering av tiltak

Vi anbefaler å gå videre med alternativ 1. Konklusjonen må sees i sammenheng med anbefalingene i kapittel 2.1 – økonomi og 2.2 - vedlikeholdsfasiliteter. Alternativ 1 er alternativet som enklest lar seg forene med strukturene som eksisterer i sektoren i dag. Hvis anbefalingene fra kapittel 2.1 og 2.2 prioriteres blir det også enklere å oppnå målet om å sikre kompetansen ved å satse på de eksisterende miljøene. Arbeidet med kompetansesikring ser vi tendenser til allerede i dag, men det bør forventes at Jernbanemuseet gjennom sin tilskuddsordning tar en større koordinerende rolle for sikring og utvikling av kompetanse i sektoren.

I søknadene om prosjektmidler bør det forventes at søkerorganisasjonen synliggjør om prosjektet vil bidra til kompetanseutvikling internt og/eller vil basere seg på ressurser fra andre organisasjoner i sektoren.

Alternativ 2 medfører en større investering i ivaretagelsen av historisk togmateriell. Et nasjonale kompetansesenter vil ta tid å etablere og det vil måtte trekke på kompetansen som finnes i dagens miljøer for å bli operativt. Dette kan påvirke mulighetene til å drive god opplæring av nye frivillige negativt. Samtidig vil et nasjonalt kompetansesenter ha mulighet til å sikre kompetansen om historisk togmateriell på en mer strukturert måte enn dagens system.

2.5 Innfasing av ERTMS

Det er ikke kapasitet i leverandørmarkedet til å installere ERTMS-utstyr i historisk togmateriell før tidligst i 2026. Slikt utstyr er en forutsetning for at historisk materiell skal kunne kjøre for egen maskin¹⁰ på det nasjonale jernbanenettet.

2.5.1 Nullalternativet

Dersom det ikke settes av midler for å tilpasse historisk togmateriell til innfasingen av ERTMS medfører det at materiellet ikke kan kjøre på det nasjonale jernbanenettet. Historisk togmateriell vil fortsatt kjøre på museumsjernbanene. Dette vil få konsekvenser for driften til Norsk jernbanemuseum og de andre aktørene som kjører på det nasjonale jernbanenettet.

2.5.2 Alternativ 1: Installere ERTMS-utstyr i utvalgte lokomotiver

Norsk jernbanemuseum har anbefalt at det bevilges penger til å utruste tre lokomotiver med ERTMS-utstyr slik at det kan installeres så fort leverandøren har kapasitet til det. Dette medfører en engangskostnad på mellom 20 og 30 millioner kroner, men sikrer at noe historisk materiell kan trafikere det nasjonale jernbanenettet for egen maskin. Anbefalingen gjelder to diesellokomotiver av typen D13 og ett elektrisk lokomotiv av typen EL13. Ettersom det jevnlig trengs reparasjoner på eldre materiell er det viktig at mer enn ett lokomotiv får ERTMS-utstyr hvis man først velger å gjøre en slik investering, men ikke alle trenger å tas samtidig.

Installasjon av ERTMS-utstyr i damplokomotiv medfører uprøvde løsninger som ikke er teknologisk modent i dag. I tillegg har damplokomotiv problemer med å holde tilstrekkelig fart slik at disse oftere kommer i konflikt med ordinær trafikk. Det anbefales ikke installasjon av ERTMS-utstyr på damplokomotiver per i dag.

¹⁰ Historisk togmateriell kan fortsatt bli trukket på det nasjonale jernbanenettet av lokomotiver med ERTMS utstyr, men dette blir ikke en like autentisk opplevelse og er heller ikke ønsket av de frivillige organisasjonene

2.5.3 Alternativ 2: Kjøre med hjelpelok

Et rimeligere alternativ er å ikke installere ERTMS-utstyr på historisk togmateriell og heller trekke hele settet (lokomotiver og vogner) med moderne lokomotiver innleid for formålet. Noe som medfører en kostnad for innleie av lokomotiv. Dette fordrer at aktuelle lokomotiver er tilgjengelig for utleie og gjør historisk togmateriell avhengig av prisene i markedet for innleie. I tillegg medfører alternativ 2 at opplevelsen av historisk togmateriell forringes av å bli trukket av et ikke historisk lokomotiv. Dette vil være et annet produkt enn dagens løsning, noe som gjør det vanskelig å vurdere om produktet er kommersielt realistisk.

2.5.4 Vurdering av tiltak

Alternativ 2 gir fleksibilitet i tidspunktet for installasjon av ERTMS-utstyr. Samtidig medfører alternativ 2 en usikker løsning på lang sikt ettersom den baserer seg på at det er tilgjengelig kapasitet til innleie av lokomotiv til en lavere pris enn installasjon av ERTMS-utstyr innebærer.

Alternativ 1 medfører at historisk togmateriell kan trafikkere jernbanenettet for egen maskin og uavhengig av hvorvidt det er kapasitet i leiemarkedet for lokomotiver. Alternativ 1 gir passasjerene en mer autentisk opplevelse, og bedre ivaretagelse av historisk togmateriell basert på «vern gjennom bruk».

Prosjektet anbefaler på lang sikt å gå videre med alternativ 1. Det bør tilsiktes å installere ERTMS-utstyr på tre lokomotiver i 2026.

2.6 Hensetting av materiell på det nasjonale jernbanenettet

I dag står historisk jernbanemateriell hensatt på ulike steder langs det nasjonale jernbanenettet. Dette materiellet kan hensettes andre steder, da det kun er tre togstammer med historisk materiell som kjøres på det nasjonale nettet. Ref. kapittel 1.2.3 anses publikumsturer på det nasjonale jernbanenettet som verdt å videreføre for å sikre «vern gjennom bruk».

Særlig på Østlandet er det press på hensettingskapasiteten. Det er derfor behov for å redusere u hensiktsmessig hensetting av historisk togmateriell langs det nasjonale jernbanenettet, slik at hensettingen i størst mulig grad begrenser seg til togmateriell som faktisk skal kjøre på det nasjonale nettet. Dette kan oppnås ved å flytte verneverdig materiell til andre lokasjoner, eller hugging av ikke verneverdig materiell. De frivillige aktørene bør også få insentiver for å finne andre egnede plasser for lagring (magasinerings) av historisk togmateriell.

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2022 ble problemstillingen løst gjennom en overføring fra Jernbanedirektoratets post i statsbudsjettet «Spesielle driftsutgifter» til Jernbanemuseets tilskuddsordning, fremfor fra Bane NORs post for drift og vedlikehold. Dermed er alternativ 1 i ferd med å bli implementert som løsning, men vi presenterer likevel et nullalternativ for tiltaket.

2.6.1 Nullalternativet

Nullalternativet medfører at frivillige organisasjoner ikke får en løsning som gjør dem i stand til å betale for materiellet som i dag står langs det nasjonale jernbanenettet. Det vil med all sannsynlighet medføre at aktørene vil forsøke å kvitte seg med ansvaret for det historiske jernbanemateriellet som de disponerer, eller legge ned driften. Noe som får negative konsekvenser for ivaretagelsen av den historiske jernbanearven. I tillegg vil nullalternativet få negative konsekvenser for de frivillige miljøene som har ansvar for materiellet i dag, samt for tillitsforholdet mellom Jernbanedirektoratet/Norsk jernbanemuseum og de frivillige aktørene. Det er stor usikkerhet rundt hvorvidt det finnes alternative arealer i tilknytning til det nasjonale jernbanenettet som kan brukes til hensetting av historisk materiell. Det finnes ikke alternative hensettingsplasser som kan være aktuelle som utgangspunkt for publikumsturer på det nasjonale nettet.

2.6.2 Alt 1: Kostnadene for hensetting av historisk togmateriell finansieres gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2022 ble problemstillingen løst gjennom en overføring fra post 21 til Jernbanemuseets tilskuddsordning, fremfor fra post 71. Per nå er beløpet i underkant av 700 000 kroner pr år. Hvor store overføringer dette kan utgjøre over tid er usikkert. Vi anbefaler at hensetting av historisk togmateriell løses ved å øke Jernbanemuseets tilskuddsordning med tilstrekkelige midler til å betale for hensetting av historisk togmateriell. Jernbanedirektoratet har foreslått at ordningen videreføres i statsbudsjettet for 2023. Dette blir avklart når statsbudsjettet presenteres i oktober.

Prosjektet anbefaler at Bane NOR behandler historisk togkjøring på det nasjonale nettet på samme måte som andre operatører når det gjelder sportilgang (jfr. Jernbaneforskriften). Altså at BN må tildele egnede hensettingsplasser for det historiske togmateriellet som aktivt skal brukes på det nasjonale jernbanenettet.

2.7 Magasinering av historisk togmateriell

Magasinering brukes her om kjøretøy som oppbevares under tak for en lengre tidsperiode. Enten for lagring eller utenfor publikumssesongen. Det er stort behov for økt magasineringskapasitet. Eksempelvis har Norsk jernbanemuseum alene behov for omtrent 550 meter magasineringskapasitet. Magasinering er derfor et tiltak som kan iverksettes raskt og bidrar til å hindre videre forvitring av materiellparken. Løsninger for økt magasinering er enkle å sette opp og stort sett standardiserte. Opprettelse av magasin kapasitet på egnede steder, vil også frigjøre arealer som da vil kunne benytte til andre formål. Siden antallet mulig løsninger for lagring av togmateriell er begrenset har vi ikke funnet frem ulike alternativer i denne kategorien. Slik vi ser det er det kun to alternativer: nullalternativet og alternativ 1: økt magasineringskapasitet.

2.7.1 Nullalternativet

Nullalternativet medfører at dagens løsning med utilstrekkelig magasineringskapasitet videreføres. Nullalternativet betyr at historiske togmateriellet står utsatt for vær og vind, og hærverk og det vil kreves økt vedlikehold for å sette i stand materiellet i fremtiden. Midlene som bevilges til vedlikehold og restaurering av historisk togmateriell, i dette alternativet, får redusert effekt fordi det restaurerte materiellet fortsetter å forvitte.

Utilstrekkelig magasinering påvirker også viljen til frivillig arbeid fordi det ferdig restaurerte materiellet ikke tas vare på. Manglende magasineringskapasitet påvirker den autentiske ivaretagelsen av historisk togmateriell og publikumstilbudet. Nå er magasineringskapasiteten kun tilstrekkelig til materiellet som sikrer publikumsinntekter, og godsmateriell blir dermed nedprioritert. Dette er uheldig fordi godstrafikk har vært en sentral del av jernbanens funksjon og historie. På flere banestrekninger var blandingstog, bestående av både gods og personvogner, helt vanlig før i tiden.

2.7.2 Alternativ 1: Økt magasineringskapasitet

Økt magasineringskapasitet for materiell som i dags står lagret langs det nasjonale nettet, kan etableres ved flere av museumsjernbanene. Museumsjernbanene har i tillegg behov for å få mer av sitt eget materiell under tak. Derfor er det naturlig å starte med å se på mulighetene for å etablere mer kapasitet hos museumsjernbanene. Magasinering i tilknytning til museumsjernbanene kan gjennomføres på eksisterende areal, men det må sees nærmere på hvor behovet er størst og hvilke steder økt magasineringskapasitet er enklest å etablere. Følgende tiltak foreslås:

1. En kortsiktig tiltakspakke for å øke antallet spormeter under tak.
2. En kartlegging av antall meter som er nødvendig for å oppnå tilstrekkelig kapasitet, og deretter en langsiktig plan for å bygge ut kapasiteten.

Kartleggingen bør tydeliggjøre hvor mange meter Jernbanedirektoratet/Norsk jernbanemuseum mener det er formålstjenelig å etablere på hver lokasjon. Deretter bør det etableres magasineringskapasitet etter hvor det er mest rasjonelt å bygge ut over tid.

Vi regner magasinering under tak som det enkelttiltaket som gir størst positive ringvirkninger for ivaretagelsen av historisk togmateriell per krone. Fordi magasinering sikrer at restaurert/vedlikeholdt materiell holder seg

godt i lang tid, mens det vil forvitte og/eller ramponeres hvis det blir stående utendørs. Hvis det investeres 8 millioner kroner på vedlikehold av vogner og 2 millioner på å bygge magasinkapasitet, så vil materiellet ikke trenge nye investeringer før etter lang tid. Om materiellet står utendørs, kreves det mer vedlikehold, jevnlig. Bygg for magasinering er relativt rimelig og enkelt å sette opp.

Økt magasineringskapasitet kan bidra til å styrke økonomien gjennom reduserte utgifter til vedlikehold, noe som igjen bidrar til å bevare materiellet for fremtiden og styrker rammevilkårene for frivillig arbeid. I tillegg vil det frigjøre arealer som Bane NOR kan generere inntekter fra andre aktører. Hovedspørsmålet er hvilken kostnad som er nødvendig for at magasineringsplassene skal holde tilstrekkelig kvalitet og hvor mange spormeter magasineringsplass som kreves. Økt magasineringsplasser kan etableres på de ulike museumsjernbanene innenfor dagens areal og aktørene mener at magasinering kan bygges ut rimelig og relativt raskt.

2.8 Sentralt verksted på Østlandet for ivaretagelse av historisk togmateriell iht. delrapport 1

Historiske togreiser har behov for et verksted på Østlandet for vedlikehold av materiell til bruk på turer på det nasjonale jernbanenettet. I delrapport 1 blir Eina vurdert som lokasjon. Vi mente at spørsmålet må utredes videre før det kan gis et svar på om et sentralverksted på Eina er riktig løsning. Delrapport 2 hadde som mål å analysere flere mulige tiltak, gjøre en vurdering av disse og skissere løsninger som er gjennomførbare for alle aktører som opplever tilsvarende problemstilling (Jernbanedirektoratet, 2021).

I arbeidet med delrapport 2 har vi vurdert hvilke løsninger som gir bedre økonomiske rammevilkår for aktørene, bedre vilkår for frivillig arbeid og som ivaretar historisk jernbanemateriell. Vi har særlig sett på muligheter som gir synergier mellom miljøene som ivaretar historisk jernbanemateriell. Prosjektgruppen har ikke vurdert ulike områder for et sentralt verksted spesielt, men vi mener Eina som lokasjon scorer dårlig på alle parameterne i prosjektet:

- prosjektet har høy kostnad
- Eina ligger avsidesliggende til på Gjøvikbanen hvor ERTMS innføres tidlig
- Eina har ikke et eksisterende miljø for ivaretagelse av historisk togmateriell

Vi mener at ambisjonen med et sentralt verksted på Eina ikke bør videreføres.

Prosjektgruppen anbefaler at vedlikeholdet av historisk togmateriell i større grad gjennomføres ved museumsjernbanene og Norsk jernbanemuseum. Museumsjernbanene får midler til utbygging av verksteder for materiell som ikke skal kjøre på det nasjonale jernbanenettet og Norsk jernbanemuseum får ansvar for materiellet som skal kjøre på det nasjonale jernbanenettet. Dersom museumsbanene har tilstrekkelig kapasitet, kan også mindre vedlikehold av materiell til bruk på det nasjonale nettet gjennomføres der og omvendt. Som beskrevet i Vedlegg 1, side 41 er kompetansen på deler av vedlikeholdet av historisk togmateriell hos de profesjonelle verkstedene lav, ettersom det er store forskjeller på dagens togmateriell og historisk togmateriell. Målet er å sikre tilstrekkelig kunnskap og kapasitet i fremtiden for effektivt vedlikehold av historisk materiell til bruk på det nasjonale nettet, og å øke kapasiteten for vedlikehold hos museumsjernbanene.

Løsningen gjør at Norsk jernbanemuseum kan gjennomføre mer avansert vedlikehold av historisk togmateriell og selv utvikle kompetanse på vedlikehold, gjerne i samarbeid med museumsbanene. For å oppnå dette må verkstedkapasitet for vedlikehold av historisk togmateriell hos Norsk jernbanemuseum utvides. Norsk jernbanemuseum skal fortsatt bruke de profesjonelle verkstedene når det er hensiktsmessig, altså når disse har kapasitet, utstyr og kompetanse til å gjennomføre vedlikeholdsprosjektene¹¹. Arbeidsfordelingen som foreslås, sikrer at en stor andel av det historiske togmateriellet fortsatt vedlikeholdes av miljøene på

¹¹ Det vil være tilfeller hvor historisk togmateriell vil ha behov for avansert verkstedsutstyr som benyttes for vedlikehold av moderne togmateriell. Prosjektet legger til grunn at fordelingen av vedlikeholdet av historisk togmateriell sikrer en rasjonell utnyttelse av ressursene.

museumsbanene, av både ansatte og frivillige. For å sikre at disse miljøene kan påta seg ansvaret for historisk togmateriell også i fremtiden må anbefalingene som er foreslått tidligere i denne rapporten følges opp.

I den grad det var tenkt at Eina skulle brukes til magasinering av historisk togmateriell, mener prosjektet dette kan skje hos Setesdalsbanen, Krøderbanen og/eller andre museumsbaner, så lenge disse får midler til å øke magasinkapasiteten sin.

3 Oppsummering av anbefalinger

Jernbanedirektoratets tildelingsbrev for 2022 beskrev formålet med prosjektet med følgende formulering:

«Jernbanedirektoratet bes vurdere behov for, om og hvordan staten kan legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.»

Prosjektets hovedkonklusjon er at det er behov for at staten tar et større ansvar for ivaretagelsen av historisk togmateriell. Dagens system er underfinansiert og drives med en stor andel frivillig arbeid. Dette systemet er ikke bærekraftig dersom historisk togmateriell skal ivaretas i tilstrekkelig grad. Derfor har prosjektet identifisert åtte områder som må endres for at historisk togmateriell skal ivaretas for fremtiden. Disse er:

- øke støtteordningen til prosjektmidler
- vedlikeholdsfasiliteter på museumsbanene
- hensetting
- magasinerings
- driftstøtte
- kompetanse
- innfasing av ERTMS
- vedlikehold av materiell som kjører på det nasjonale jernbanenettet

Flere av anbefalingene i prosjektet er tiltak for å sikre at dagens system for ivaretagelse av historisk togmateriell er aktuelt for fremtiden og noen innebærer endringer i sektoren. Det overordnede tiltaket er å tilføre sektoren flere midler over Jernbanemuseets tilskuddsordning. Prosjektet anbefaler å utvide Jernbanemuseets tilskuddsordning med midler til:

- å dekke leie av hensettingsplasser for publikumsreiser på det nasjonale jernbanenettet
- å utvide prosjektstøtten til ivaretagelse av historisk togmateriell
- å opprette støtte til verkstedsbygging/magasinerings
- å tildele driftsstøtte til landsdekkende frivillige organisasjoner- i første omgang begrenses dette til Norsk Jernbaneklubb

Prosjektet foreslår økning av Jernbanemuseets tilskuddsordning med en årlig totalsum på 12 750 000 kroner fordelt som i tabell 1. All prosjektstøtte til vedlikehold, magasineringsutbygging og verkstedsutbygging fordrer 50 % egenfinansiering. Egenfinansiering kan være i form av frivillig arbeid. Tiltakene kan finansieres gjennom en økning av Jernbanemuseets tilskuddsordning. Prioriteringsrekkefølgen er slik skissert i tabell 1.









Prioriteringsrekkefølge	Hensikt	Årlig kostnad
1	Hensettingsavgift for eksisterende materiell på det nasjonale jernbanenettet.	750 000
2	Driftsstøtte til frivillige landsdekkende organisasjoner.	1 000 000
3	Utbygging av magasineringskapasitet.	2 000 000
4	Prosjektstøtte til restaurasjon og vedlikehold av historisk togmateriell.	5 000 000
5	Utbygging av verkstedkapasitet/fasiliteter.	4 000 000

Tabell 1: Prioritering av tiltak gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning

Punkt 1 om hensettingsavgift ligger allerede inne i budsjettet for 2023, og var også med i revidert statsbudsjett for 2022. Det som gjenstår, er å få på plass en forskriftsendring slik at pengene kan utbetales. Jernbanemuseets tilskuddsordning (post 76) er på 25.000.000 kroner i budsjettet for 2023. Av dette er omkring 3 millioner kroner prosjektstøtte, 750 000 kroner satt av til dekning av hensettingsavgift og resten er driftsstøtte og grunnstøtte til museumsbanene.

Økte midler til Jernbanemuseets tilskuddsordning er i tråd med anbefalingene i Frivillighetsmeldinga, Hurdalsplattformen og Museumsmeldinga. I tillegg er tiltakene i tråd med behovene aktørene i sektoren selv har pekt på. Anbefalingene styrker både økonomien i sektoren, ivaretar historisk togmateriell og legger til rette for frivillig engasjement i sektoren.

Investeringen som tilrettelegger for innfasing i ERTMS er en engangskostnad, men er på grunn av både størrelsesorden og tidsperspektivet ikke lagt inn i prioriteringen. Investeringen trenger ikke gjennomføres umiddelbart, men det er behov for en budsjettbeslutning i løpet av noen få år. En oversikt over alle de anbefalte tiltakene i rapporten er presentert i Tabell 2.

Tema		Valgt løsning	Konsekvens:
Prosjektstøtte		Prosjektstøtte for vedlikehold av historisk togmateriell.	Økt midler til vedlikehold av historisk togmateriell gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning.
Vedlikeholdsfasiliteter		Langsiktig plan for investering i vedlikeholdsfasiliteter tilknyttet museumsjernbanene.	Investeringsstøtte over tid.
Hensetting		Staten betaler for hensetting av historisk togmateriell.	Utvidelse av Jernbanemuseets tilskuddsordning. Historisk togmateriell må behandles på linje med andre togoperatører i henhold til jernbaneforskriften.
Magasinerings		Langsiktig plan for å bygge opp magasineringskapasitet tilknyttet museumsjernbanene.	Fordrer investeringsstøtte over tid, samt hugging av materiell.
Driftstøtte		Driftstøtte til frivillige organisasjoner.	Utvidelse av Jernbanemuseets tilskuddsordning: driftstøtte til frivillige, landsdekkende organisasjoner.
Kompetanse		Fortsatt stor frivillig deltagelse i ivaretagelsen av historisk togmateriell.	Økt midler til vedlikehold av historisk togmateriell gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning.
Innfasing av ERTMS		Installere ERTMS-utstyr på 2 stykk DI3 og 1 stykk EL13.	Engangskostnad på totalt 20-30 millioner kroner i budsjettet for 2026.
Vedlikehold av historisk togmateriell som kjører på jernbanenettet		Museumsjernbanene og Norsk jernbanemuseum (NJM) viderefører dagens ansvarsfordeling.	Utvider kompetansen hos NJM. Tydeliggjør ansvarsfordelingen mellom NJM og museumsbanene.

Tabell 2 Oppsummering av alle anbefalinger

Tiltakene vil samlet bidra til å sikre kompetansen på historisk togmateriell for fremtiden. Kompetansemiljøene på både museumsjernbanene og Norsk jernbanemuseum er avhengig av at det settes av penger til ivaretagelsen av historisk togmateriell slik at nødvendig kompetanse opprettholdes. Videre bør sektoren ta grep for å styrke arbeidet med å utvikle og sikre kompetansen på historisk togmateriell for fremtiden. Dette gjelder både tiltak på den operative driften av historisk togmateriell, eksempelvis gjennom utforming av felles trafikkregler på de ulike museumsbanene, og gjennom utvidelsen av Jernbanemuseets tilskuddsordning som middel til strategisk kompetanseutvikling og spesialisering mellom aktørene i sektoren. Kombinasjonen av flere økonomiske midler til utbygging av vedlikeholdsfasiliteter og økte prosjektmidler gjør det også mulig å utvikle et større økosystem rundt spesialisering av vedlikehold hos ulike fagmiljøer. Vi ser tendenser til dette i sektoren i dag, men graden av spesialisering hemmes av manglende midler til vedlikehold. I søknadene om prosjektmidler bør det forventes at søkerorganisasjonen synliggjør om prosjektet vil bidra til kompetanseutvikling internt og/eller vil basere seg på ressurser fra andre organisasjoner i sektoren. Et større økosystem for utføring av verkstedsoperasjoner fordelt mellom de ulike museumsbanene vil bidra til å utvikle og sikre kompetanse.

Arbeidet med kompetansesikring pågår allerede i dag, men det bør forventes at Jernbanemuseet gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning tar en større koordinerende rolle for kompetansesikring og -utvikling i sektoren. Samtidig bør driftsmidler til Norsk Jernbaneklubb medføre at organisasjonen blir bedre i stand til å koordinere arbeidet med kompetansesikring som pågår i de frivillige miljøene. Enten temaet er dokumentasjon av vedlikeholds/restaureringsrutiner, eller opplæring/rekruttering av nye frivillige. Videre bør driftstøtte til NJK gjøre at organisasjonen kan spille en større rolle som koordinerende aktør for de ulike miljøene i sektoren og kontaktpunkt mot offentlige myndigheter.

Det er nødvendig å ta langsiktige grep dersom historisk togmateriell skal kjøre på det nasjonale jernbanenettet i fremtiden. Vedlikeholdet av historisk togmateriell til dette formålet bør i så fall ivaretas av Norsk jernbanemuseum i egnede verkstedlokaler. Samtidig får museumsbanene et tydeligere mandat og ressurser til å gjennomføre vedlikehold på historisk togmateriell som ikke skal gå på det nasjonale nettet. Denne todelingen representerer et forsøk på et strategisk skille i sektoren som tydeliggjør rollefordelingen og ansvaret hos de ulike aktørene. Museumsbanene skal i første rekke vedlikeholde materiell til eget bruk, men bør tilstrebe å ha kapasitet til å både inkludere frivillige i vedlikeholdet og ivareta historisk togmateriell av nasjonal verdi, definert gjennom Norsk jernbanemuseums landsverneplan for rullende materiell.

Prosjektet anbefaler at det settes av midler til å installere ERTMS-utstyr i tre lokomotiver tilhørende Norsk jernbanemuseum. Dersom dette ikke prioriteres så bortfaller behovet for kompetanse på vedlikehold av materiell, behovet for bedre verkstedlokaler hos Norsk jernbanemuseum og driftsbasis for Historiske togreiser. Da vil med all sannsynlighet kjøringen på det nasjonale jernbanenettet i sin nåværende form avvikles i takt med innføringen av ERTMS på ulike banestrekninger fram mot 2035. Historiske vogner vil fortsatt kunne trekkes av moderne lokomotiver, men aktørene som drifter historisk togmateriell vil da være prisgitt tilgjengeligheten og prisen i det åpne markedet. Prosjektgruppen mener dette gir usikre rammevilkår og det vil være usikkert om et slikt publikumstilbud er kommersielt realistisk.

4 Forutsetninger for en vellykket gjennomføring

Jernbanedirektoratet anbefaler i denne rapporten at staten tar et større ansvar for arbeidet med historisk togmateriell. Dette har blitt foreslått i flere omganger tidligere, men historisk togmateriell er ikke blitt prioritert hos Jernbaneverket/Jernbanedirektoratet eller Bane NOR. Den sentrale forutsetningen for en vellykket gjennomføring av tiltakene som anbefales i rapporten er at jernbanesektoren, på vegne av staten, prioriterer ansvaret for historisk togmateriell.

Sektorens sentrale behov er økonomiske midler og forutsigbarhet. Med en forutsigbar støtteordning til vedlikehold (i form av prosjektstøtte) og drift (for å styrke organiseringen av det frivillige arbeidet) så er sektoren per i dag i stand til å utføre store deler av ivaretagelsen av historisk togmateriell. Økonomisk støtte er nødvendig for å redusere vedlikeholdsetterslepet på historisk togmateriell, som igjen er nødvendig for å sikre gode vilkår for frivillig engasjement i sektoren. Frivillig innsats er videre en forutsetning for at publikum skal oppleve rullende historisk togmateriell. Dermed er økonomisk støtte tett forbundet med verdiene for samfunnet av ivaretagelsen av historisk togmateriell.

Rapporten anbefaler at Jernbanemuseets tilskuddsordning utvides og øker støtten til prosjektmidler, oppgradering av verksteder, magasinerings av historisk togmateriell, samt oppretter en driftsstøtteordning for landsdekkende frivillige organisasjoner. Målet er å redusere etterslepet, bidra til sikring av kompetanse og trygg lagring av historisk togmateriell. En vellykket prosjektgjennomføring fordrer at aktørene i sektoren samarbeider om ansvarsfordelingen for vedlikehold, og utvikler sin kompetanse til det beste for sektoren og seg selv. Norsk jernbanemuseum får fortsatt en sentral rolle for ivaretagelsen av historisk togmateriell gjennom rollen som fagetat og forvalter av midlene i Jernbanemuseets tilskuddsordning.

Etableringen av tilstrekkelig magasineringskapasitet og verkstedfasiliteter bør, i første rekke, skje på arealer tilhørende museumsbanene og Norsk jernbanemuseum. Ansvaret for en rasjonell utnyttelse av midlene tilfaller Norsk jernbanemuseum, med støtte fra Jernbanedirektoratet. En forutsetning for en vellykket prosjektgjennomføring er at frivillige organisasjoner som mottar driftsstøtte bruker denne til å bygge opp under sitt ansvar som koordinerende organ blant de frivillige aktørene i sektoren. Norsk Jernbaneklubb er sentralt plassert i sektoren og har en medlemsmasse og kontaktnett som kan sørge for at sektoren drar i samme retning. Driftsstøtte til landsdekkende frivillige organisasjoner vil styrke arbeidet med ivaretagelse av historisk togmateriell og bidra til en rasjonell utnyttelse av midlene som tilføres Jernbanemuseets tilskuddsordning.

Prosjektet anbefaler at historisk togmateriell utrustes med ERTMS-utstyr. Dette arbeidet må følges opp av Norsk jernbanemuseum og Jernbanedirektoratet for å sikre bevilgning i statsbudsjettet for 2026.

Vi anbefaler at ordningen evalueres om fem år og eventuelt revideres for å bedre reflektere utviklingen i sektoren.

4.1.1 Intern oppfølging/ansvarsfordeling

Norsk jernbanemuseum får ansvar for å følge opp prosjektets anbefalinger videre, i tråd med rammene definert av Samferdselsdepartementet. Dette gjelder i hovedsak oppfølgingen av midlene fordelt gjennom Jernbanemuseets tilskuddsordning (post 76).

Internt i Jernbanedirektoratet er prosjektgruppens anbefaling at seksjon for Bærekraft og sikkerhet får ansvar for kulturminnearbeidet i Jernbanedirektoratet. Seksjonen har i dag også ansvaret for oppfølgingen av landsverneplanen for infrastruktur. Hovedtyngden av arbeidet tilknyttet kulturminnevern i jernbanesektoren kan besvares av Norsk Jernbanemuseum.

5 Referanser

- Bane NOR. (2021). *Bane NOR - Network Statement - Tjenester og priser*. Hentet fra https://networkstatement.banenor.no/doku.php?id=ns2022no:tjenester_og_priser
- Bane NOR. (u.d.). *Bane NOR*. Hentet fra Network Statement: [https://networkstatement.banenor.no/doku.php?id=ns2022no:prising_av_hensetting&s\[\]=pris&s\[\]=hensettingsplasser](https://networkstatement.banenor.no/doku.php?id=ns2022no:prising_av_hensetting&s[]=pris&s[]=hensettingsplasser)
- Historiske togreiser. (2022, april 28). <https://www.historisketogreiser.no>. Hentet fra Om oss: <https://www.historisketogreiser.no/om-oss>
- Jernbanedirektoratet. (2021). *Plan for historisk togmateriell - Delrapport 1*.
- Kulturdepartementet. (2019). *Meld. St. 10 (2018–2019)*. Kulturdepartementet. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-10-20182019/id2621384/?ch=1>
- Kulturminnefondet. (2022, april 29). *Kulturminnefondet.no*. Hentet fra Om oss: <https://kulturminnefondet.no/om-oss/>
- Menon Economics. (2017). *Kulturminnefondet samfunnsnytte*. Kulturminnefondet.
- Menon Economics. (2017). *Verdien av kulturarv*. Riksantikvaren.
- Nickelsen, E., & Hirsch, E. H. (2020, desember 3). *Nordmenn legger ned frivillig innsats verdt 78 milliarder*. Hentet fra SSB.no: <https://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/artikler-og-publikasjoner/nordmenn-legger-ned-frivillig-innsats-verdt-78-milliarder>
- Norsk jernbanemuseum. (2022). *NASJONAL VERNEPLAN FOR RULLENDE MATERIELL*. Norsk jernbanemuseum.
- Norsk jernbanemuseum. (2022). *Nasjonal verneplan for rullende materiell i jernbanen*.
- Riksantikvaren. (2022, mai 3). *Riksantikvaren.no*. Hentet fra Arbeidsområde: Fartøyvern: <https://www.riksantikvaren.no/arbeidsomrader/fartoyvern/>
- Småland, E. (2020). *DET FRIVILLIGE FARTØYVERNET I NOREG – HISTORISK BAKGRUNN, OMFANG OG MOTIVASJON*. Hentet fra <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/64378>
- Sparebankstiftelsen. (2022, april 29). *sparebankstiftelsen.no*. Hentet fra Fartøyvern for Fremtiden: <https://sparebankstiftelsen.no/tildelinger/fartoyvern-for-fremtiden/>
- Stiftelsen Buskerudmuseet avdeling Krøderbanen. (2021). *Museet Krøderbanen - Årsberetning*.

Vedlegg 1: Aktørene og aktørenes behov

Aktørene i sektoren kan deles i tre kategorier: frivilligheten, museumsjernbanene og Norsk jernbanemuseum. Dette kapitlet presenterer de sentrale aktørene, men oversikten er ikke uttømmende. Vi har gjennomført møter med de fleste aktørene som forvalter historisk togmateriell. Møtene har identifisert utfordringer som går igjen hos de aller fleste aktørene i sektoren. Dette kapitlet beskriver problemene og systematiserer de felles utfordringene som vi ser på i kapittel 1.3.

Figur 2: Kart over museumsbanene i Norge



5.1 Frivillige aktører

5.1.1 Norsk Jernbaneklubb

Norsk Jernbaneklubb (NJK) er en landsdekkende paraplyorganisasjon for jernbaneinteresserte i Norge. Organisasjonen ble opprettet i 1969 og har omkring 2200 medlemmer. NJK har en rekke såkalte driftsgrupper, som blant annet driver forlagsvirksomhet, vedlikeholder historisk togmateriell og organiserer frivillig aktivitet knyttet til togkjøring på både museumsbaner og det nasjonale jernbanenettet. NJK disponerer både statlig eide bygg og historisk togmateriell som de benytter og vedlikeholder som del av virksomheten.

Grunnet bredden i NJKs virksomhet er det vanskelig å oppsummere organisasjonens utfordringer utfyllende, men de mangler forutsigbar finansiering av driften og strever med rekruttering til de aktive delene av miljøet.

5.1.2 Norsk Museumstog

Norsk Museumstog (NMT) er en driftsgruppe under Norsk Jernbaneklubb. NMT arbeider med restaurering, vedlikehold og drift av historisk togmateriell på frivillig basis. Materiellet som NMT disponerer, er ment for kjøring på det nasjonale jernbanenettet og er i stor grad eid av stiftelsen Norsk jernbanearv.

NMT er et lite og sårbart miljø bestående av høyt kompetente frivillige. Siden disse vedlikeholder og drifter materiell som kjører på det nasjonale jernbanenettet, er det nok dette det av de frivillige miljøene som er mest krevende å finne fullgode løsninger for, om det er ønskelig at denne aktiviteten skal fortsette på lang sikt. Som konsekvens av planleggingen av Ringeriksbanen må organisasjonen flytte aktiviteten sin fra Hønefoss stasjon hvor de i dag har tilholdssted.

5.1.3 Norsk Jernbanearv

Norsk Jernbanearv er en stiftelse opprettet av Norsk Jernbaneklubb, som eier historisk togmateriell. Norsk Jernbanearv er den største eieren av slikt materiell i Norge. Dette materiellet er hovedsakelig deponert til Norsk Jernbaneklubb og benyttes i forskjellig frivillig aktivitet.

5.1.4 Historiske Togreiser AS

Historiske Togreiser AS (HT) er et aksjeselskap eid av Norsk Museumstog og Norsk Jernbaneklubb. Selskapets formål er å bidra til å sikre historisk togmateriell gjennom å tilby forretningsmessig togtrafikk på det nasjonale jernbanenettet i Norge. Disse benytter jernbanemateriell eid av Norsk Jernbanearv og Norsk jernbanemuseum. Aktiviteten deres er hovedsakelig knyttet til konseptet «Nordmarka rundt» (se Case 2, side 18) hvor det kjøres historisk togmateriell mens det serveres middag, men HT arrangerer også lengre turer og tar charteroppdrag. Overskuddet fra driften skal kanaliseres tilbake til vedlikehold av det historiske togmateriellet som benyttes i kjøringen.

På grunn av behov for større vedlikeholdsarbeider vil ikke Historiske Togreiser gjennomføre turer i 2022 og fra 2023 vil ruten som benyttes til «Nordmarka rundt» være vanskelig tilgjengelig på grunn av ERTMS-utbyggingen på Gjøvikbanen (se eget avsnitt om ERTMS). Dette kan tjene som et eksempel på hvor sårbart miljøet for historisk jernbanemateriell er.

5.1.5 Norsk samferdselshistorisk senter

Norsk samferdselshistorisk senter samler flere frivillige organisasjoner som har aktivitet knyttet til samferdselshistorie, inkludert jernbane. Norsk samferdselshistorisk senter disponerer flere bygg og jernbanespor på Hønefoss stasjon, der de blant annet har en samling historisk jernbanemateriell som dels benyttes til formidling og dels til annen frivillig aktivitet.

Norsk samferdselshistorisk senter sin hovedutfordring er knyttet til flytting fra Hønefoss stasjon som konsekvens av Ringeriksbanen. De har ikke fått nye lokaliteter med jernbanetilknytning og må derfor trolig skjære ned på den jernbanehistoriske delen av aktiviteten sin.

5.1.6 Andre fredete banestrekninger

Tinnosbanen fra Hjuksebø til Tinnoset, inkludert Notodden stasjon, er en fredet strekning som inngår i Rjukan-Notodden industriarv på UNESCOs verdensarvliste sammen med jernbanefergene på Tinnsjøen og Rjukanbanen. Både Norsk jernbanemuseum og NJK ser for seg å drive museumstogdrift på Tinnosbanen hvis banen skulle bli satt i driftsklar stand. Notodden stasjon har vært utredet som et sted for et jernbanesenter for elektrisk drevet jernbane. Planene for jernbanesenteret har ikke vært realisert, blant annet av økonomiske årsaker, men Norsk Jernbaneklubb har planer om å etablere seg fast på Notodden.

Numedalsbanen fra Rollag til Rødberg er en fredet jernbanestrekning gjennom Norges mest upåvirkede hoveddalfører. Sammen med strekningen Kongsberg–Flesberg (med ordinær godstogsdrift) og Flesberg–Rollag (ikke fredet) danner banen en lang strekning som NJK har spilt inn som den eneste tilgjengelige kjørevei for større dampdrevne historiske tog i fremtiden. NJK samarbeider med et lokalt initiativ for å utrede muligheter og kostnader for togdrift på hele eller større deler av banen.

5.1.7 Nedlagte baner med dresinutleie

På flere nedlagte banestrekninger, som ikke tidligere er nevnt, foregår det dresinutleie i regi av venneforeninger som ivaretar interessen for banestrekningene. Dette gjelder Namsosbanen, Ålgårdbanen¹², Valdresbanen og Flekkefjordbanen. Både aktørene på Valdresbanen og Flekkefjordbanen disponerer bygg og infrastruktur eid av Bane NOR og har ønske om å starte museumsdrift. Organisasjonen Arendalsbanens venner har tidligere arrangert turer på det nasjonale jernbanenettet med sitt materiell. Banene med dresinutleie spiller en viktig rolle for å vise bredden av Norges jernbanehistorie og gi et publikumstilbud utenfor Østlandsområdet, men organisasjonene ivaretar ikke historisk togmateriell gitt høy vernestatus i landsverneplanen for rullende materiell (se kapittel 5.3).

5.2 Museumsbanene

Det er syv museumsbaner i Norge:

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

Alle museumsbanene, unntatt Gamle Vossebanen¹³ er del av konsoliderte museer¹⁴. Disse er finansiert av Kulturdepartementet, fylkeskommuner, kommuner, og en tilskuddsordning forvaltet av Norsk jernbanemuseum i Statsbudsjettet (Regjeringen, 2021). Disse banene er lukkede jernbanestrekninger og underlagt et eget forskriftsfestet trafikkreglement (Museumsbaneforskriften). De fleste banestrekningene er fredet og store deler av eiendomsmassen og infrastrukturen ved museumsbanene er eid av Bane NOR. Museumsbanene har et eget kapittel i Meld. St. 23 (2020–2021) - Musea i samfunnet.

5.2.1 Lommedalsbanen

Lommedalsbanen er en avdeling av Museene i Akershus og har som formål å ivareta den delen av jernbanehistorien som er knyttet til anleggsbaner, eksempelvis gruve drift og forsvaret. Museet vil vise hvordan

¹² Ålgårdbanen er av Jernbanedirektoratet foreslått tatt ut av det nasjonale jernbanenettet, men avgjørelsen er ikke fattet

¹³ Gamle Vossebanen er en driftsavdeling av Norsk Jernbaneklubb.

¹⁴ Konsoliderte museer er resultatet av en reform igangsatt i 2003 der mindre museer ble slått sammen til større, profesjonelle enheter med finansiering fra stat, kommuner og fylkeskommuner.

jernbanen spilte en rolle i byggingen av industrinasjonen Norge. Banen ligger i Lommedalen i Bærum kommune, og består av omtrent 1000 meter skinner med sporvidde på 60 cm. Her har det ikke tidligere vært jernbane, så selve sporføringen er bygd opp for museumsdriften. Lommedalsbanen forvalter en omfattende samling historisk jernbanemateriell som i liten grad er ivaretatt andre steder.

Lommedalsbanen er den eneste av museumsbanene som ikke er omfattet av tilskuddsordningen til Norsk jernbanemuseum, da det ikke var noen jernbane i Lommedalen før opprettelsen av museumsbanen, noe som diskvalifiserer den fra ordningen. På grunn av stramme økonomiske rammer har banen begrenset aktivitet.

5.2.2 Urskog–Hølandsbanen (Tertitten)

Urskog–Hølandsbanen (UHB) også kalt Tertitten, er en nedlagt banestrekning som går delvis parallelt med Kongsvingerbanen. Banens trafikkgrunnlag var skog og landbruksprodukter, i tillegg til turisttrafikk med forbindelse fra endestasjonen på Skulerud til turistbåt ned Haldenvassdraget. Museumsbanen er 3,6 km lang med sporvidde på 75cm og har base i Sørumsand sentrum. Stasjonsbygninger er bygget opp, og hele anlegget er fredet. Det foregår en omfattende fortetting langs UHB, som har ført til en kraftig økning i trafikk over spor og planoverganger. Dette medfører en endret opplevelsen av å ta banen, og har følger for sikkerhet og vedlikehold.

Andelslaget Hølandsbanen var landets første frivillige organisasjon for å bevare og kjøre gammelt jernbanemateriell. De har lagt grunnlag for opprettelsen av flere museumsbaner i Norge. MiA - Museene i Akershus, står for drift og vedlikehold av banen, bygningene og annet materiell.

På grunn av innretningen til tidligere tilskuddsordninger fra jernbanesektoren, er vedlikeholdsetterslepet på UHB særlig knyttet til det historiske togmateriellet og de delene av bygningsmassen som ikke stammer fra driftstiden.

5.2.3 Krøderbanen

Krøderbanen er Norges lengste museumsjernbane og går fra Vikersund til Krøderen. Banen ble åpnet i 1872 og fyller 150 år i 2022. Krøderbanen var en utpreget godsbane, men hadde også persontrafikk. De største godsmengdene var lokalt tømmer og jordbruksprodukter, som ble fraktet ut av distriktet. Norsk Jernbaneklubb viste tidlig interesse for Krøderbanen, som både var intakt og hadde et komplett stasjonsmiljø på Krøderen stasjon. I 1971 fikk de tillatelse til å lagre rullende materiell på et sidespor ved Kløttefoss stasjon. Regelmessig kjøring med veterantog begynte i 1977, og i 1985 vedtok Stortinget å bevare banen som museumsjernbane. Banen har normalspor og er dermed kompatibel for jernbanemateriell som går på det nasjonale jernbanenettet med påkobling på Vikersund.

Krøderbanen er tildelt Norsk kulturarvs kvalitetsmerke Olavsrosa, som skal vise publikum hvor de kan finne enestående opplevelser med røtter i den norske kulturarven. Krøderbanen har et sterkt frivillig miljø og verkstedet på Kløttefoss fungerer også som en ressurs for den bredere frivilligheten i jernbanesektoren. Her er det i tillegg lagret en stor mengde jernbanemateriell, med potensial for å øke kapasiteten.

Krøderbanen peker på utfordringer med magasinering av materiell og manglende verkstedkapasitet. På deres hovedlokale på Kløttefoss står mye materiell utendørs og verkstedbygningen har ikke nok areal og fasiliteter.

5.2.4 Rjukanbanen

Rjukanbanen er en del av Norsk Industriarbeidermuseum i Tinn og Notodden kommune. Rjukanbanen inngår som en del av industrihistorien rundt Hydro og deres produksjon og transport av kunstgjødsel fra fabrikken på Rjukan til Notodden og ut til kysten via Tinnosbanen. I 1996 ble Stiftelsen Rjukanbanen opprettet av Telemark fylkeskommune, Notodden kommune og Tinn kommune med formål å bevare banen og drifte museumstog. Museumsbanen går fra fergeleiet på Mæl til Rjukan stasjon. Anlegget ble fredet av Riksantikvaren i 2014, og i 2015 ble det skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste som del av Rjukan-Notodden industriarv (Norsk jernbanemuseum, 2022).

Den største delen av finansieringen av Rjukanbanen har kommet gjennom programmet for tekniske og industrielle kulturminner, administrert av Riksantikvaren. Her gis det større tildelinger enn de som er gitt de

andre museumsbanene gjennom jernbanesektorens tilskuddsordning, men det er varslet endringer i dette programmet og den fremtidige finansieringen til Rjukanbanen er usikker.

5.2.5 Setesdalsbanen

Setesdalsbanen åpnet som museumsbane allerede i 1964 og dokumenterer norsk 1067mm smalsporhistorie¹⁵. Museumsbanen ligger i Vennesla kommune og går mellom Grovane stasjon og Røyknes stasjon. På Grovane ble det i 1938 bygget driftsanlegg og verkstedsområde for Setesdalsbanen. I dag er dette museumsjernbanens base. Setesdalsbanen en avdeling i det konsoliderte Vest-Agder-museet IKS.

Grovane stasjon er overgangsstasjon mellom Setesdalsbanen og Sørlandsbanen og er eneste stasjon i Norge hvor det fremdeles ligger treskinnespor. Dette gjør at alt normalsporet materiell i Norge kan transporteres på egne hjul til Grovane. Siden Sørlandsbanens åpning i 1938 ble Grovane sporbruddstasjon. Der ble det etablert omlastning mellom smal og normal spor. Omlastningstomter ble etablert flere steder, men Grovane er den eneste som er bevart.

Sommeren 2022 måtte Setesdalsbanen avlyse enkelte avganger grunnet manglende bemanning. Ved siden av rekruttering peker Setesdalsbanen på behov for økt vedlikehold av materiell, verkstedkapasitet og magasinerings. To av tre lokomotiver er ute av drift og vognene trenger omfattende vedlikehold. Dette vil kreve investeringer på rundt 30 millioner kroner¹⁶. På Grovane bør det etableres nytt verkstedet for tyngre vedlikehold, i tillegg til magasiner for å få mer materiell under tak. Setesdalsbanen har et ønske om fredning av banen og derfor bør det originale verkstedet bevares.

5.2.6 Thamshavnbanen

Thamshavnbanen ble åpnet i 1908 av Orkla Grube Abs, datterselskap Chr. Salvesen & Chr. Thams Communications Aktieselskap, for å frakte svovelkis fra gruvene på Løkken verk til utskipingshavnen på Thamshavn, en distanse på 25 km. Banen ble bygd med 1 000 mm sporvidde og var Norges første elektriske jernbane, med enfaset vekselstrøm som kjørestrom. Banen ble drevet som ordinær jernbane med gods og persontrafikk frem til 1963, mens kistransporten fortsatt frem til 1974.

Thamshavnbanens venner klarte å berge banen som museumsbane og drev banen i perioden 1983-1987. Fra 1987 ble banen en del av Orkla industrimuseum som i dag er en avdeling i det konsoliderte Museene i Sør-Trøndelag. Banen drives med en kombinasjon av ansatte i faste stillinger og timeansatte. Thamshavnbanen har de senere årene gjort store investeringer i infrastruktur og nytt driftsbygg til 115 millioner som åpner i 2022 (se Case 3, side 20).

Thamshavnbanens fremste utfordringer, ut over de generelle knyttet til kompetanse og rekruttering, handler om banens omfattende elektriske anlegg og en stor samling godsvogner som har vært lagret utendørs uten vedlikehold siden banen ble nedlagt.

5.2.7 Gamle Vossebanen

Gamle Vossebanen er 22,5 km og går som avgrening av Bergensbanen ved Tunestveit via Garnes stasjon til Midttun stasjon i Bergen kommune. Garnes stasjon ble fredet av Riksantikvaren i 2002. Banen er den eneste i landet som tidligere var en del av en hovedstrekning¹⁷. Første byggetrinn av Vossebanen, skjæringen langs Grimevannet, er dermed også første byggetrinn av Bergensbanen. Museumsjernbanen er koblet til dagens Bergensbane ved Tunestveit øst for Arna. Ved etablering av nytt dobbeltspor på Bergensbanen mellom Arna og Stanghelle er det risiko for at denne tilkoblingen forsvinner.

Gamle Vossebanen ble utpekt av Jernbaneverket som nasjonalt museum for signalanlegg. Over tid planlegges Gamle Vossebanen å tilbakeføres til gammel jernbaneteknisk infrastruktur for å vise dette frem og bevare

¹⁵ Setesdalsbanen er den eneste museumsbanen med sporvidde 1067mm. Denne sporbredden er en norsk «oppfinnelse» som fortsatt brukes blant annet i Australia, New Zealand og Sør-Afrika.

¹⁶ To lokomotiver trenger istandsetting i størrelsesorden kr 3,5 –4 millioner pr stk og tre/fire vogner trenger istandsetting i størrelsesorden kr 4 -5 millioner pr. stk.

¹⁷ Strekningen var en del av Bergensbanen fram til åpningen av Arnanipa- og Ulrikstunnelene i 1964.

systemet. Gamle Vossebanen har etablert et nytt verksted med sporkapasitet for deler av sitt materiell (se Case 4, side 21). Dette er bygget i to etapper og blir innredet etter hvert som finansieringen strekker til.

Gamle Vossebanen peker på utfordringer med behov for økt vedlikehold og magasinerings av materiell og rekruttering av frivillige. I tillegg peker de på at kompetanse som i dag eksisterer blant frivillige er i ferd med å gå tapt. Denne kompetansen må ivaretas for fremtiden, både håndverkskunnskap og teknisk kunnskap knyttet til vedlikehold. Museet inngår ikke som en del av konsoliderte museer.

5.3 Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum (NJM) er det nasjonale jernbanemuseet i Norge og er organisert som en statlig etat med formål å formidle og forvalte den norske jernbanevirksomhetens historie. NJM fungerer som fagetat for Jernbanedirektoratet i saker knyttet til museets kompetansefelt og forvalter tilskuddsordningen til kulturminner i jernbanesektoren.

NJM er den eneste aktøren som kjører historisk jernbanemateriell på det nasjonale jernbanenettet og samarbeider tett med frivillige miljøer for å muliggjøre deres deltakelse i slike aktiviteter. NJM er den nest største eieren av historisk togmateriell i Norge, etter Norsk Jernbanearv. 68 av de 166 historiske enhetene eid av Norsk jernbanemuseum er deponert bort og ivaretas av frivilligheten eller museumsbanene. NJM har også ansvar for landsverneplanen for rullende materiell. Målet med verneplanen er å finne løsninger som gjør det mulig å bevare og sikre et representativt utvalg av bevaringsverdig jernbanemateriell for fremtiden. Utvalget skal gjenspeile de viktigste trekkene gjennom landets jernbanehistorie. Verneplanen skal være et grunnlagsdokument og et viktig premiss for fremtidige bevilgninger og prioriteringer fra de bevilgende myndigheter (Norsk jernbanemuseum, 2022).

Norsk jernbanemuseum står overfor flere utfordringer, særlig når det gjelder det historiske togmateriellet. Materiellet som ikke skal kjøre på det nasjonale jernbanenettet, står i dag på forskjellige steder på Østlandet. Utilgjengelig for publikum og dels under dårlige oppbevaringsforhold. Det som er tatt ut til Norsk jernbanemuseums samling er historisk betydningsfullt og mange av enhetene er autentisk restaurert. Denne oppbevaringen er kostnadskreven og bidrar ikke til de gode publikumsopplevelsene materiellet kunne gitt, hvis museet ble satt i stand til å vise frem mer av samlingene på besøksområdet på Hamar.

Et annet problemområde er knyttet til togkjøring på det nasjonale jernbanenettet. Her har museet de samme utfordringene som Norsk Jernbaneklubb og underavdelingene deres. Kompetanse hos profesjonelle verksteder på museets materiellpark er lav og det er mangel på egnet parkering. Dette gjør vedlikehold av materiellet vanskelig. Videre vil innfasingen av ERTMS gradvis gjøre det nasjonale jernbanenettet utilgjengelig for historisk togmateriell uten ERTMS-utstyr. Derfor er Norsk jernbanemuseum avhengig av å få montert ERTMS-utstyr på det materiellet som er aktuelt for dette hvis de fortsatt skal tilby turer på det nasjonale nettet. Norsk jernbanemuseums dampdrevne «Karettog» er unikt i verdensammenheng, men vil trolig ikke kunne driftes etter 2024, da det innføres ERTMS på den eneste strekningen toget kan kjøre slik forholdene er i dag.

5.4 Frivillighetens år og frivillighetens kår

2022 er «Frivillighetens år». I den sammenhengen er det ekstra viktig å synliggjøre det frivillige bidraget i jernbanesektoren og å få flere innbyggere til å engasjere seg i frivillig arbeid. I tillegg er det en rekke stortingsmeldinger som omhandler frivillighet, museum og kulturminnevern som er relevante i forbindelse med denne utredningen. Disse blir kort presentert.

Meld. St. 8 (2018–2019) - Kulturens kraft – Kulturpolitikk for framtida (Kulturmeldingen). Meldingen fremmet ni nasjonale mål for kulturfeltet, der et 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 dokumentasjon, formidling og vern gjennom bruk viktig (Kulturdepartementet, 2018).

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

(Kulturmiljømeldingen). Meldingen presenterer følgende relevante nasjonale mål i kulturmiljøpolitikken, med vekt på engasjement, bærekraft og mangfold (Klima- og miljødepartementet, 2020):

- 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 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 (Frivillighetsmeldingen)

I Frivillighetsmeldingen fremheves følgende relevante frivillighetspolitiske mål som grunnlag for prioriteringer fremover (Kulturdepartementet, 2018):

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.»

«[...]fagdepartementa har eit sjølvstendig ansvar for kunnskapsinnhenting og forskning på kva betydning og rolle frivillig sektor har på fagområda til departementa» (s. 83).

Stortingsmelding 23 (2020-2021): Musea i samfunnet – Tillit, ting og tid (Museumsmeldingen).

Museumsmeldingen behandler museumsinstitusjoner som demokratiske bærebjelker, en del av den avgjørende infrastrukturen for demokratiutøvelse og frie ytringer. Denne meldingen har et eget kapittel om Norsk jernbanemuseum og museumsbanene. Her står det blant annet: «Regjeringa vil sjå til at dei involverte musea har føreseielege rammer for å drifta, ta vare på og formidla museumsjernbanane».

5.5 Fartøyvernet og kulturminnevern

Sammenlignet med fartøyvern og kulturminnevern har vern av historisk togmateriell kommet betydelig kortere. Eksempelvis er jernbanefergene D/F Ammonia og M/F Storegut fredet, mens langt eldre lokomotiver og vogner fritt kan hugges eller bygges om.

For å sikre ivaretagelse av fartøyvernets kulturarv er det opprettet tre nasjonale fartøyvernssentre som ivaretar både selve fartøyene og den håndverksmessige kompetansen som kreves for å drive godt fartøyvern.

På kort til mellomlang sikt anbefaler vi ikke at fartøyvernet tjener som en direkte mal for arbeidet med historisk jernbanemateriell. Likevel er det to svært beslektede fagområder og vi gjør derfor kort rede for hvordan arbeidet i fartøyvernet organiseres (Riksantikvaren, 2022):

- Frivilligheten restaurerer, vedlikeholder og driver fartøyene i sosiale dugnadsfelleskap. En del av verneflåten er også i bruk som private lystbåter, andre er eiet av museer og vedlikeholdes av frivillige venneforeninger.
- Frivilligheten kjøper verksteds- og vedlikeholdstjenester av hhv. fartøyvernssentrene og av andre tjenesteleverandører
- Fylkeskommunene og Sametinget - ansvaret for verneflåten ligger hos den regionale kulturmiljøforvaltningen i fylkeskommunene og Sametinget. Her skjer den faglige oppfølging av fartøyvernprosjektene, og fordeling av de midlene som Stortinget bevilger til fartøyvern over Riksantikvarens budsjettpost 74. Fylkeskommunene og Sametinget mottar også søknader om status som vernet skip og utførsel, og innstiller til Riksantikvaren om vedtak i slike saker.
- Riksantikvaren har et overordnet ansvar for faglig utvikling i fartøyvernet. Det er Riksantikvaren som fatter vedtak om status som vernet skip, foretar fredninger av utvalgte fartøy med nasjonal kulturminneverdi, og fatter vedtak om utførsel av fartøy eldre enn 50 år.
- Fartøyvernssentrene - Det er svært viktig å sikre den historiske håndverkskompetansen som skal til for å kunne ta vare på fartøyene. Dette er blant oppgavene til de tre nasjonale fartøyvernssentrene: Hardanger fartøyvernssenter i Norheimsund og Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen for arbeid med trefartøy, samt Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter ved Kristiansand for arbeid med stålskip. Fartøyvernssentrene har også som oppgave å utføre større oppdrag knyttet til dokumentasjon og restaurering av verneverdige fartøy, og å dokumentere og føre videre viktige tradisjoner knyttet til selve håndverket.

Vedlegg 2: Sektorutfordringer som ikke løses av dette prosjektet

Gjennom prosjektet har vi identifisert flere problemstillinger som ikke har vært mulig å ta hensyn til i dette prosjektet. De viktigste blir presentert her for å synliggjøre at sektoren står ovenfor flere utfordringer enn det dette prosjektet har hatt mulighet til å håndtere.

5.5.1 *Press på arealer rundt museumsjernbanene*

Museumsbanene kjører på baner hvor arealet som disponeres er relativt begrenset til noen meter ut fra midten av sporet. Dette gjør at banene har liten mulighet til å påvirke hva som skjer i tilknytning til banene; for eksempel vei- eller boligutbygginger. I en del tilfeller vil det også være Bane NOR som står som eier av arealet. Da er museumsbanene avhengige av god dialog med Bane NOR for å få tilsendt nabovarsler og reguleringsbestemmelser som påvirker banen, men det inntreffer ikke alltid. Det skaper tidvis utfordringer, særlig for baner som ligger i områder med utbyggingspress. Et eksempel på dette er Urskog-Hølandsbanen som ligger i sentrum av Sørumsand, et tettsted med stor utbygging grunnet pendleravstand til Oslo sentrum. Sammen med en håndtering av arealutfordringene bør det vurderes om omfanget av fredningene ved museumsbanene bør utvides.

5.5.2 *Komplekse rammebetingelser for museumsbanene*

Driften av museumsbanene vanskeliggjøres av en høy kompleksitet i rammebetingelsene. I bunn ligger typisk en eierstiftelse, som drives av frivillige og som eier deler av banens infrastruktur og bygningsmasse, mens Bane NOR eier andre deler. Eierstiftelsen og Bane NOR har deponert vekk disponeringen av eiendommene og infrastrukturen til et konsolidert museum. Grunnen og infrastrukturen ved de fleste museumsbanene er fredet og museet må derfor forholde seg til et regelverk som forvaltes av Riksantikvaren og fylkeskommunen. Togmateriellet er i stor grad eid av staten, ved Norsk jernbanemuseum, som stiller egne krav til hvordan dette materiellet skal håndteres og vedlikeholdes. Kjøringen reguleres av Museumsbaneforskriften som forvaltes av Statens jernbanetilsyn, mens finansieringen kommer fra kommuner, fylkeskommuner, Kulturdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Strengere tekniske rammevilkår en økende utfordring for sektoren, eksempelvis ECM («entity in charge of maintenance»). ECM er et system for å sikre kvalitet og sikkerhet på togmateriellet, herunder å kunne dokumentere kompetent vedlikehold, verksted og kontroll¹⁸. Dette vanskeliggjør vedlikehold i frivillig regi av materiell som skal kjøre på det nasjonale jernbanenettet.

I tillegg innføres det nye regler for fremføring av materiell. Reglene sier at fremføring skal gjøres innenfor en tilgangsregulering, som gjør at bruk av materiellet eller ren materielltransport blir mer krevende og kostbart. Mindre fleksibel bruk av ombordpersonalet er en av flere konsekvenser.

5.5.3 *Rimeligheten i kostnader gått av Bane NOR*

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med innledende samtaler tilknyttet dette prosjektet bedt Jernbanedirektoratet om å gjøre en vurdering av rimeligheten i de økonomiske kravene Bane NOR stiller til aktører, knyttet til historisk togmaterieil. I henhold til paragraf § 6-9 tredje ledd i Jernbaneforskriften.

Den økonomiske kompensasjonen som kreves for hensettingsplasser er langt lavere enn den markedsprisen eller leiekostnaden Bane NOR oppgir i Network Statement (Bane NOR, 2021). Vi har ikke forutsetninger for, uten omfattende arbeid, å beregne kostnadene for hensettingsplasser. Ettersom de ligger langt under markedspris antar vi at den kan vurderes som rimelige i forhold til det oppgitte kostnadsnivået.

Flekkefjordbanens Venner har en problemstilling hvor vi er usikre på om kravet er rimelig. Venneforeningen har blitt forelagt et avtaleforslag fra Bane NOR hvor de kreves for 400 000 kroner i 2022 og 600 000 kroner i

¹⁸ [Ny ECM forordning - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

påfølgende år i kjøreveisavgift. Banen er ikke en del av det nasjonale nettet og det er ikke togkjøring på banen utover dresinkjøringen¹⁹ som arrangeres av venneforeningen. Denne avgiften kommer i tillegg til at venneforeningen i avtaleforslaget blir pliktige til å vedlikeholde banen. Vi stiller spørsmål om hva det er tenkt at kjøreveisavgiften skal dekke, og er usikre på om dette er et «rimelig krav». Gjennom forhandlinger har Flekkefjordbanens venner og Bane NOR kommet til enighet om en avgift på 200 000 kroner, men på grunn av Bane NOR Eiendom sitt ønske om å selge banen er avtalen bare gyldig for ett år om gangen.

Et ekstra moment i saken er at venneforeningen drives av frivillige med begrenset juridisk kompetanse, og liten erfaring å håndtere forhandlinger med store kommersielle aktører. Det gjør det vanskelig å vurdere et slikt avtaleforslag fra Bane NOR hvor det er en klart skjev maktfordeling.

5.5.4 Uønskede hendelser i sporet

Museumsbanene ligger i områder hvor befolkningen har behov for å krysse jernbanelinjen. Enten som fotgjengere, syklist eller bilister via planoverganger. Flere steder brukes også banen som snarvei for å spare tid. Traseen til museumsbanene er ikke sikret på samme måte som det ordinære jernbanelinjet og kjennskapet til museumsbanene er lav. Dette medfører en risiko for påkjørsler og i verste fall personskade eller tap av liv. Frykten for ulykker utgjør en stor belastning for togpersonalet. Så lenge museumsjernbanene ikke er sikret med gjerder og bommer på planoverganger vil det være fare for ulykker. De store avstandene og det høye antallet interessenter gjør godt informasjonsarbeid vanskelig. Det foregår vedlikehold av museumsjernbanene store deler av året og traseen er aldri helt ute av drift, men dette er vanskelig å formidle ut til publikum. Ferdsel i sporet, også på museumsbaner, er ulovlig etter jernbaneloven. Dette er ikke kjent blant publikum, som Figur 3 viser. Her reklamerer Bergens Tidende for å bruke traseen til Gamle Vossebanen som snarvei.



SKINNEBLIKK



Den gamle Vossebanen er i dag kun et museumstog som kjører mellom Nestun og Garnes, og det kjører kun i sommersesongen. Fra 6. september til langt utpå våren fungerer togskinne først og fremst som en gangvei mellom Garnes og Øyrane Torg i Indre Arna.

FOTO: BÅRD BØE

Figur 3 Klipp fra Bergens Tidende. Foto: Bård Bøe

¹⁹ Dresin = en salgs sykkel på jernbanesporet på en spesialvogn som drives fremover av menneskelig kraft

Manglene kjennskap til museumsjernbanene medfører ulykker som påvirker driften. I 2022 ble sesongåpningen av Gamle Vossebanen ødelagt av en kollisjon mellom damptoget og en varebil som krysset en planovergang. Ulykken medførte ikke personskaade, men sporet og lokomotivet fikk skader og deler av sesongen ble avlyst. Museumsjernbanene har ikke tilstrekkelige midler til å sikre alle planovergangene. I tillegg er det stor variasjon hvor mange mennesker som har behov for å krysse overgangene. Det er derfor ikke hensiktsmessig å etablere vegsikringsanlegg på samtlige baner. Fra et museumsperspektiv bør også planovergangene sikres med bommer som står i tidsmessig stil til museumsjernbanenes tidsepoker. Spørsmålet om hvordan områdene til museumsbanene bør sikres mot publikum blir ikke videreført i dette prosjektet.

5.5.5 Statlig kjøp av formidlingsturer med historisk jernbanemateriell

Det tidligere Jernbaneverket utlyste for 7-8 år siden en konkurranse i Europa på formidlingsturer med historisk togmateriell. Historiske Togreiser (HT) ble valgt som mulig samarbeidspartner, men det ble aldri inngått noen avtale med Jernbaneverket. Kjøring av historisk togmateriell krever ansatte ut over det frivillige miljøet og Historiske togreiser AS mener det ikke lenger er mulig å få til forutsigbare opplegg for turer på det åpne jernbanenettet uten fast statlig finansiering. Historiske Togreiser ønsker en avtale mellom HT og staten om kjøring av historisk togmateriell på det nasjonale jernbanenettet der staten betaler 3 millioner, kundene 2 millioner og det frivillige bistår med innsats tilsvarende 1 million kroner. En avtale på 3 millioner ville være til stor hjelp for å få økonomien til å gå rundt og betale for vedlikehold og personell.

Prosjektgruppen har ikke kompetanse til å vurdere hvordan en slik løsning kan gjennomføres i Jernbanedirektoratets regi. Samtidig som tematikken ligger utenfor prosjektets hovedmandat og Jernbanedirektoratets rolle i sektoren. Derfor er spørsmålet om hvorvidt staten skal sikre kjøring av publikumsturer med historisk togmateriell ikke vært vurdert i rapporten.