

Innholdsfortegnelse

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Styringsparametere og hva en landsverneplan skal og bør ivareta | 1 |
| 2. | Observasjoner underveis i prosessen | 3 |
| 3. | Hva har Bane NOR kastet vekk? | 3 |
| 4. | Arbeidet i referansegruppen | 4 |
| 5. | Arbeidet med LVP i forhold til innspill fra fylkeskommuner og Riksantikvaren | 5 |
| 6. | Kulturminner i infrastrukturen nødvendige for rullende kulturminner - veterantog | 6 |
| 7. | Anbefalinger for veien videre | 7 |
| 8. | Avslutning | 7 |

1. Styringsparametere og hva en landsverneplan skal og bør ivareta

Landsverneplanen er nå blitt definert ned til et absolutt bunnivå – i strid med styringsparametere på flere hold. Ett av disse er:

Jernbanedirektoratet, Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029

3.6.2 Historisk materiell utenfor (jernbane)museet

Enkelte banestrekninger med sine bruer, tunneler og stasjonsanlegg, representerer i seg selv store kulturhistoriske verdier. Disse kan ikke flyttes til et museum, men må tas være på der de er. Materiell har også kulturhistorisk verdi og vernes best gjennom bruk. For å kjøre museumsmateriell på banestrekninger med ERTMS må materiellet også utrustes med ombordutstyr for ERTMS, hvilket vil kreve investeringer. Et alternativ er å vurdere unntaksbestemmelser eller lukkede strekninger som tilrettelegges spesielt for framføring av musealt togmateriell.

Bane NOR har ansvaret for jernbanesektorens kulturhistoriske eiendommer og anlegg i sitt eie. Landsverneplan (foreløpig plan 2016) for jernbanen representerer Bane NORs prioriterte liste over kulturminner. Enkelte objekter er fredet av Riksantikvaren, noen er vernet av den enkelte kommune etter plan- og bygningsloven, mens andre er sikret av Bane NOR. Bane NOR vil videreføre det pågående arbeidet med etablering av landsverneplanen i tråd med vernemyndighetenes anbefalinger og framskaffe oversikt over kulturminner foretaket per i dag har ansvar for, tilstand på disse og finansielle forpliktelser. Investeringsbehovet er foreløpig ukjent. Vern gjennom bruk er den foretrukne tilnærmingen – da fortrinnsvis ved at kulturminnet gis en fortsatt funksjon i jernbanesystemet.

Det er tydelige signaler om å se helhet og kompleksitet. Dette er det etter vår vurdering ikke tatt hensyn til, og det er beklagelig.

Vi har tidligere kommentert det manglende fokuset på helheten, ved at man ikke tar hensyn til jernbanens kulturmiljøer, rullende materiell og sportilgang. Ikke minst ligger det en klar føring i Hurdalserklæringen om å «legge til rette for at museumsbaner og

historisk togmateriell i større grad ivaretas». Det er en helt vesentlig verdi i det å drifte og vedlikeholde rullende materiell i tilknytning til disse kulturmiljøene. I den forbindelse skal det nevnes at vi i vårt brev til Bane NOR av 30.4.23 spesifikt ba om å få presentere eksempler på slike kulturmiljøer på et tredje møte i referansegruppa, men Bane NOR henviste da i sitt svar av 15.5 til det kommende utkastet til LVP og at det der ble gitt anledning til skriftlige tilbakemeldinger.

I det samme svarbrevet skriver Bane NOR dette ifht våre kommentarer om manglende helhetstenkning: *«Det går tydelig fram av oppdraget fra Jernbanedirektoratet at Landsverneplan for jernbanens kulturminner ikke omfatter rullende materiell. Forslaget om å presisere dette i tittelen vil vi drøfte med Jernbanedirektoratet. Det ligger ingen føringer i oppdraget om å se hen til drift og vedlikehold av rullende materiell i forbindelse med de kulturmiljøene som blir innarbeidet i Landsverneplanen. Slike behov må derfor avklares løpende utenfor arbeidet med Landsverneplanen, som skal være en overordnet plan for statens kulturhistoriske eiendommer i jernbanesektoren.»*

En god landsverneplan for jernbanens kulturminner vil være et helt sentralt dokument for å ivareta vesentlige deler av landets samferdselshistorie, både hva gjelder materiell og immateriell kulturarv. Bane NOR beskriver selv sitt oppdrag fra Jernbanedirektoratet på denne måten: *«[...] fikk Bane NOR SF i oppdrag fra Jernbanedirektoratet om å utarbeide en landsverneplan som legger til rette for en forutsigbar og forsvarlig forvaltning av jernbanesektorens kulturminner.»* Videre skrives det at *«Det er også ønsket større fokus på kulturmiljøer i utvalget, dvs. områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet, f.eks. et stasjonsmiljø.»*

Etter vår vurdering tas ikke oppdraget med å lage en god landsverneplan på alvor, og det er også grunn til å stille spørsmål ved om oppdraget faktisk er fulgt opp i tråd med oppdragsgivers intensjoner. På bakgrunn av dette mener vi det er riktig å stille spørsmål ved om planen er representativ for statens vilje og evne til å ivareta jernbanens kulturminner. Vi ser en tydelig diskrepans mellom intensjon på den ene siden, og prosess og resultat på den andre siden. Dette er svært uheldig.

Slik vi vurderer innholdet i den fremlagte landsverneplanen, og bruken av begrepet verneplan, så dette både en misvisende tittel og ikke reelt en plan. Dette er utelukkende en ren beskrivelse og opplisting av jernbanens faste og fysiske kulturminner, og der man utelater rullende kulturminner, kulturmiljøer og immateriell kulturarv i jernbanesektoren. I 2024 er det etter vårt syn helt naturlig å omtale noe så vesentlig som kulturmiljøer, dette beskriver vi nærmere andre steder i dette dokumentet. En plan må forøvrig inneholde noe om både forvaltning, fremdrift, milepæler, mål og prioriteringer, og dette mener vi bør innarbeides selv om den tradisjonelle forståelsen av begrepet landsverneplan ikke har tatt hensyn til dette.

I de videre kapitlene redegjør vi nærmere for vårt syn på prosessen og resultatet.

2. Observasjoner underveis i prosessen

Det fremlagte forslaget til Landsverneplan bærer etter vårt skjønne preg av å være et hastverksarbeid med en *urealistisk sluttdato*, og som ellers har *senket ambisjonsnivået* så mye at man balanserer på en tynn linje mellom forsvarlighet og uforsvarlighet. Det er synd å oppleve i hvor liten utstrekning det eksisterende grunnlagsmaterialet synes å ha blitt benyttet, og det virker som man har distansert seg fra det forgjengerne har gjort, snarere enn å bygge videre på dette.

Det er etter vår mening særlig kritikkverdig at mulige bevaringsobjekter – som tidligere har vært diskutert – nå ikke er nevnt i det som er lagt fram, og uten begrunnelse. Gjennom arbeidet med landsverneplanutkastet registrerer vi også en blanding av både motvilje og mangel på kompetanse hos Bane NOR, og det synes vi er svært trist.

Høsten 2023 ble kulturminneavdelingen hos Bane NOR lagt ned, og vi synes derfor det er relevant å stille spørsmål om i dag finnes faglig kunnskap i organisasjonen som kunne ha vært et faglig korrektiv i arbeidet med Landsverneplanen. At kulturminnefeltet synes å være kraftig redusert i Bane NOR både organisatorisk og kompetansemessig er etter vår mening en stor svakhet. Museumsbanene har for øvrig fortsatt friskt i minne Bane NOR sin beslutning i 2019 om å fjerne støtten til museumsbanene så å si over natten, og som i tillegg til hektisk møtevirksomhet for hele sektoren også var i strid med inngåtte K00- og K0-avtaler mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Det er derfor en sterk skepsis hos oss i forhold til Bane NOR sitt perspektiv knyttet til jernbanens kulturminner.

3. Hva har Bane NOR kastet vekk?

Som ledere for ulike museumsbaner var vi i regelmessig kontakt med, og i noen grad sparringpartner, for Magne Fugelsøy - Jernbaneverkets tidligere og mangeårige projektansvarlige for Landsverneplanen. Vi hadde gleden av ved mange anledninger både å lese og å få komme med innspill til flere versjoner av den Landsverneplanen som Fugelsøy arbeidet med. Han var også i kontakt med fylkeskommunene i sitt arbeid med Landsverneplanen.

- I den forbindelse merker vi oss spesielt første avsnitt under Innlandet fylkeskommunes «Generelle merknader» til herværende LVP, hvor det konkret vises til eldre arbeider.
- Vi merker oss også at Møre og Romsdal fylkeskommune er inne på det samme i sitt høringsvar.

Vi mener at det er kritikkverdig at Bane NOR i arbeidet med den foreliggende LVP ikke har tatt lærdom og kunnskap fra det omfattende arbeidet som er utført tidligere.

Sammenholdt med Magne Fugelsøys arbeider er den nye LVP på mange måter blitt et både magert, mangelfullt og etter forholdene ambisjonsløst produkt. Vi sitter derfor med et inntrykk av at planen er laget uten tilstrekkelig forståelse – eller hjerte – for oppgaven.

Åpenbare mangler finner vi når det gjelder kulturminner som viser unike og viktige trekk ved den teknologiske utviklingen.

Landsverneplanens største og mest åpenbare mangel er etter vår mening den enorme «slagsiden» som er en arv fra NSBs bygningsverneplan fra 1997. Planen ble utarbeidet av arkitekter – og det var arkitektur de var opptatt av. Og det var stort sett arkitektur Riksantikvaren valgte å frede i den første «fredningsbølgen». Det er påtagelig at man på en stasjon bestående av flere bygninger som hovedregel alltid fredet stasjonsbygningen (arkitekttegnet), ofte fredet godshuset, privetet og vanntårnet (også arkitekttegnet), men sjelden fredet lokomotivstaller (industriarkitektur). Stasjonenes mer perifere bygninger, skiftehytter, og baneavdelingsbrakker fredet man ikke. Fredning av teknisk jernbaneinfrastruktur kom først senere, og da i et mer begrenset omfang.

Det finnes kun én eneste ren jernbaneinfrastrukturfredning, dvs. der infrastrukturfredningen ikke har sitt utspring i bygninger eller bygningsmiljøer, og det er Rjukanbanen.

Baneavdelingens dresinskur og hvilehytter samt holdeplasskur og skiftehytter ble aldri gjenstand for egne fredninger. De ble først fredet som en del av banen de tilhører. Med dette som utgangspunkt virker det som man i dagens utkast til LVP ikke har gjort noe forsøk på å redusere denne slagsiden, men at man tvert imot har økt den: Flere eksempler på teknisk infrastruktur som man i Magne Fugelsøys tid ikke bare arbeidet med å verne, men også brukte midler på å sette i stand, er helt borte fra den foreliggende Landsverneplanen. Vi viser i den forbindelse til brev fra Vestfold og Telemark fylkeskommune som sier:

Vi fremhever at for de objektene som tas ut av verneplanen, men som har vært inne tidligere, så må det tydelig fremkomme at disse er tatt ut, og med en begrunnelse for dette. Vår erfaring er at utyeligheter fører til usikkerhet i senere forvaltning/saksbehandling. Flere av objektene som tas ut er tatt inn i kommunale reguleringsplaner/kulturmiljøplaner, slik at det må fremkomme at de da kun har lokal verdi.

Vi slutter oss til denne kritikken. I stedet har man markert hvilke objekter eller miljøer som er lagt inn i planen. Og det er stort sett flere bygningsmiljøer – eller miljøer som også omfatter bygninger. Resultatet er at «slagsiden» øker.

4. Arbeidet i referansegruppen

Museumsbanene ble invitert av Bane NOR til et samarbeid i en referansegruppe for LVP-arbeidet.

Sitatet under – fra LVP tekstdel med historisk del, februar 2024 – karakteriserer vi som en løgn, når man i den endelige versjonen skriver i andre setning (vår understrekning):

Den 30. juni 2023 ble først utkast til Landsverneplan sendt til referansegruppen med mulighet for å komme med konkrete merknader til utkastet. Muligheten ble ikke benyttet.

Faktum er at våre erfaringer fra dette arbeidet – i samlinger og annen kontakt – førte til at museumsbanene, Norsk Jernbanemuseum og Norsk Jernbaneklubb den 25.08.2023 sendte et felles brev til Bane NOR, Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet. Fra Bane NOR har vi fått oppgitt at dette brevet ble direktoratet gjort oppmerksom på av Bane NOR selv. Fra dette brevet siteres følgende:

Vedrørende utkast til LVP for jernbanens kulturminner

Vi viser til tidligere korrespondanse rundt arbeidet med LVP for jernbanens kulturminner; vår deltakelse i en referansegruppe, vårt brev av 28. april 2023 og Bane NOR sitt svar av 15. mai. Alle museumsbanene og sentrale aktører i feltet har mottatt Bane NOR sitt første utkast til LVP.

Dette svaret sendes på vegne av det nasjonale ledernetverk for museumsbanene, og som har hatt møte 23.8 og blant annet behandlet LVP. Ledernetverket består av lederne for de syv museumsjernbanene som er nevnt i museumsmeldingen fra 2021: Setesdalsbanen (Vest-Agder-museet), Rjukanbanen (Norsk Industriarbeidermuseum), Krøderbanen (Buskerudmuseet), Urskog-Hølandsbanen og Lommedalsbanen (Museene i Akershus), Gamle Vossebanen (NJK), Thamshavnbanen (Museene i Sør-Trøndelag) samt direktør for Norsk Jernbanemuseum og leder av NJK.

Vårt felles innspill er kort, der vi underkjenner Bane NOR sitt utkast til LVP med følgende begrunnelse:

- a. prosessen og måten museumsbanesektoren er møtt på i referansegruppa, og der vi har gitt tydelige tilbakemeldinger (brev av 28.3) som ikke er fulgt opp eller imøtekommet. Dette viser liten respekt for våre synspunkter og innspill og den tiden vi har brukt i referansegruppa.
- b. manglende og lite presis referatføring knyttet til møtene i referansegruppa, og som må sies også å være mangel på god forvaltningsskikk.
- c. uklarhet i forhold til hva Bane NOR ønsker av tilbakemeldinger knyttet til dokumentene som er sendt ut på høring. Å sende ut en historisk del som ikke er ferdigstilt (bl.a. "det gjenstår fortsatt noe arbeid med teksten i den historiske delen") ser vi ingen grunn til å kommentere da det kan komme vesentlige endringer i teksten på et senere tidspunkt.
- d. Utsending av et så omfattende dokument når folk flest starter ferie (fredag 30. juni), og med i praksis kun få uker etter ferien (frist 25.8) til å lese, kommentere og forankre i egne organisasjoner.

Vi beklager at denne viktige prosessen ikke har vært bedre, og at våre synspunkter ikke har blitt tilstrekkelig lyttet til.

Følgelig benyttet vi anledningen til å uttrykke våre synspunkter på:

- a. Manglende respekt og manglende oppfølging
- b. Manglende referatskriving og brudd på god forvaltningsskikk
- c. Uklare forventninger og slapp framdrift og manglende respekt
- d. Neglisjering av ferietid og behov for betydelig arbeid med et uferdig produkt

Samlet underkjente vi det utkastet som da forelå. Etter vår oppfatning har Bane NOR ikke har gjort noe for å bedre forholdene, og dermed få samarbeidet tilbake på sporet.

5. Arbeidet med LVP i forhold til innspill fra fylkeskommuner og Riksantikvaren

I LVP gir Bane NOR uttrykk for at man har fått tilbakemeldinger fra fylkeskommunene som har vært grunnlag for den endelige LVP, samt at det har vært samhandlingsprosesser med Riksantikvaren. I LPV kan man lese:

Den 30. juni ble LVP-utkastet også sendt til alle fylkeskommuner med jernbane og Riksantikvaren (RA) for vurdering, og prosjektet inviterte fylkeskommunene til gjennomgang av planutkastet høsten 2023. I perioden 24. aug. - 13. okt. ble planutkastet gjennomgått regionvis med fylkeskommunene og RA (i alt 8 møter). Etter møtene fikk prosjektet skriftlige tilbakemeldinger fra alle fylkeskommunene. Tilbakemeldingene har vært grunnlag for å avklare det endelige utvalget til Landsverneplanen i flere møter med Riksantikvaren i november/desember 2023. En revidert katalog ble oversendt Riksantikvaren 7. desember 2023. Etter ytterligere samhandlingsprosesser med Riksantikvaren er katalogen blitt justert og oppdatert. Prosjektets endelige forslag til landsverneplan ble oversendt Riksantikvaren 12. januar 2024.

På bakgrunn av samtaler vi har hatt med ulike aktører stiller vi spørsmål ved i hvilken grad innspillene fra fylkeskommuner og Riksantikvaren er hensyntatt, eller hvordan prosessen er oppfattet. Vi kjenner blant annet til aktører som ikke har oppfattet at innspillrundene var eneste involvering. Derfor mener vi at det er riktig at man gjør nødvendige avklaringer med disse aktørene selv, om prosessen og forståelsen av denne.

6. Kulturminner i infrastrukturen nødvendige for rullende kulturminner - veteran tog

I landsverneplanarbeidet i Jernbaneverkets tid, var mandatene fra tidligere ivaretatt:

Målsettingen for JBVs kulturminnearbeid var

- Ivareta og formidle jernbanens historie i overensstemmelse med oppdrag gitt av overordnet myndighet.
- Videre å etablere en god virksomhetskultur gjennom å gi egne medarbeidere kunnskap om og dermed skape stolthet over egen arbeidsplass, jernbanen og dennes historie.
- For de seks utpekte museumsjernbanene er målsettingen å vise tidligere tiders jernbanedrift på ulike sporvidder og med ulik traksjon, herunder å bevare de for virksomheten nødvendige håndverk.

Daværende samferdselsminister Sissel Rønbeck skrev følgende om jernbanen i 1997: *«De mange kulturminnene på og langs våre jernbanespor forteller at jernbanen har hatt en viktig rolle i oppbyggingen av det moderne Norge. Slike minner gir oss innblikk i farne tiders arbeids- og leveforhold. De er en viktig del av vår historie når det gjelder teknologi og arkitektur. Men jernbanen har ikke bare en fortid. Den har også en lovende framtid. Og jernbanens kulturminner er noe mer enn døde museumsgjenstander. De er en del av en levende virksomhet som er på full fart inn i en spennende framtid.»*

Stortinget vedtok gjennom St.meld. nr. 39 (1996-97) – Norsk Jernbaneplan 1998 – 2007, å pålegge Jernbaneverket å utarbeide en verneplan for tekniske jernbaneanlegg slik at verdifulle kulturminner ikke går tapt:

Samferdselsdepartementet har bedt om at Jernbaneverket i samarbeid med Riksantikvaren utarbeider en verneplan for tekniske jernbaneanlegg, slik at

verdifulle kulturminner ikke går tapt. Det bør tas sikte på å oppdatere verneplanene med jevne mellomrom.

Kgl.res om statlige kulturhistoriske eiendommer - 2006

I medhold av kgl. res. av 1. oktober 2006 ble Jernbaneverket pålagt ansvaret for å utarbeide en landsverneplan for jernbanesektoren, hvorpå NSB AS og Jernbaneverket i samråd med sine forvaltningsenheter og berørte fylkesmuseer skal sørge for at det utarbeides forvaltningsplaner for de baner og miljøer som vedtas vernet.

Viktige deler mangler i LVP

Etter vår mening er det viktige deler i den foreliggende LVP som er utelatt og innsnevret betydelig, og som var implisitt slått fast i tidligere vedtak. Dette er deler som gjelder funksjonell museumstogdrift.

7. Anbefalinger for veien videre

En Landsverneplan som ikke følges opp med vedtak om fredninger eller vern, vil etter vårt syn ha liten eller ingen verdi. Det er vår sterke anbefaling og vårt håp at Riksantikvaren på ny prioriterer å frede de av jernbanens kulturminner man mener bør sikres for fremtiden.

Det er også vårt håp at Riksantikvaren går over sine tidligere «*jernbanearkitekturfredninger*» og utvider disse til også å omfatte de ikke arkitekttegnede objektene som befinner seg i samme miljø, men som ikke ble fredet i forrige runde. Det tør være forvaltningsmessige fordeler ved å ikke har flere verneformer blandet sammen innenfor samme geografiske område.

Således peker det seg ut tre viktige områdefredninger som raskt bør prioriteres, og hvor begrunnelsen er godt kjent for Riksantikvaren:

- Setesdalsbanen
- Krøderbanen, samt Vikersund stasjon med alle bygninger og installasjoner
- Verma-avsnittet på Raumabanen
- I tillegg er det noen deler på Gamle Vossebanen som ikke ble tatt med i 2016 forskriftsfredningen av statlig eiendom – Riksantikvaren skulle komme tilbake til dem ble det sagt den gang. Dette gjelder:
 - Haukeland stasjon (i privat eie av NJK Gamle Vossebanen)
 - Espeland stasjon (i privat eie av Janusfabrikken, som nylig ved salg har fått nye eiere og dermed en mer uforutsigbar tilværelse)

I tillegg er vi bekymret for at en mangelfull landsverneplan fører til en ekstra belastning hos Riksantikvaren og fylkeskommunene.

8. Avslutning

Det er høyst beklagelig at prosessen med LVP ikke har hensyntatt våre innspill, og det er oppsiktsvekkende at Bane NOR i sitt utsendte brev av 1.3 regelrett farer med løgn om vårt tidligere innspill til LVP.

Vår tillit til Bane NOR i denne saken er svært lav, og man bør merke seg at det er et samlet nasjonalt museumsbanemiljø som har uttalt seg om prosessen – både Norsk Jernbaneklubb og frivilligheten, store konsoliderte museer med ansvar for museumsbaner, samt Norsk jernbanemuseum.

Tommy