



Vest-Agder fylkeskommune
ABM seksjonen, v / Steinar Eilertsen
Postboks 517 Lund,
4605 Kristiansand S

Kristiansand, 02.12.2010

Deres ref.: 09/00734-66:151

Vår ref.:

ORIENTERING OM STATUS FOR SITUASJONEN PÅ SETESDALSBANEN

Vi viser til Deres brev datert 8.11.2010, hvor det bes om en orientering om status for situasjonen på Setesdalsbanen. Det vises også til utsatt frist for denne tilbakemeldingen til i dag 2.12.2010.

BAKGRUNN

VAM Setesdalsbanen har i 2010 hatt et vanskelig og utfordrende år. Den 18 mai 2010 måtte museet melde fra om at all togkjøring i driftssesongen 2010 måtte innstilles. I forbindelse med togkjøring kjøres det med damplok, men for å ivareta sikkerhet må det også være nødvendig beredskapsmateriell til å håndtere evt ulykker, evakuering av personell og passasjerer med videre. Beredskapen ivaretas av en motorvogn og en arbeidsmaskin (Roebel). I forbindelse med revisjon av motorvogn ble det avdekket langt større vedlikeholdsoppgaver enn først antatt. Kanselleringen hadde sin årsak i at nødvendig beredskapsmateriell derfor ikke ble ferdig til sesong.

I perioden etter kanselleringen ble det jobbet iherdig med å få til togkjøring i sesongen likevel. I den kritiske situasjonen ble det mobilisert en rekke interne og eksterne ressurser som sammen gjorde en fantastisk jobb for faktisk å få motorvogna ferdig etter hvert. Det ble i perioder jobbet natt og dag, og takket være ekstraordinær innsats fra frivillige, entusiaster, innleid ekstrahjelp, ansatte på Setesdalsbanen og i museet kunne man 28.6 melde om at det ble kjøring på Setesdalsbanen sommeren 2010 likevel.

SOMMERSESONGEN 2010

Å kjøre tog på Setesdalsbanen krever et omfattende apparat. I tillegg til driftssikkert og godkjent materiell av "edel årgang" kreves et stort personale til fremføring / klargjøring av tog, togkjøring, billettsalg, kafe og souvenirutsalg. Disse oppgavene skjøttes i stor grad av frivillige. Totalt sett krever en kjøresøndag et mannskap på ca 13-15 personer. Disse frivillige skal igjen inneha riktig og godkjent kompetanse, sikkerhetskurs mv for å ivareta sine oppgaver samt nødvendig sikkerhet og beredskap.

En ordinær sommersesong har de siste årene består av 12 kjøresøndager fra juni til august, i tillegg til cruise- og charter kjøring. På grunn av den oppståtte situasjonen ble sesongen redusert med 3 uker. Det var i tillegg en betydelig reduksjon på cruise- og charterkjøring. I sommersesongen 2010 klarte vi derfor å få til 9 kjøresøndager i tillegg til 7 cruisekjøringer. Sesongen ble avviklet uten tekniske





problemer og med stort sett fulle tog. Det var imidlertid også dette året vanskelig å få nok personell til å bemanne togene. Dette har vært et tilbakevendende problem i mange år.

Passasjerantall og inntekter ble sommersesongen 2010 ca halvert i forhold til et normalår. Dette har igjen innvirkning på driften ved Setesdalsbanen og økonomi ift nødvendige investeringer og arbeid videre.

STATUS OG VEIEN VIDERE

VAM Setesdalsbanen og Setesdalsbanens venner er opptatt av at vi i fremtiden skal unngå en situasjon som i 2010. Dette krever et nært samarbeid, tillit og godt forankrede beslutninger og prioriteringer. Det ble i februar 2010 etablert et driftsutvalg (DU) bestående av nøkkelpersonale ift driften. DU består av: Dampansvarlig (frivillig), Dieselansvarlig (frivillig), Leder for venneforening (frivillig), Baneansvarlig (ansatt), Driftsbestyrer (ansatt) samt daglig leder av VAM Setesdalsbanen (ansatt). Sistnevnte funksjon har siden april 2010 vært overtatt av VAM direktør da daglig leder har vært sykemeldt. Samarbeidet i DU var en vesentlig faktor for at vi fikk til kjøring i 2010 sesongen. Vi har gode erfaringer med dette og har derfor bygget videre på denne samarbeidsmodellen ut over høsten. I DU har man laget felles planer for prioriteringer og arbeid med nødvendig materiell. I møte 1.12 ble status for materiell og kommende sesong gjennomgått.

For sesongen 2011 kan vi minimum garantere drift med samme materiell som sommeren 2010. Dette betyr drift med Damplok nr 5, samme vognmateriell som foregående år, motorvogn "Sulitelma" og Robel 12. Vi kan naturlig nok ikke garantere drift ift *force majeure* (ekstraordinære hendelser). I tillegg arbeider vi nå med å klargjøre damplok 6 som skal fungere som avlastningslokomotiv, samt diesel lok 307. Diesellok forventes ferdigstilt i løpet av våren, lok 6 innen sommeren.

Med utgangspunkt i materiell – og personellsituasjonen har vi da planlagt følgende kjøring i driftssesongen 2011:

- 12 søndagskjøringer i sommersesongen
- 28 cruise kjøringer i sommersesongen
- Ingen charterkjøringer (evt kun dersom vi har personell)
- En ukes skolebarnkjøring i juni.

Det vil jobbes for å få til kjøring ifm DKS, kulturuka i Vennesla samt julekjøring.

DU har i fellesskap fattet en beslutning om å ikke gjennomføre julekjøring i 2010. Man har valgt å prioritere fremdrift med revisjon av driftsmateriell for sesong 2011. Det er ingen uenighet om denne prioriteringen.

Det er i tillegg laget forvaltningsplan for infrastruktur på Setesdalsbanen og vedlikeholdsplan for infrastruktur. Planverkene er forankret både i museet og det frivillige miljøet. Man er enige om prioritering av driftsmateriell, og vil utarbeide planer også for vognmateriellet. Det er i tillegg igangsatt arbeid med områdeplan for stasjonsområdet på Grovane, samt sporplan for Grovane og omlastningstomt.





Vest-Agder-museet og Setesdalsbanens venner vil i løpet av 2011 avklare mål og strategier for Setesdalsbanen. Dette er en viktig forutsetning for forutsigbar drift ved banen.

UTFORDRINGER

Det er ingen tvil om at det er utfordrende å drive en museumsjernbane. Materiellet er fra ulike faser av driftstiden, men den vesentlige drivkraften(damplok) som brukes eller skal klargjøres for bruk er fra 1894, 1901 og 1902. Reparasjoner utføres etter antikvariske prinsipper. Materiellet skal jevnlig revideres og godkjennes. Dampkjeler skal godkjennes av kjelekontroll. Lok og annet materiell utsettes for stor slitasje og deler må skiftes ut og repareres. Dette må lages fra bunnen av på gamlemåten. Dette medfører store kostnader. VAM Setesdalsbanen vil derfor ha større investeringsbehov ift materiell (for eksempel skifte av dampkjeler mv) i de kommende årene. Dette er utgifter som det er umulig å finne dekning for innenfor normale driftsbudsjetter.

Personellsituasjonen er også en utfordring. Museumsjernbaner over hele landet opplever at det stadig blir vanskeligere å få nok frivillige til å tjenestegjøre. Dette skaper en uforutsigbar driftssituasjon. Utviklingen går i retning av at flere nøkkelfunksjoner som for eksempel lokførere på sikt bør være lønnet personell. Dette igjen vil medføre økte driftsutgifter på VAM Setesdalsbanen.

Vest-Agder-museet har tro på en stabil og forutsigbar drift av Setesdalsbanen i fremtiden, samt videre utvikling av attraksjonen og kulturminnet. Dette forutsetter godt samarbeid, støtte og drahjelp lokalt og regionalt og sist men ikke minst økte ressurser til drift og investeringer.

Med vennlig hilsen

Marianne L. Nielsen

Direktør // Vest-Agder-museet IKS

VAM IKS
Oddeøya 17,
4610 Kristiansand

www.vestagdermuseum.no

