



---

**STYRESAK 61/19**  
**SETESDALSBANEN, UTFORDRINGER MULIG KUTT**  
**BANENOR, SAMT SITUASJONEN KNYTTET TIL**  
**RULLENDE MATERIELL**

**Går til**

Styrets medlemmer

**Styremøte**

5. desember 2019

**Saksbehandler**

John Olsen, Øystein Aas

**Saksfremlegg**

Setesdalsbanen er ett av Vest-Agder-museets fire teknisk-industrielle anlegg. Disse er særlig krevende å drifte, bl.a. når det gjelder kostnader knyttet til drift av anlegg og objekter som skal være i operativ drift og når det gjelder godkjenninger/sertifiseringer. Direktøren har tidligere i år muntlig tatt opp at situasjonen ved Setesdalsbanen er krevende når det gjelder vedlikehold. BaneNORs varslede vurdering av kutt i tilskudd til banen gjør denne situasjonen ytterligere utfordrende. I nedenstående sak ønsker museet å gi et helhetlig bilde av situasjonen ved banen, inkludert forslag til videre strategi for å sikre banen en videre drift. Saken legges frem for å orientere styret om situasjonen, konkretisere de økonomiske konsekvensene, samt drøfte med styret videre strategi og handlingsrom.

Direktøren vil innledningsvis understreke at samarbeidet med venneforeningen fungerer godt. Venneforening, eierstiftelse og museet er omforente om de utfordringene det er gjort rede for nedenfor. Utfordringene er primært knyttet til økonomiske utfordringer rundt et bærekraftig vedlikehold ved banen.

Ut fra finansieringskilder og organisering av virksomheten kan driften ved Setesdalsbanen grovt deles i tre deler:

- Drift og vedlikehold av infrastruktur (skinnegang, bygninger, signalanlegg osv.)
- Drift og vedlikehold av rullende materiell (lokomotiver, vogner osv.)
- Øvrig drift, her under togframføring, formidling (booking, togframføring, kafé/suvenir, skolebarn/DKS osv.)

Denne saken vil primært omhandle de to første punktene: Drift og vedlikehold av skinnegang, bygninger og det som skal gå oppå skinnene – kort sagt, det som må være på plass for at togene skal gå og Setesdalsbanen kunne ta imot publikum. Punkt tre og spørsmål rundt etableringen av et nasjonalt «smalsspormuseum/Carl Abraham Phil museum» må eventuelt komme i en egen sak.

## **Drift og vedlikehold av infrastruktur**

Setesdalsbanen er en av fem museumsbaner som er omfattet av

Landsverneplanen for jernbanens kulturminner. Gjennom dette mottar

Setesdalsbanen tilskudd fra BaneNOR til drift og vedlikehold av infrastruktur.

Infrastruktur oppfattes i denne sammenhengen som alt som skal til av skinner, bygninger, signalanlegg osv. for at togene skal gå. Tilskuddet kan deles i tre:

1. Tilskudd til banemester, finansiert 100 % av BaneNOR. Setesdalsbanen har siden 2013 valgt å kjøpe denne tjenesten eksternt, dels gjennom kjøp

av kontroll fra BaneNOR og dels gjennom praktiske tjenester fra Norsk Jernbanedrift m.fl. Bakgrunnen for dette er sikkerhet for å ha tilgang til rett kompetanse til en hver tid og fordi arbeidet er veldig sesongpreget. Tilskuddet utgjorde i 2019 kr 610 000.

2. Tilskudd til løpende drift og vedlikehold av infrastruktur, finansiert 50 / 50 mellom BaneNOR på den enes siden og egenfinansiering, dugnad, Vennesla kommune og Vest-Agder fylkeskommune på den andre siden. Tilskuddet går til reparasjon og maling av bygg (utføres i stor grad av innleide håndverkere, men kunne også vært gjort av egne ansatte), lønn til banearbeidere, innkjøp (og avhending) av sviller, grus osv., vegetasjonsrydding langs sporet, grøfterensk – men også lønn til sesongansatte som klipper plenene ved stasjonene. Tilskuddet utgjorde i 2019 kr 1 100 000, som ble «matchet» gjennom kr 250 000 fra Vest-Agder fylkeskommune, kr 250 000 + fra Vennesla kommune, kr 200 000 i dugnad fra venneforeningen (andelen som finansieres over dugnad er redusert pga. tidspunkt dette må utføres på og krav til sertifisering osv.). Resten dekkes over drift ved Setesdalsbanen.
3. Prosjektmidler til større istandsettingstiltak. Dette har de siste årene være bygging av «Gul hall», istandsetting av omlastingskran, sporomlegging/reetablering, istandsetting av bruer og brufundamenter. Årlig utgjør disse mellom en og tre millioner kroner.

Totalt utgjør BaneNORs tilskudd mellom kroner 3 og 6 millioner pr. år – og løser i tillegg ut mellom kr 500 000 og kr 1 000 000 i tilskudd fra andre. Et kutt i tilskuddet fra BaneNOR vil følgelig være dramatisk. Etter at saken ble kjent i august, har BaneNOR trukket intensjonen om å iverksette eventuelle kutt allerede fra 1. januar 2020, men holder fast på at de fortsatt vil vurdere å endre på hvem som mottar tilskudd. I brev fra BaneNOR er formuleringer som

«private baner», «internasjonale forpliktelser» og baner «BaneNOR selv eier» og nasjonalt ansvar brukt. Når det gjelder «private baner», så er Setesdalsbanen eid 50/50 av BaneNOR og Stiftelsen Setesdalsbanen (og noe Vennesla kommune). Dette kan innebære at det ikke blir et totalt bortfall av tilskudd. «Internasjonale forpliktelser» sikter nok til statlige forventinger knyttet til Tinnosbanen som del av Verdensarvstedet Rjukan og Notodden. Nasjonalt ansvar har vært vanskeligere i tyde, men signaler kan tolkes dit at en kanskje ser til hvilke baner som er fredet eller ikke. Setesdalsbanen er den eneste banen som ikke er fredet – selv om den jernbanehistorisk nok er en av de viktigste i et nasjonalt perspektiv. Bakgrunnen for at den ikke er fredet er ikke faglig begrunnet, men er knyttet til at en har prioritert de banene som er mest utsatt for utbygning i nærområdet. I tillegg til at banen ikke er fredet, har også BaneNOR varslet at de ikke lengre vil bruke sin innsigelsesmyndighet knyttet til museumsbanene når det gjelder bygging av hus/veier osv. inntil banene. Dette gjør Setesdalsbanen ytterligere utsatt for visuell forringelse.

Stort politisk påtrykk bidro som nevnt til at varslede kutt ble stilt i bero. Saken er videre fulgt opp fra de ulike museene/museumsbanene, Museumsforbundet m.fl. Saken er bl.a. tatt opp med Transportkomiteen på Stortinget. Vennesla kommune har videre påtatt seg å dra prosessen når det gjelder Setesdalsbanen og kontakt med politiske miljøer. Det er innkalt til møte i midten på desember 2019.

Stort fokus på banevedlikehold har gitt resultater. Dette sees ved mindre slitasje på rullende materiell og ved at den uønskede hendelsen tidligere i år endte så godt som den gjorde. Vegetasjonsrydding og grøftrensk har også gitt mindre skader på spor i løpet av vinteren og ved mye nedbør. Setesdalsbanen ser samtidig at dagens vedlikeholds nivå er for lavt for å sikre en varig drift og for å

oppretholde et akseptabelt vedlikeholdsnivå på bygningsmassen. Jf. ovenfor er det også krevende for venneforeningen å matche med dugnad på banevedlikehold. Det er anslått et behov for en økning i tilskudd til vedlikehold infrastruktur på kr 1,4 million – fordelt på BaneNOR med kr 700 000 og andre bidragsytere kr 700 000. Det er vanskelig å få midler til løpende drift fra private bidragsytere, så trolig må en utfordre kommune og fylkeskommune.

Banen er avhengig av fortsatte prosjekttilskudd fra BaneNOR til større reetablerings og istandsettingsprosjekter for å sikre drift og utvikling av banen.

### **Drift og vedlikehold av rullende materiell**

Setesdalsbanen driftes i sesongen med damplokomotiver. Totalt har banen tilgang på fire lok som i sin tid ble spesialbygd for banen (lokomotiv nr. 1, 2, 5 og 6 – hvor av lok 1, 2, og 5 er like, mens lok 6 er svakere). Lokomotivene ble bygd på slutten av 1800-tallet og de siste årene før nedleggelsen av banen i 1962 var vedlikeholdet «så som så». I museumsbanetida har det vært drevet et systematisk vedlikehold, men ressursene har ikke vært store nok til at en hele tiden har kunnet ligge i forkant med vedlikeholdet. Hvis banen skal ha en sikker drift, må to av lokene til enhver tid være i drift, mens det tredje er under revisjon. I perioden etter 2013 var kun ett lok i drift, før en de siste årene nå har hatt to (lok 5 og 6). Fortsatt har en imidlertid ikke hatt økonomi til å sett i gang revisjon av det tredje (lok 2). Dette har medført kjørestans sommeren 2019 pga. tekniske feil på lokomotivene. Gjennomgang av ett av driftslokene (lok 6) viser nå behov for større vedlikehold, noe som gjør at en eventuelt vil være nede igjen på ett driftsklart lokomotiv, noe som ikke er ønskelig. Det er derfor viktig å komme videre med revisjon av lok 2. Det er i 2019 gjennomført et forprosjekt ved Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter, samt vært kontakt med verkstedet i Meiningen i Tyskland og miljøer i England. Ut fra estimater fra

Bredalsholmen knyttet til reparasjon av kjelen, sammenholdt med kostnader knyttet til det mekaniske arbeidet som må gjøres, vil en budsjettpris på istandsetting være kr 2 millioner for lok 2, og trolig en tilsvarende kostnad for lok 6 når denne må tas innen overskuelig fremtid (ytterligere kontroller vil bli foretatt før styremøtet for å vurdere omfang).

Spørsmålet rundt drift og vedlikehold av lokomotiv og vogner handler både om ressurser og kapasitet til å ha et høyt nok løpende vedlikehold og ressurser til å ta de store reparasjonene når de kommer.

De reparasjonene som lok nr. 2 og 6 nå står overfor kommer ca. hvert 50 år. Det burde vært satt av midler til dette, men dette har ikke vært mulig.

Når det gjelder løpende vedlikehold, ble det i 2015 utarbeidet en lokrapport som forsøker å anslå løpende vedlikeholdskostnader med utgangspunkt i medgått tid til vedlikehold den gang lokene var i ordinær drift. Rapporten anslår årlig vedlikeholdskostnad for damplokomotivene til å være kr 910 000 (2015 kroner), som utgjør i overkant av kr 1 million i 2019. Dette skulle dekke kostnader til en mekaniker + forbruksmateriell og er det Setesdalsbanen budsjetterer med. Setesdalsbanen har imidlertid i tillegg til damplokomotivene også flere diesellok, arbeidsmaskiner («robler») og motorvogna Sulitelma som brukes i driften og i vedlikeholdet av banen. Erfaringene fra de senere årene viser at estimatene i lokrapporten nok treffer godt og at dagens budsjett er for lavt. Kostnaden for løpende vedlikehold av trekkraft samlet ligger nærmere det dobbelte av dagens budsjett.

Bemanningen i verkstedet (en mekaniker som arbeider alene) er både en utfordring når det gjelder kapasitet på vedlikehold, men innebærer også en

HMS/sikkerhetsrisiko for den ansatte. Det bør videre nevnes at banens verkstedsfasiliteter vanskeliggjør godt vedlikehold og også i seg selv er en sikkerhetsrisiko. Verkstedet er fra 1938 og en del av kulturminnet Setesdalsbanen. Ideelt burde det vært etablert moderne verkstedsfasiliteter i eget bygg kulturminneområdet. Moderne verksted er etablert, eller er i ferd med å bli etablert ved de øvrige fire museumsbanene.

Når det gjelder vognvedlikehold er situasjonen parallell til den knyttet til trekraft. Dette handler både om istandsetting opp til et «normalt vedlikeholds nivå» og løpende vedlikehold. Behovet for løpende vedlikehold er ut fra erfaringstall kr 600 000 over dagens budsjett. Dette dekker f.eks. kostnader til møbeltapetserer, vedlikehold gulvbelegg, vedlikehold av vinduer osv. Behovet for vedlikehold øker med bruken av materiellet.

Vogn 333 har gjennomgått en større revisjon og istandsetting og ble satt i trafikk i 2018. Istandsettingen hadde da trolig kostet kr 4,5 millioner. Tilstanden på de øvrige vognene i drift varierer. Noen er i bra stand, men to til tre av vognene har behov for tilsvarende istandsetting som vogn 333. Arbeidet kan gjøres noe rimeligere hvis totalfinansiering er på plass før oppstart. En del ekstra kostnader er påløpt restaureringen av vogn 333 knyttet til rigg/drift, dobbeltarbeid knyttet til at mange har vært inne i prosjektet og mangel på kontinuitet siden prosjektet har gått over så lang tid. Museet har mottatt midler fra Jernbanemuseet til å lage et forprosjekt/budsjett på istandsetting av vogn nr. 115. Dette vil gi mer kunnskap om kostnadsbildet. Tilsvarende som for lokomotivene vil disse store «løftene» skje med 50 til 70 års mellomrom – forutsatt godt løpende vedlikehold og at materiellet kan oppbevares inne.

Setesdalsbanen er blant banene som har arbeidet mest med å få ting under tak.

De siste årene er det etablert tak over innsamlede vognkasser og vognhall for gult materiell, men fortsatt er det behov for mer plass under tak.

## **Oppsummering økonomiske konsekvenser og mulige finansieringskilder**

### **Infrastruktur – større istandsetting/reetablering**

Forutsatt at BaneNOR viderefører sine støtteordninger vil denne typen prosjekter kunne dekkes gjennom disse. Museumsbanenes samlede behov tilsier at potten bør økes hvis banene skal vedlikeholdes forsvarlig fremover.

### **Infrastruktur – løpende forvaltning, drift og vedlikehold**

Uten en videreføring av BaneNORs tilskudd vil videre drift av Setesdalsbanen være i fare. Forutsatt en videreføring av tilskuddet bør nivået på vedlikehold av infrastruktur økes med kr 1000 000 til bane og kr 400 000 til bygning, totalt kr 1 400 000. Forutsatt samme regime som i dag, kan BaneNOR (eller de som får ansvar for å forvalte tilskuddet) dekke kr 700 000, mens kr 700 000 må matches fra VAM. Hvis VAM skulle ta dette over drift vil det bidra til en ytterligere nedprioritering av vedlikehold av lok/vogner, noe som ikke er mulig. VAM er følgelig avhengig økt støtte eksternt, i dette tilfellet mest sannsynlig kommune og fylkeskommune. Ved en 50/50 deling mellom disse, vil dette innebære en videreføring av dagens ekstratilskudd på kr 250 000 og en økning av dette til kr 600 000 pr institusjon.

### **Rullende materiell – større istandsetting/reetablering**

I dag finnes kun en nasjonal støtteordning til rullende materiell. Denne forvaltes av Jernbanemuseet og er på kr 1 million i 2019. Fra denne potten kan det søkes støtte til historiske jernbaneprosjekter i hele landet og fra «alle» (dvs. ikke bare museumsbanene). VAM har søkt midler fra denne potten og fått støtte til forprosjekt for revisjon av lok 2 (midler brukt i 2019) og forprosjekt vogn 115. Museet har sendt ny søknad på kr 600 000 for 2020 til videre arbeid med lok 2 i 2020-21. Museumsbanene har arbeidet for at denne potten må økes og at det



primært bør etableres et eget nasjonalt bevaringsprogram for rullende jernbanemateriell. En verbal omtale er tatt inn i Handlingsplanen for Jernbanesektoren, men har så langt ikke resultert i konkrete bevilgninger. Saken er også spilt inn i forbindelse med ny Kulturminnemelding og evaluering av Riksantikvarens bevaringsprogram. Dette er et langsiktig arbeid som krever innsats både fra museene/museumsbanen og politisk hold. Fartøyvernet viser at en slik løsning er mulig. På kort sikt må museet forholde seg til midlene Jernbanemuseet forvalter.

Ut over tilskudd fra Jernbanemuseet, vil det være mulig å søke midler fra ulike stiftelser og fond. Samtidig er det vanskelig å se for seg et slik løft uten offentlig bidrag. Her kan både Samferdselsdepartementet, kommune og fylkeskommune være aktuelle aktører.

Når det gjelder større istandsettinger av vogner gjelder samme situasjon som for lokomotiv. Her har imidlertid museet tidligere mottatt en økning på kr 1 million som skal gå til istandsetting av rullende materiell ved Setesdalsbanen og bygningsvedlikehold i hele VAM. Denne er de siste årene prioritert fullt ut til istandsetting av rullende materiell ved Setesdalsbanen. Dette er også lagt inn i budsjettet for 2020.

### **Rullende materiell – løpende forvaltning, drift og vedlikehold**

Samferdselsdepartementet yter ingen særlige tilskudd til løpende vedlikehold av rullende materiell, dette gjelder både lokomotiver og vogner. Jf. ovenfor vil behovet for økning være kr 1,6 millioner over dagens budsjett. Det bør arbeides politisk for at Samferdselsdepartementet etablerer en fast støtteordning til dette, på samme måte som det i dag finnes for infrastruktur. Årsaken til at en slik ordning ikke finnes skal være knyttet til organiseringen av NSB. Formelt er det f.eks. Jernbanedirektoratet gjennom Jernbanemuseet som eier alle damplokomotivene på Setesdalsbanen, og også flere av vognene. I tillegg kommer en nok heller ikke her utenom å diskutere med våre eiere.

Økte kostnader ut over eksisterende budsjett, fordelt på år (alle tall i hele 1000 og i 2019 tall):

	2020	2021	2022	2023	2024
Økning kostnader FDV infrastruktur	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
Økning kostnader FDV rullende materiell	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
Istandsetting lok 2	1 000	1 000			
Istandsetting lok 6			1 000	1 000	
Istandsetting vogner (kr 1 million pr. år i 6 år	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000

### **Forslag til vedtak**

1. Styret ser med bekymring på vedlikeholdsutfordringene ved Setesdalsbanen.
2. Styret ber administrasjonen arbeide videre i tråd med drøftinger rundt strategi og handlingsrom diskutert i møtet.

### **Vest-Agder-museet IKS**