

## Numedalsbanen – avklaring bruk og vern



## Rapport forprosjekt med anbefalinger

09.02.2012  
Numedalsutvikling IKS  
Elin Halland Simensen

---

	Side
<b>Innholdsfortegnelse</b>	2
1. Bakgrunn og utfordringer	3
2. Generelle avklaringer	3
3. Avklaringer av forhold	4
4. Miljø, opprydning og estetikk	5
5. Framtidig bruk av Numedalsbanen og stasjonsområdene	6
6. Økonomi	7
7. Sikkerhet	8
8. Eierstruktur	8
9. Konklusjon – anbefalinger	9
10. Avslutning	10

---

## **1. BAKGRUNN OG UTFORDRINGER**

Togtrafikken på Numedalsbanen mellom Kongsberg-Rødberg ble besluttet nedlagt i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr 95/ Innst. S. nr 240 (1987-88). Det formelle vedtaket lyder som følger (sitat): "Samferdselsdepartementet tilrår at godstransporten mellom Flesberg og Rødberg (tilsvarende 1-2 lastebiler pr. dag) samt persontransporten på strekningen Kongsberg-Rødberg overføres til veg med virkning fra 1. januar 1989". "Stortinget samtykker i at persontrafikken på jernbanestrekningen Kongsberg-Rødberg innstilles fra 1. januar 1989. Godstrafikken på strekningen Rollag – Rødberg innstilles fra samme dato. Godstrafikken på strekningen Kongsberg – Rollag opprettholdes". Det er fortsatt mange uavklarte forhold rundt banen. Banen har i en periode vært midlertidig fredet, først av Fylkeskommunen, så av Riksantikvaren.

Riksantikvaren tok 13.01.11 initiativ til møte med alle berørte parter. I forkant av dette hadde styret i Numedalsutvikling bedt selskapet om å sette fokus på saken for å få til en endelig avklaring av status. Dette er også nedfelt i Numedalsutviklings strategidokument. Prosjektplan ble utarbeidet november 2010, og omfatter strekningen mellom Kongsberg og Rødberg bru. Strekningen fra Rødberg bru til banens endepunkt ivaretas av Nore og Uvdal kommune gjennom arbeid med sentrumsplaner. Status for framdrift og prosess er presentert styret i Numedalsutvikling IKS i forbindelse med tertialrapporter. Numedalsutvikling har i prosessen vært samarbeidspart mellom kommunene og Riksantikvaren(RA), ROM Eiendom(ROM), Jernbaneverket (JBV) og Numedalsbanen AS.

## **2. GENERELLE AVKLARINGER**

Tidlig i prosjektperioden ble det klart at det var avgjørende for den videre prosessen å etablere god kontakt og avklare ansvarsforhold mellom de ulike partene involvert i Numedalsbanen. På bakgrunn av dette ble det avholdt en serie møter med aktørene; RA, ROM, JBV, Fylkesmannen, fylkeskommunen og kommunene. Det har også vært avholdt møter med Numedalsbanen AS og turistsjefen i Nore og Uvdal. Det er avholdt møter med Svene Pukkverk AS og Moelven Numedal AS for å avklare deres syn og bruk av banen.

Siden det er mange interessenter i saken, og prosjektet har hatt begrensede økonomiske ressurser, har det vært nødvendig å gjøre noen avgrensninger. I samråd med prosjektansvarlig ble det derfor avklart at møter skulle holdes med de mest sentrale partene i saken. Prosjektet har på bakgrunn av dette hatt møter med Numedalsbanen AS, som representant for Numedalsbanen og alle interessegrupper rundt banen og turistsjefen i Nore og Uvdal som representant for reiselivs- og næringslivsinteresser i øvre Numedal.

---

### **3. AVKLARING AV FORHOLD**

Numedalsbanen beslaglegger store arealer i Numedal, deriblant viktig areal i sentrumsnære områder. Prosjektet har derfor sett nærmere på dette.

#### **Frigjøring av areal i sentrumsområder**

Utvikling og bruk av stasjonsområdene kan være et positivt bidrag til sentrumsutviklingen, og kan både styrke sentrumstilbudet og skape økt aktivitet. Både bygninger og utomhusarealer kan gjøres tilgjengelig for næringsliv og/eller offentlig virksomhet, og det kan være aktuelt å gjøre endringer for å tilpasse nye behov. Jernbanearealene i sentrumsområdene er viktige i forbindelse med kommunenes utvikling i tråd med sentrumsplanene. Bruk av stasjonsområdene kan i tillegg være positivt med tanke på vedlikehold og det estetiske aspektet. Stasjonsbygningene har betydning for den totale sentrumsopplevelsen og bør bidra til å gi et godt visuelt inntrykk. Gjennom møtene med JBV og ROM har prosjektet fått oversikt over eiendomsforhold og muligheter for frigjøring av areal. Kommunene har gitt klart uttrykk for at jernbanearealene har viktig betydning. Kommunenes sentrumsplaner bør legges til grunn. Arealet rundt stasjonsområdene er delt mellom JBV og ROM.

#### **Prosjektets anbefaling:**

- Det settes i gang en prosess mellom kommunene og ROM/Jernbaneverket for å finne løsninger på frigjøring / kjøp/ overtagelse av areal i sentrumsområdene i hht. kommunenes sentrumsplaner.
- Kommunen tar initiativ til en slik prosess.

#### **Frigjøring av landbruksareal**

Så lenge Numedalsbanen var i ordinær drift var det nødvendig med tilstrekkelig areal for å sikre at folk og fe ikke kom for nære skinnegangen. Det var også nødvendig med areal for å sikre vedlikehold. Med dagens situasjon er behovet for areal betydelig mindre. Prosjektet har vært i kontakt med grunneiere som i dag leier tilbake landområder fra hhv. JBV eller ROM. Dette er u hensiktsmessig.

#### **Prosjektets anbefaling:**

- Grunneierne tar kontakt med kommunene for å sette i gang en prosess for hensiktsmessig arrondering av eiendom.
- Kommunene rolle er bistand / samordning i prosessen.

---

## **Jernbanegjerder**

Når det gjelder jernbanegjerder har situasjonen også endret seg. Dagens situasjon er at deler av gjerdene er i dårlig så forfatning at de kan være til skade for vilt. Gjerdene kan også i ulykkessituasjoner enkelte steder være til direkte fare for menneskeliv da de står svært nærme vegbanen. Dette har Statens Vegvesen tatt opp med prosjektet. (Se vedlagte bilder). Gjerdene er også enkelte steder til hinder for vegetasjonsrydding langs vei. Gjerdene står ofte i eiendomsgrenser. Skal gjerdene fjernes, må kommunene sørge for at det settes ned grensemerker. Gjerder og grindssystemer er deler av kulturminnet Numedalsbanen, enkelte steder kan det derfor være aktuelt å vedlikeholde disse i stedet for at de fjernes.

### **Prosjektets anbefaling:**

- Det settes i gang tiltak for å få fjernet jernbanegjerder langs hele strekningen. Arbeidet gjøres i tett samarbeid med Statens Vegvesen.
- Tiltaket gjøres i overensstemmelse med innholdet i en eventuell fredningsbestemmelse.
- Kommunene tar initiativ til dialog med Statens Vegvesen og vernemyndighetene.

## **4. MILJØ, OPPRYDNING OG ESTETIKK**

### **Sviller og skinner**

Langs skinnegangen ligger relativt store mengder materiell, gamle sviller og skinner. Enkelte steder er dette stablet opp i depot på holdeplasser eller langs skinnegangen, men de fleste steder ligger det igjen langs skinnegangen. Estetisk er dette ikke pent å se på, særlig med tanke på at banen nå først og fremst brukes til reiselivsformål. Avrenning og forurensning fra sviller har vært diskutert som problem i forbindelse med svillene som ligger langs banen. I følge Jernbaneverket skal ikke dette lenger være noe problem, da eventuell avrenning fra svillene allerede har skjedd. Prosjektet har også hatt dialog med Jernbaneverket i forhold til opprydning på stasjonsområder etter fjerning av materiell med verdi.

### **Prosjektets anbefaling:**

- Jernbaneverket har ansvaret for oppstart av gjennomføring av tiltakene.
- Skrot og skrap på stasjonsområdene fjernes.
- Det ryddes opp i sviller.
- Overflødig sviller og skinner bør fjernes av estetiske hensyn, dette i forhold til status på banestrekningen.
- Hele strekningen Rollag- Rødberg ryddes for vegetasjon.

---

## **Fjerning av skinnegang – bruk til gang- og sykkelvei**

I løpet av prosjektperioden har ulike forslag til bruk av skinnegang vært foreslått. Et av forslagene har vært å rive skinnegang og tilrettelegge for gang- og eller sykkelvei langs deler av traseen.

For å sjekke ut faktiske muligheter og normaler i forbindelser med dette har prosjektet vært i kontakt med Statens Vegvesen og Buskerud Fylkeskommune. I flg repr. fra Statens Vegvesen er normalen til sykkel- og gangvei 3 meter bredde med asfalt, i tillegg kommer 0,25 m skulder på hver side. Vegvesenets erfaring er at hvis en gang- og sykkelvei skal bli brukt må den være en reell snarvei for gående og syklende, og den må ligge der folk bor og ferdes. Gang – og sykkelvei utenfor allfarvei blir lite brukt. Skal disse brukes bør de også ha belysning. Alternativ til en ordinær gang – og sykkelvei kan være turvei.

Når det gjelder muligheter for sentrale midler til opprustning, etablering og vedlikehold av gang – og sykkelvei, så kontaktet prosjektet samferdselsavdelingen i Fylkeskommunen ang dette. I følge Fylkeskommunen er kostnader med omlegging av jernbanetrase til sykkel- og gangvei et tiltak kommunen selv må bekoste og heller søke utviklingsmidler fra Fylkeskommunen innenfor reiseliv eller liknende. Fylkeskommunen prioriterer i hovedsak tiltak langs fylkesveier i henhold til fylkesveiplanen. Muligheten for å søke om midler fra JBV eller RA faller også bort dersom skinnegangen rives opp.

### **Prosjektets anbefaling:**

- Det anbefales at det ikke igangsettes noen prosess om fjerning av skinnegang langs jernbanetraseen.
- Det legges opp til at syklistene kan ta med sykkel på dresinen.

## **5. FRAMTIDIG BRUK AV NUMEDALSBANEN OG STASJONSOMRÅDENE**

Banestrekningen er unik i nasjonal sammenheng på grunn av sin alder, autentisitet og det helhetlige miljøet omkring, med godt bevarte bygninger og installasjoner. Med utgangspunkt i banen og dens attraksjonsverdi, har reiselivet mulighet til å utvikle aktiviteter basert på både historie- og kulturformidling samt naturopplevelse. Det er allerede gode erfaringer med utleie av dresin, og det ligger et potensiale i å utvide dresintilbudet til å omfatte større deler av strekningen, og med flere utleiesteder. Dette kan igjen suppleres med tilbud som overnatting, servering og andre aktiviteter, eventuelt som pakkelsninger. Eksisterende bygningsmasse kan være aktuell å benytte i denne sammenhengen.

I Numedalsbanens nærområde ligger også tre andre baner, Tinnosbanen, Rjukanbanen og Krødernbanen. Disse tre banestrekningene er alle opprustet til persontrafikk som turistformål. Ved at det på Numedalsbanen satses på en

---

annen bruk enn persontrafikk, vil banen framstå som unik, og den kan dermed ha en sterk attraksjonskraft. Dette kan også bidra til et større verdiskapningspotensiale.

Numedalsbanen er i dag en av fem baner i Norge der det tilbys dresinsykling. Banen er også den lengste strekningen av de fem. Per i dag er ingen av de andre banestrekningene foreslått vernet.

Numedalsbanen er en viktig ressurs for deler av reiselivet i dalen, her er det stort potensiale for videreutvikling av dresintilbudet, tilhørende opplevelser og tilbud. En utvidet dresinsatsning kan også sette Numedal i en særegen posisjon når det gjelder å tilby naturopplevelser for ulike grupper, slik som blant annet bevegelsehemmede. Å bevege seg gjennom landskapet på dresin er en variert opplevelse der syklisten kommer tett på naturen, og som gir tilgang til steder som ikke er tilknyttet vei eller annen infrastruktur.

Spesielt for Numedalsbanen er at en så stor andel av tilhørende bygningsmasse er bevart, dette er med på å skape det autentiske miljøet rundt banen. Å ta i bruk mest mulig av bygningene, kan være et nøkkelord i forhold til videre bevaring av disse. Det er mange bruksmuligheter som kan være aktuelle; reiselivsformål, overnatting og servering, formidlingsformål, som utstillingsobjekt, eller som rom for utstilling, bibliotek, aktiviteter knyttet til formidling eller andre næringsformål.

#### **Prosjektets anbefaling:**

- Dresinsykling på større deler av strekningen
- Bedre organisering og utvikling av dresintilbudet mellom Rollag og Rødberg.
- Skilting langs traseen; informasjon om banens historie, stoppesteder langs strekningen – knytte sammen interessante kulturtilbud.
- Bygningsmassen har samme eier som banen – sikrer ivaretagelse over tid.

## **6. ØKONOMI**

Kommunene har gjennom hele prosjektperioden vært opptatt av de økonomiske forholdene. Kommunenes økonomiske ansvar har ikke vært klart. Dette har ført til stor tvil og usikkerhet. Skal kommunene påta seg eieransvar må de økonomiske forutsetningene ligge til grunn.

#### **Prosjektets anbefaling:**

- Kommunene må kunne forvente at Jernbaneverket og Riksantikvaren avklarer de økonomiske forholdene og synliggjør hvilke beløp som stilles til grunn for framtidig eierskap.

---

## 7. SIKKERHET

Sikkerhetsaspektet i forhold til tunneller og rasfarlige strekninger er viktig. Uavhengig av om banen blir liggende som i dag, eller blir vernet og tas mer i bruk vil forholdet til sikkerhet være meget viktig. Farefulle strekninger og sikkerhet inne i tunneller kartlegges særlig i forhold til dresinbruk.

### Prosjektets anbefaling:

- Jernbaneverket presenterer og gjennomgår sine analyser og rapporter om tunnellsikring, rasutsatte områder og tilstandsrapport for skinner og sviller.
- Regelmessige og grundige kontroller av tunneller, sviller, skinner og utsatte områder.

## 8. EIERSTRUKTUR

Det formelle eierskapet til banen kan organiseres på ulike måter. Et alternativ, som blant annet er brukt for liknende objekter, er at dette organiseres som en stiftelse. Et eierskap til Numedalsbanen organisert som en stiftelse, vil være en organisasjonsform som kan motta overføringer fra statlige organer som Riksantikvaren og Jernbaneverket.

### Prosjektets anbefaling:

- Stiftelse som eierform vurderes, og det avdekkes interesse blant aktuelle deltagere i stiftelsen.
  - Aktuelle deltagere i en stiftelse kan være:
    - Buskerud Fylkeskommune
    - Nore og Uvdal kommune
    - Rollag kommune
    - Flesberg kommune
    - Numedalsbanen AS
    - Statens Vegvesen
- Andre eierstrukturer vil en kunne komme fram til i møte kommunene skal ha med Jernbaneverket og i møte med Riksantikvaren.

---

## 9. KONKLUSJON - ANBEFALINGER

Prosjektet går inn for at strekningen Rødberg – Rollag vernes til bruk, og at dresinproduktet videreutvikles. Begrunnelsen for dette er Numedalsbanen anses for å ha viktig kulturhistorisk verdi for området. Ved at strekningen vernes og eierskapet overtas av nye lokale aktører vil beslutningene ligge på et lokalt nivå, og det vil i større grad være mulig å styre utviklingen av kulturminnet i den retning området selv ønsker. Dette må gjøres i samsvar med Riksantikvarens fredningsbestemmelser, og i nært samarbeid med Fylkeskommunens kulturminneavdeling. Numedalsbanen har et høyt autentisitetetsnivå. Store deler av skinnegang og bygninger er intakte, selv om behovet for vedlikehold er stort. Skal dette bevares videre vil vern være den eneste måten å sikre helheten på. Alternativet er at banen og de tilhørende installasjonene ikke vernes, at eierskapet er som tidligere og dagens situasjon fortsetter.

I reiselivssammenheng legges det stor vekt på viktigheten av å bygge videre på stedlige verdier. Ut fra de forhold prosjektet har avdekket har Numedalsbanen et stort potensial som foreløpig er lite utnyttet i forhold til dette. Det er utarbeidet en uavhengig og objektiv mulighetsstudie for hva banen kan brukes til, denne er blant annet lagt til grunn for prosjektets vurderinger.

Som nevnt under kapitlet om anbefalinger for framtidig bruk, kan Numedalsbanen ha potensiale for næringsutvikling i større grad enn det som er utnyttet i dag. Hvis det skal bli attraktivt for reiselivsaktører eller andre å investere i aktivitet knyttet til banen, er forutsigbarhet i forhold til vedlikehold og eierskap viktig. Dagens situasjon er med på å hemme utvikling og investering i forhold til dette.

---

## **10. AVSLUTNING**

Numedalsutvikling har gjennom denne foreløpige rapporten for forprosjektet forsøkt å kommentere de fleste punkter i forhold til prosjektplanen. Prosjektet er positive til vern og ser store muligheter i forhold til å ta banen og bygningsinstallasjonene mer i bruk. Et bredt og godt samarbeid mellom partene er avgjørende for å sette i gang prosesser av et mulig vernevedtak.