

Utfyllende informasjon til utvidet søknad om støtte til statlig sikring og grunnleggende istandsetting av Smålenbanens vestre kystlinje

Bakgrunn

I 2018 ble det søkt om økonomisk støtte til statlig sikring og grunnleggende istandsetting av Smålenbanens vestre kystlinje. Det ble gitt tilsagn fra Miljødirektoratet til denne søknaden. Gjennom dialog med Miljødirektoratet og Akershus fylkeskommune sender nå Vestby kommune over en utvidet søknad.

Smålenbanens vestre kystlinje er en del av den gamle jernbanetraséen gjennom Vestby kommune. Området strekker seg fra Sonsveien stasjon i sør, gjennom Hølen tettsted, til Kjennstjernet i nord. Dette er det området som ønskes statlig sikret.

Traséen som helhet, fra Sonsveien stasjon til Kjennstjern er i dag et viktig friluftsområde, og er kartlagt som et svært viktig friluftsområde gjennom kommunens arbeid med verdsetting av friluftsområder. Området som ønskes statlig sikret har en total lengde på omtrent 5,7 km, og et areal på omtrent 104 300 m².

Deler av området brukes allerede i dag til fot- og sykkelturner, og som transportåre for syklende mellom Hølen tettsted og Sonsveien stasjon. Når man kommer sørfra opp til Hølen må man i dag sykle ned i Hølen, rundt en omvei, før man kan sykle tilbake på den aktuelle traséen dersom man ønsker å fortsette nordover mot Kjenn og Vestby sentrum. 500 meter av traséen er i dag ikke opparbeidet, og bør opparbeides for å få en sammenheng i området, og få dannet en helhetlig transportåre. Hølen og Såner vel i Vestby kommune har jobbet mye med å få opparbeidet denne gamle jernbanetraséen med subbusdekke. Hølenviadukten, som er broen som strekker seg over Hølen tettsted, og en liten strekning nord for viadukten (total lengde på 500 meter) mangler imidlertid slik opparbeiding. Per dags dato er det Bane NOR som er grunneier for dette arealet. Bane NOR gjennomførte sikringstiltak på Hølenviadukten i perioden februar til mai 2018. Bane NOR har også sagt seg villig til å sette viadukten i stand i løpet av 2019), men dette krever i så tilfelle at kommunen overtar eieransvaret for viadukten, og med dette også ansvaret for fremtidig vedlikehold. Dersom kommunen skal ta på seg dette ansvaret vil det være vesentlig at viadukten blir ferdig opparbeidet som gang- og sykkelvei for å ferdigstille strekningen fra sør til nord. Fremtidige vedlikeholdskostnader for Hølenviadukten er estimert til å ha en kostnadsramme på 2,6-2,85 millioner om 20 år. Det forventes ikke noe videre vedlikehold av brukonstruksjonen enn dette.

I 2018 har Vestby kommune jobbet mye med dette prosjektet, i samarbeid med Miljødirektoratet, Akershus fylkeskommune og Bane NOR. Gjennom ulike prosesser i 2018 har det blitt tydelig at dette er et stort og viktig prosjekt for Vestby kommune. Kommunen ser at en tilrettelegging av Smålenbanen som friluftsområde vil gi mange muligheter for kommunen. Det er muligheter for ulik tilrettelegging langs selve strekningen, informasjonstiltak om natur og kultur, og tilrettelegging koblet mot kommunens andre friluftsområder. Det vil blant annet være mulig å skille gang-/sykkelmuligheter for adkomst til kommunens 13 andre statlig sikrede friluftsområder. Alle disse 13 områdene er knyttet mot kysten, og ligger spredt langs sjøen i hele kommunen, fra nord til sør. Vestby kommune jobber for tiden med en sykkelstrategi. I sykkelstrategien er det tatt med informasjon om hvordan man kan sykle til de ulike strendene i kommunen. I tillegg vil det sannsynligvis komme med et tiltak i handlingsdelen til sykkelstrategien, hvor det skal gjøres en

kartlegging av «sykkel-turveier» i kommunen, og utarbeides informasjonskart for dette. Med økt informasjon om mulighetene for sykling forventes det også en økt interesse for slik sykling.

Masteroppgaver og forskning

Vestby kommune har i starten av 2019 vært i møte med en masterstudent og førsteamanuensis Knut Bjørn Stokke ved NMBU. Masterstudenten skal skrive masteroppgave om Smålsbanens vestre kystlinje. Masteroppgaven skal se på en mulighetsstudie for tilrettelegging langs strekningen. Vestby kommune jobber også med muligheten for om det kan gjennomføres flere masteroppgaver med Smålsbanen som tema. Her er det av interesse å få gjennomført kartlegging av botanikk og entomologi for å se på bruk av området opp mot ivaretagelse av biologisk mangfold.

Kommunen vil også se på muligheten for å samarbeide med forskermiljø for å se på bruk av strekningen, før og etter istandsetting av Hølenviadukten, og også for å se på effekten av andre tilretteleggingstiltak. For å kunne dokumentere bruksfrekvens har kommunen gått i dialog med Miljødirektoratet om innkjøp av en aktivitetsteller. Slik teller bør settes ut allerede våren 2019 slik at man kan få dokumentert aktiviteten på strekningen før og etter åpning av viadukten. Det vil være aktuelt å flytte på telleren, slik at den i perioder plasseres på den sørlige delen av strekningen, og i andre perioder plasseres på den nordlige delen av strekningen. Etter åpning av viadukten vil det være aktuelt å sette telleren ved viadukten for å registrere kryssninger.

Prosjektstilling

Med bakgrunn i at kommunen ser at prosjektet med Smålsbanens vestre kystlinje har blitt et større prosjekt enn forutsatt i begynnelsen av prosjektet, ønsker kommunen å opprette en 50 % prosjektstilling som prosjektleder for Smålsbanens vestre kystlinje. I utgangspunktet ønsker kommunen å opprette denne stillingen for et år. Opprettelse av en slik stilling vil gi kommunen et bedre gjennomføringsgrunnlag for tilrettelegging langs Smålsbanen og de ulike prosjektene som knytter seg til Smålsbanen, slik som etablering av en «Natur- og kulturguide» (se vedlagte «smålsbanens vestre kystlinje – konsept»), utarbeidelse av informasjonsmateriale om området og opplevelsesmuligheter både nær strekningen og lenger unna, og samarbeid med det lokale næringslivet. På bakgrunn av dette inkluderer vi søknad om 50 % finansiering av denne prosjektstillingen i vår søknad.

Ettersom det i utgangspunktet planlegges en 50 % prosjektstilling i ett år søkes det om finansiering fra Miljødirektoratet til halvparten av kostnadene til denne stillingen. Denne prosjektstillingen vil i utgangspunktet dekkes av en person som allerede jobber i Vestby kommune, og som har god kjennskap til kommunen. 50 % av denne personens stilling vil frikjøpes til prosjektlederstillingen. Det vil således tilsettes en person i en 50 % stilling som tar noen av de andre oppgavene denne personen jobber med. Ettersom det allerede er to medarbeidere i kommunen som jobber med dette prosjektet kan det være aktuelt å fordele prosjektstillingen på de to, med en fordeling på 20 % og 30 %, slik at det blir en person som får hovedansvaret for prosjektet. Ved at stillingen fordeles på to personer sikrer man også fleksibilitet i prosjektet og det vil være positivt å kunne dele på en del oppgaver.

Kommunen vurderer også muligheten for å forlenge denne prosjektstillingen til en varighet på to år. Muligheten for en slik forlengelse avhenger av kommunens økonomi i prosjektet. Dette avhenger således av om Miljødirektoratet gir tilsagn til denne søknaden, og omfanget av tilsagnet.

Andre samarbeid

Gjennom arbeidet med Smålensbanen har kommunen samarbeidet og hatt dialog med Hølen og Såner vel. Velforeningen har tidligere jobbet mye med å få opparbeidet den gamle jernbanetraseen med subbusdekke. Velforeningen har jobbet hardt for istandsetting av strekningen, og fikk i 2017 utarbeidet dokumentet «Jubel for jernbanebrua!». Velforeningen har fortsatt stor interesse for prosjektet, og har sendt søknad til Riksantikvaren om økonomisk støtte til et forprosjekt som har som mål å utvikle Hølen- Son- Sonsveien til et mer attraktivt reisemål, og på denne måten gi økte inntekter til det lokale næringslivet. På denne måten vil man også styrke lokalsamfunnet og sikre ivaretagelse av viktige kulturminner i området over tid, gjennom at det blir satt i en kontekst som sikrer fremtidig bruk og skjøtsel.

I tillegg til samarbeid med velforeningen er det aktuelt å samarbeide med natur- og friluftsansjonyonene i Vestby, Vestby historielag, Vestby forsvarsforening og alle kommunens innbyggere. Det må legges opp til bred medvirkning i et videre prosjekt. Det bør gjennomføres informasjons-/arbeidsmøter, og det bør etableres en arbeidsgruppe som inkluderer både det offentlige og aktuelle lag og organisasjoner.

Parkering

Det vil være behov for etablering av HC-parkering i tilknytning til strekningen. Det er ikke planlagt å legge til rette for annen parkering, ettersom det i utgangspunktet er ønskelig at dette området skal nås til fots, med sykkel, eller kollektivt. Det er imidlertid naturlig å legge til rette for HC-parkering ettersom området vil bli et universelt utformet friluftsområde. Området kan således bli et flott utfartsområde for de som trenger litt ekstra tilrettelegging for å kunne bruke friluftsområder.

Slik situasjonen er nå er det ikke utpekt et bestemt område for HC-parkering langs strekningen. Kommunen ser imidlertid på ulike løsninger for dette, enten på områder som kommunen allerede eier i dag, eller på områder som tilfaller kommunen ved overdragelse av eiendommer fra Bane NOR til kommunen. Per i dag er det etablert HC-parkering ved Sonsveien stasjon. Det er mulig å bruke disse, men det er også ønskelig å etablere egne HC-plasser som er tettere knyttet til strekningen.

Andre og fremtidige søknader

I forbindelse med prosjektet ser kommunen også på muligheter for andre søknader om økonomisk støtte, herunder spillemidler til belysning av den delen av strekningen som mangler det. Det ses også på muligheten for å søke støtte fra Aktivitetssløftet (Akershus fylkeskommune) for å gjennomføre en studietur til Holmestrand, som har gjennomført et lignende prosjekt, og for å kunne sette i gang et prosjekt som ser på bruk av strekningen før og etter tilrettelegging.

Gjennomføring

Bane NOR skal slutføre sine arbeider med istandsetting av viadukten i løpet av 2019. Bane NOR forventer å motta en fremdriftsplan for entreprenørens arbeider med viadukten. Denne fremdriftsplanen forventes i uke 3. Når denne foreligger kan kommunen jobbe videre med å legge arbeidet med opparbeidelse av dekke, gjerde og belysning på viadukten ut på Doffin. I utgangspunktet skal kommunens arbeider settes i gang umiddelbart etter at Bane NOR er ferdige

med sine arbeider. På denne måten sparer man tid og penger ved at kommunen kan bruke det stillaset som settes opp ved viadukten i forbindelse med Bane NORs arbeider.

Når det gjelder overskjøting av arealer fra Bane NOR og Statens Vegvesen til Vestby kommune planlegges dette også gjennomført i løpet av 2019. Overskjøting av arealene skal gjennomføres etter at Bane NOR er ferdige med sine arbeider på viadukten.

Opparbeidelse av dekke på den siste delen av strekningen, og rehabilitering av de to mindre bruene, planlegges gjennomført i 2019 eller våren 2020.

Oversikt økonomi

Følgende utgifter er beregnet for prosjektet:

UTGIFTER	
Kostnadsoverslag - opparbeidelse av dekke over Hølenviadukten	kr 4 848 750
Utskiftning av dekke på to mindre broer på strekningen	kr 225 000
Opparbeide grusdekke på strekningen langs Kjennstjernet (120 kr/m * 900 m)	kr 108 000
To hvilebenker og to rastebenk for UU	kr 30 000
Arealoverføring og tinglysning av skjøter	kr 40 500
Prosjektstilling (50 % stilling i ett år)	kr 325 000
SUM UTGIFTER	kr 5 577 250

Det er allerede gitt tilsagn fra Miljødirektoratet til søknad innsendt i 2018. Akershus fylkeskommune bidrar også inn i prosjektet:

AKTØR	BELØP
Miljødirektoratet (tilskudd)	kr 2 554 750
Akershus fylkeskommune (tilskudd)	kr 1 000 000
SUM TILSKUDD	kr 3 554 750

I tillegg til disse tilskuddene skal Bane NOR bruke 7 000 000 kr på istandsetting av brukonstruksjonen.

Samlet oversikt:

SUM UTGIFTER	kr 5 577 250
SUM TILSKUDD	kr 3 554 750
UTGIFTER SOM IKKE DEKKES GJENNOM TILSKUDD (kostnadsoverslag÷tilskudd)	kr 2 022 500

Ettersom det etter kommunens vurdering er mulig at det statlig sikrede området vil få regional bruk på sikt, søker vi om finansiering av restbeløpet som ikke dekkes gjennom de tilskudd som allerede er

gitt. Da vi har fått opplyst fra Miljødirektoratet at det ikke vil være mulig å få dekket mer enn 50 % av lønnskostnadene for en prosjektleder, trekkes det fra 50 % av denne spesifikke kostnaden. Det søkes således om tilskudd på **1 860 000 kr.**

Som nevnt vurderer også kommunen muligheten for å forlenge denne prosjektstillingen til en varighet på to år. Muligheten for en slik forlengelse avhenger av kommunens økonomi i prosjektet. Dette avhenger igjen av om Miljødirektoratet gir tilsagn til denne søknaden, og omfanget av tilsagnet.

For øvrig ønsker vi å synliggjøre de driftskostnader kommunen har estimert for strekningen de neste 20 årene. Dette er driftskostnader som skal dekkes av kommunen. Kommunen vil således ta på seg noen kostnader utover det som følger av oversikten ovenfor:

DRIFTSTILTAK	BELØP (summert for 20 år frem i tid)
Vedlikehold av brukonstruksjon Hølenviadukten – hvert 20. år (avsettes 142 500 kr årlig)	kr 2 850 000
Brøyting (36 000 kr/år)	kr 720 000
Strøying (5 000 kr/år)	kr 100 000
Skraping/etterfylling av grus (20 000 kr/år)	kr 400 000
SUM	kr 4 070 000

Det forutsettes vedtak i kommunestyret om delfinansiering av prosjektet med dekning av det beløp som ikke dekkes gjennom økonomiske tilskudd. Kommunen vil forberede slik sak, men det er nødvendig med tilbakemelding på søknaden før vi kan fremme slik sak, slik at et konkret beløp kan legges frem for kommunestyret.

For øvrig viser vi til opplysninger gitt i søknaden i 2018.