



DRANGEDAL KOMMUNE
TURVEG KRAGERØBANEN
JUNI 2017

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:	Drangedal Kommune
Rapporttittel:	Turveg Kragerøbanen
Utgave/dato:	1/
Filnavn:	Turveg Kragerøbanen.docx
Arkiv ID	
Oppdrag:	612730-01–Turveg Kragerøbanen
Oppdragsleder:	Aud Wefald
Avdeling:	Plan og urbanisme
Fag	Konsept og mulighetsstudier
Skrevet av:	Aud Wefald
Kvalitetskontroll:	Sissel Nybro
Asplan Viak AS	www.asplanviak.no

FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Drangedal kommune for å gjennomføre kartlegging av nedlagt jernbanespor med sikte på å vurdere etablering av turveg. Arne Ettestad har vært kontaktperson for oppdraget i Drangedal kommune.

Aud Wefald har vært oppdragsleder for Asplan Viak. Sissel Nybro har også deltatt i arbeidet.

Skien, 16.06.2017

Aud Wefald
Oppdragsleder

Sissel Nybro
Kvalitetssikrer

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn	1
2	Historisk utvikling	2
3	Forutsetninger.....	3
3.1	Universell utforming av turveger.....	3
3.2	Forhold til grunneiere.....	3
3.3	Standard på opparbeidelse	3
3.4	Andre verdier	3
4	Tilrettelegging for turveg.....	4
4.1	Vurdering av egnethet	4
4.2	Sikring.....	8
4.3	Andre tiltak.....	9
5	Anbefaling.....	11

1 Bakgrunn

Drangedal kommune ønsker å etablere turveg på jernbanesporet på den nedlagte strekningen fra Eskilt (ved renseanlegget) til Kragerø grense sør for Merkebekk, totalt ca. 5,5 km.

Fylkesmannen har gitt et tilskudd for gjennomføring av følgende forberedende arbeider:

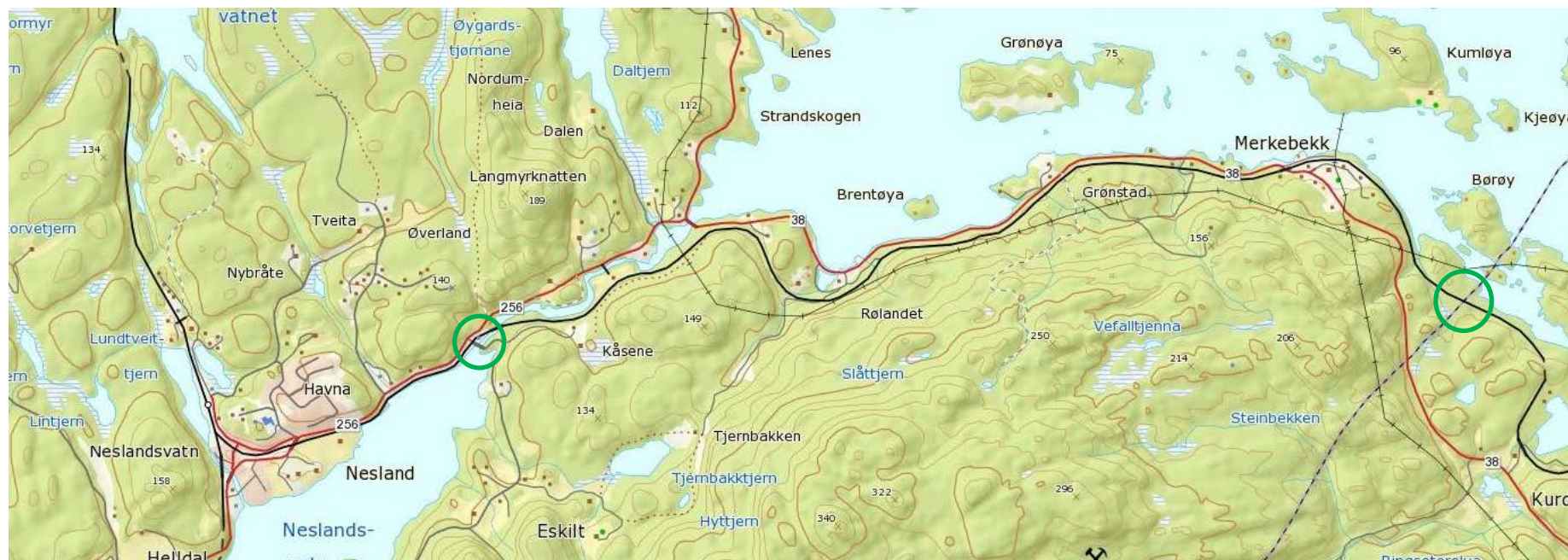
- Registrering av ferdselsveger for gående/syklende for å komme inn på jernbanesporet på strekningen

renseanlegget-Merkebekk, evnt Kragerø grense

- Vurdering i forhold til universell utforming for disse ferdselsvegene nær jernbanesporet
- Kort beskrivelse av tiltak som er nødvendig for å sikre best mulig universell utforming på strekningen, med hovedvekt på tilførselsveger som forbinder med annet vegsystem eller spesielle plasser (rasteplasser, utsiktspunkter osv.)

- Registreringa bør også – med en kort beskrivelse - inkludere punkter/steder på jernbanetraseen der sikkerhetstiltak kreves for gående/syklende, samt steder med verdifulle kulturminner.

Denne rapporten beskriver gjennomført registrering og beskrivelse av tiltak i hht til føringer gitt av fylkesmannen i tilsagn om tilskudd.



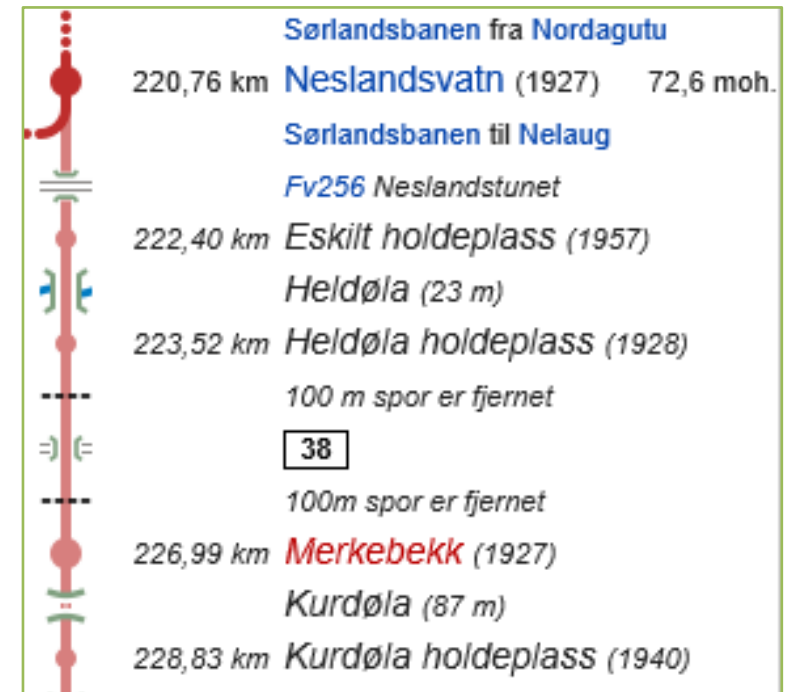
Figur 1-1 Kart som viser aktuell turvegrasé. Start- og endepunkt er vist med grønn ring. Neslandsvatn sentrum med skole, barnehage og mange boliger til høyre.

2 Historisk utvikling

Kragerøbanen, som er et sidespor til Sørlandsbanen, ble åpnet i 1927. Den gikk mellom Neslandsvatn og Kragerø og hadde en samlet lengde på 26,6 km. Banen ble nedlagt for persontrafikk 1. januar 1989.

Ved Merkebekk er ca. 100 m av sporet fjernet i forbindelse med omlegging av fylkesveg 38. På denne strekningen er ikke traséen lenger framkommelig. For øvrig er det gjort få inngrep i banelegemet. Skinnene er imidlertid tatt bort på så godt som hele strekningen. Sviller er fjernet i enkelte partier.

Figur 2-1 Linjekart som viser strekningen fra Neslandsvatn til Kurdøla i Kragerø kommune. Det har vært to holdeplasser og en stasjon på den aktuelle strekningen: Eskilt, Heldøla og Merkebekk. Kilde: Jernbaneverket



Figur 2-2 Merkebekk stasjon med stasjonsbygningen som i dag nyttes som bolig. Kilde: Skinnelangs.no Foto: Erlend Garåsen

3 Forutsetninger

3.1 Universell utforming av turveger

Turveger som er tilrettelagt for alle tar hensyn til bevegelses- og orienteringsevne, samt miljøaspekter. God tilgjengelighet er et viktig hensyn, og kort avstand til bolig gjør turvegen lettere å bruke. Det er viktig med jevne, faste og sklisikre overflater. Stigninger skal ikke være brattere enn 1:10 over korte strekninger, men helst slakere enn 1:20 hvis stigningen er lenger enn 25 m. Det bør være hvilemuligheter med tilpassede benker. Bredden på turvegen må gi tilstrekkelig plass for rullestoler og brede barnevogner. Anbefalt bredde er minst 1,8 m. Tverrfallet bør være høyst 2%. Over turvegen bør det være fri høyde på 2,25 m.

3.2 Forhold til grunneiere

Det er lagt til grunn at ferdselsveger som foreslås nyttes som adkomst til sporet fortrinnsvis bør ligge på grunn som er eiet av kommunen, vegvesenet eller BaneNor (Rom eiendom/jernbaneverket). Andre private grunneiere skal i utgangspunktet ikke involveres i denne fasen. Det samme gjelder områder som foreslås nyttet til parkeringsplasser eller rasteplass langs traséen.

3.3 Standard på opparbeidelse

3.3.1 Toppdekke

Turvegen skal ha enkel standard og opparbeides med grusdekke. Det skal ikke etableres belysning.

3.3.2 Sikring langs turveg

Det finnes ingen sentrale bestemmelser om sikring langs turveger. I mange tilfeller er det tatt i bruk turveger med bratte og høye vegskråninger som ikke er sikret på noen måte.

Turvegraséen mellom Eskilt og Merkebekk ligger delvis på høy og bratt skråning ut mot fylkesvegen eller vannet. Drangedal kommune ønsker at det skal gjennomføres sikring av områder som vurderes som farlige. Forslag til prinsipper for sikring er beskrevet i avsnitt 4.2.

3.4 Andre verdier

Det er ikke registrert kulturminner eller naturtypelokaliteter som er i konflikt med traséen eller aktuelle adkomstveger og parkeringsarealer.

Jernbaneanlegget er i seg selv et kulturminne selv om det ikke har noen form for vernestatus. Ved å ta det i bruk som turveg vil denne delen av lokal samferdselshistorie bli ivaretatt.



Figur 3-1 Turveg på nedlagt jernbanestrasé på Gamle Drammensbanen mot Røyken



Figur 3-2 Bratt skråning mellom turvegtrasé og fylkesveg 38

4 Tilrettelegging for turveg

4.1 Vurdering av egnethet

4.1.1 Lokalisering

Den aktuelle strekningen ligger ca. 1,5 km fra Neslandsvatn sentrum som er det nest største tettstedet i Drangedal kommune. Her ligger Kroken oppvekstsenter med skole og barnehage, flere boligfelt, dagligvarebutikk, kiosk og kafé.

Det pågår arbeid med å etablere GS-veg på den nedlagte jernbanetraséen fra Neslandsvatn til Eskilt hvor turvegen skal starte. GS-vegen går langs Neslandsvatn og følger fylkesveg 256.

Turvegen vil ligge nær skole, barnehager og mange boliger.

4.1.2 Natur og terreng

Det nedlagte jernbanesporet er på det nærmeste helt flatt og ligger godt til rette for å opparbeide turveg som tilfredsstillende krav om universell utforming.

Traséen følger elva fra Neslandsvatn til Heldøla og går videre på oversiden av fylkesvegen langs innsjøen Toke til Merkebekk. Herfra til kommunegrensa går den helt i vannkanten. Det er flott utsikt mot vannet langs store deler av strekningen. Enkelte partier går gjennom glissen skog. Sporet følger terrengformen og har mange kurver. Dette gjør at det stadig dukker opp nye og varierte utsyn langs traséen.

4.1.3 Tilgjengelighet

Det er mulig å etablere adkomster med tilfredsstillende stigningsforhold til turvegen fra eksisterende vegnett på flere punkter.

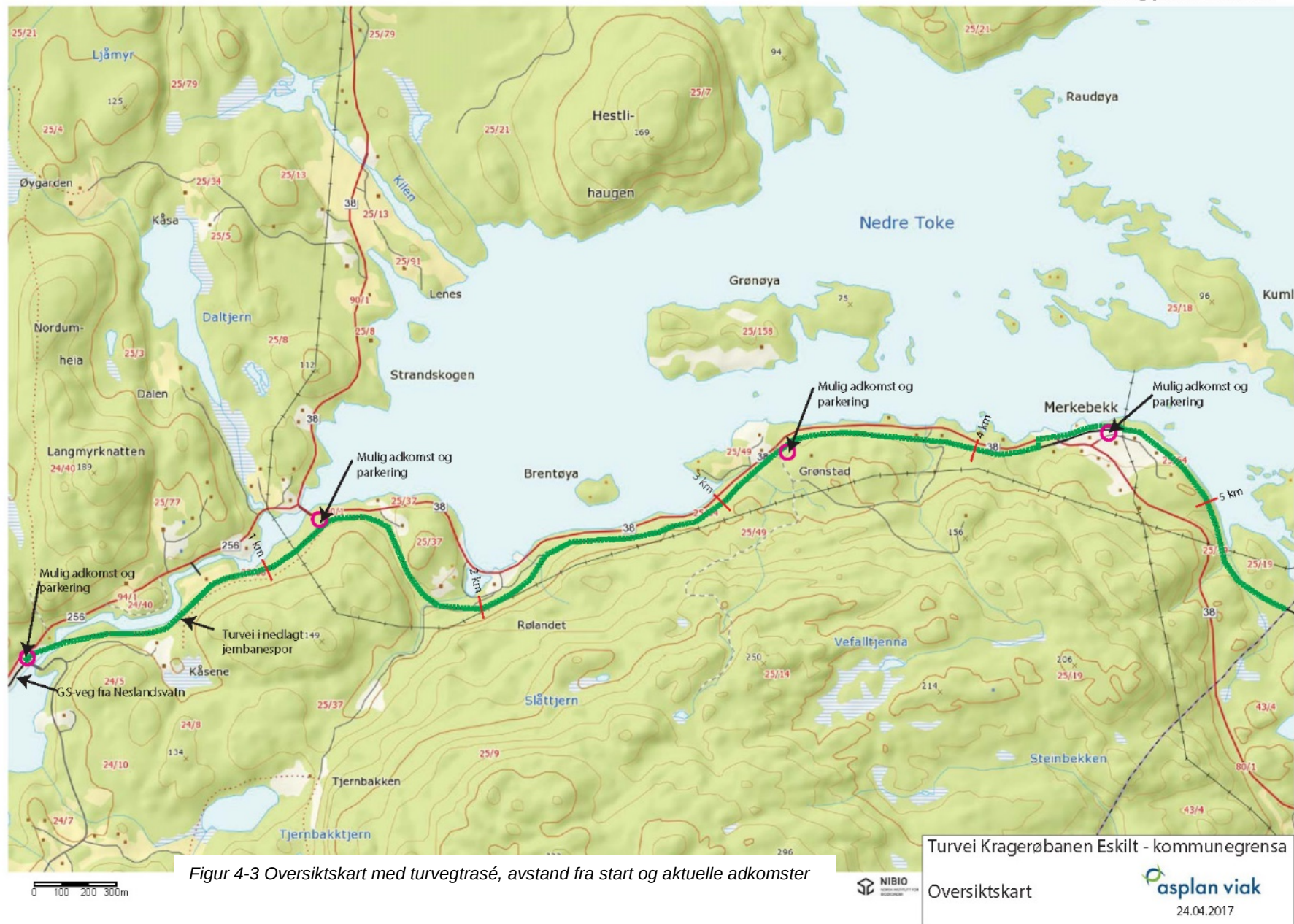
På de neste sidene er det tatt inn oversiktskart som viser fire aktuelle adkomster, samt en kortfattet beskrivelse av hver enkelt.



Figur 4-1 Utsyn mot Toke fra traseen

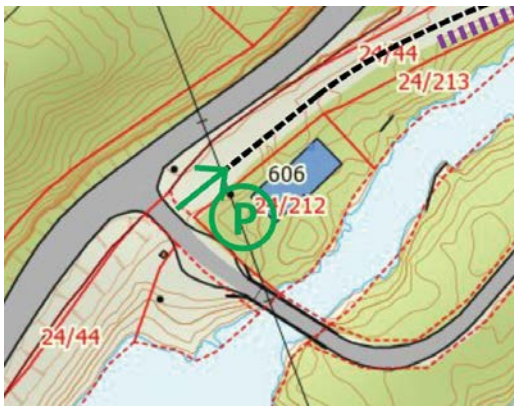


Figur 4-2 Fra parti som går gjennom skog



Adkomst 1 Eskilt

Området nås med bil via Fv 256 eller til fots på GS-veg fra Neslandsvatn som planlegges på første del av det nedlagte sporet. Etablert plass ved renseanlegg kan nyttes til parkering. Området er kommunal eiendom. 2 parkeringsplasser bør merkes for brukere av turveg. Det er ingen høydeforskjell fra parkeringsareal til starten av turvegen.



Over: Mulig parkeringsareal ved kommunalt renseanlegg

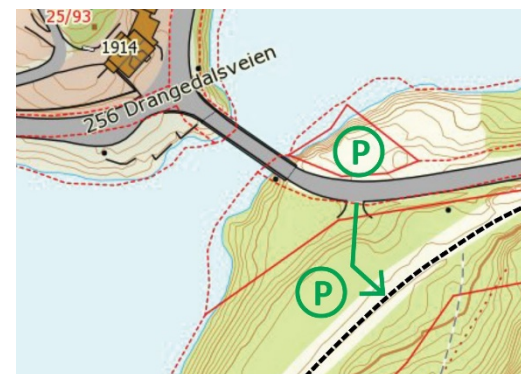
Adkomst 2 Heldøla

Området ligger sentralt ved tidligere Heldøla holdeplass nær krysset mellom Fv 38 og Fv 256.

Det er opparbeidet adkomstveg fra fylkesvegen til jernbanetraséen. Denne har en stigning på ca. 1:10. En liten del av vegen nærmest fylkesvegen ligger på eiendommen 25/37, som har privat grunneier.

Parkering kan løses på to alternative måter:

1. på areal på nordsiden av fylkesvegen (eier Telemark fylkeskommune)
2. på utvidet plass ved sporet – tidligere Heldøla holdeplass (eier Bane Nor)



I midten: Adkomstveg fra fylkesvegen

Nederst: Område for tidligere Heldøla holdeplass



Adkomst 3 Grønstad

Området ligger nær Fv 38 ved en eksisterende avkjøring som krysser jernbanesporet. Det kan etableres en liten parkeringsplass på nordøstsiden av sporet. Arealet ligger på Bane Nors eiendom.

Området er flatt og godt egnet som adkomstpunkt for turer for alle brukergrupper.

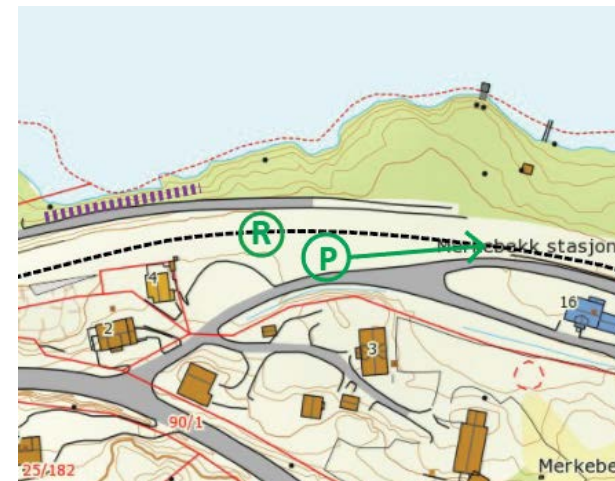


God tilgjengelighet til ny turveg ved Grønstad. Det kan etableres P-plasser på innsiden av sporet



Adkomst 4 Merkebekk

Området ligger i tilknytning til tidligere Merkebekk stasjon nær Fv 38 mellom Kragerø og Drangedal. Områdene vest for stasjonen var tidligere i bruk til jernbaneformål. Området er flatt og godt egnet til parkering. Arealet tilhører Bane Nor.



Store arealer som ikke er i bruk vest for Merkebekk stasjon er velegnet til parkering



De 4 adkomstene som er beskrevet vurderes alle som velegnet. De er godt fordelt på strekningen og ligger nær offentlig veg med gode muligheter for etablering av mindre parkeringsplasser på utsiden av fylkesvegen slik at de ikke vil være trafikkfarlige. Stigning fra P-plass til turveg tilfredsstiller krav til universell tilgjengelighet.

Nye adkomstveger og foreslåtte parkeringsplasser ligger på arealer tilhørende Bane Nor, Drangedal kommune eller Telemark fylkeskommune / Statens vegvesen (fylkesveggrunn). Ved Heldøla (adkomst 2) krysser den allerede opparbeidede adkomstvegen en privat eiendom over en strekning på ca. 3 m.

4.2 Sikring

Turvegen skal være tilgjengelig for alle brukergrupper, også syklistene. Selv om det er ikke er generelt krav om sikring av denne type veger, er det ønskelig å sikre mot bratte skrenter hvor det ikke er naturlige hindringer.

I mange områder er det en del vegetasjon i sideskråningene. Denne vil i utgangspunktet fungere som sikring. Det kan imidlertid bli ønske om å fjerne vegetasjon for å bedre utsikt fra turvegen. Endelig omfang av sikring bør derfor først fastsettes etter at det er avklart hvilke strekninger som skal ryddes for vegetasjon.

Følgende strekninger bør sikres:

- Skråninger tett på traséen, uten vegetasjonsdekke, som er brattere enn 1:2 og med større høydeforskjell enn 4 m
- Områder hvor det er liten avstand mot offentlig veg
- Bruer

Sikring gjennomføres i form av enkelt gjerde med høyde ca. 1 m i tre og/eller metallnett med plastbelegg. Gjerde bør utgjøre en fysisk hindring, men ikke være dimensjonert for å tåle påkjørsel fra maskinelt utstyr eller sykkel i stor fart.

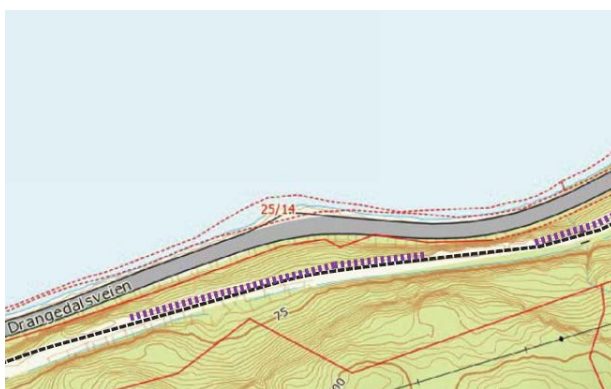
Det er gjennomført en enkel kartlegging av hele strekningen for å lokalisere strekninger med behov for sikring av skråninger. Det er ikke registrert områder med fare for ras inn mot traséen. Før turvegen tas i bruk bør det gjøres en mer detaljert kartlegging hvor det også tas hensyn til vegetasjon som er fjernet. Det vises til vedlagte kart.



Figur 4-4 Skråning med vegetasjonsdekke som gir tilstrekkelig sikring.



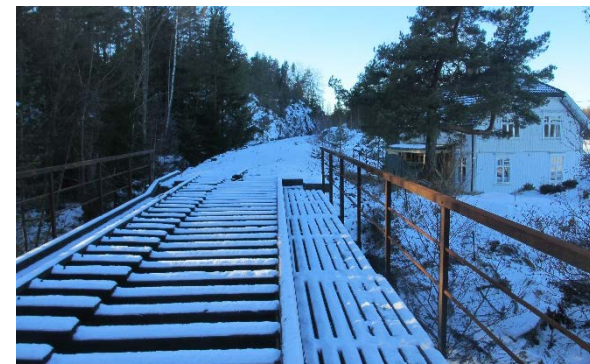
Figur 4-5 Skråning som må sikres. Den er bratt og høy med fylkesvegen i nedkant.



Figur 4-6 Utsnitt av detaljkart med strekninger med sikringsbehov avmerket - vist med fiolett stiplet strek



Figur 4-7 Strekning med behov for sikring på grunn av liten avstand til fylkesveg



Figur 4-8 Bru ved hvor rekkverk må utbedres og dekke forsterkes



Figur 4-9 Heldøla bru over elva fra Neslandsvatn er avsperrert inntil det er gjennomført sikringstiltak

4.3 Andre tiltak

4.3.1 Omlegging av trasé ved Merkebekk

Ved Merkebekk er jernbanesporet fjernet ved tidligere undergang for fylkesveg 38. For å sikre en sammenhengende turveg, må det finnes en ny trasé gjennom området.

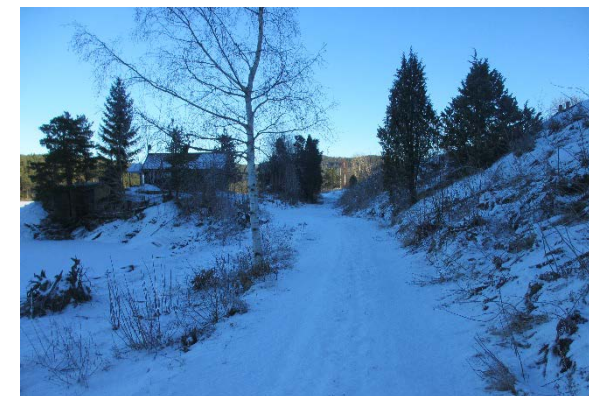
Skissen under viser ny trasé på en strekning på ca. 400 m. Den østre del av traséen mellom Merkebekk brygge og Merkebekk stasjon følger det gamle sidesporet mellom stasjonen og brygga. Her er det opparbeidet veifar med stigning maks 1:30. Fra brygga vestover mot fylkesvegen er det mulig å følge et gammelt vegfar, antagelig en gammel riksvegtrasé. Denne må opparbeides med nytt grusdekke. Over en kort strekning, ca. 15 m, har traséen et maksimalt fall på 1:15. Det legges videre

opp til kryssing av fylkesvegen før traséen igjen kan legges i det nedlagte jernbanesporet. Det er liten høydeforskjell mellom spor og vegbane, men behov for å fylle opp en mindre lokal forsenkning.



Figur 4-11 Gammelt vegfar mellom fylkesveg og Merkebekk brygge

Ny trasé følger gammelt vegfar og nedlagt sidespor. Det meste av området eies av Bane Nor, men arealene ved Merkebekk brygge, gnr. 25 bnr. 76, er i privat eie. Turvegtrasé gjennom området må avklares med grunneier.



Figur 4-12 Tidligere sidespor mellom Merkebekk brygge og stasjon



Figur 4-10 Forslag til ny trasé forbi Merkebekk vist med grønn stiplert sterk. Områder som er egnet for etablering av rasteplass er også tegnet inn.

4.3.3 Rasteplasser

Det finnes mange punkter på strekningen som er godt egnet til å sette opp enkle benker. Ved valg av steder bør det legges vekt på å finne punkt med fin utsikt.

Mange brukere av turvegen vil ha Merkebekk som et målpunkt. Avstanden fra Neslandsvatn sentrum er ca. 6 km. Kartet over viser to områder på Merkebekk som vurderes som svært godt egnet som rasteplass med bord og benker.

Ny trasé forbi Merkebekk innebærer at deler av det nedlagte sporet ikke inngår i traséen, men blir liggende som ubrukte blindveier. Dette gjelder arealene både på vestsiden og østsiden av området hvor sporet er fjernet.

Området i vest har en usjenert beliggenhet og er godt skjermet mot biltrafikk. Med litt rydding av vegetasjon kan utsikten mot Toke bli veldig flott. Rasteplassen kan nås fra Neslandsvatn uten å krysse fylkesvegen.

Rasteplass ved tidligere Merkebekk stasjon ligger noe tettere opp til bebyggelsen på Merkebekk. Området er imidlertid flatt og ligger nær foreslått areal på parkering. Det er flott utsikt mot vannet og bademuligheter i området.



Figur 4-13 Del av sporet som ender blindt



Figur 4-14 Utsyn mellom trærne fra område vest for Merkebekk



Figur 4-15 Anbefalt område for rasteplass



Figur 4-16 Utsikt mot Toke fra Merkebekk

5 Anbefaling

Strekningen er godt egnet for etablering av turveg som kan brukes av alle.

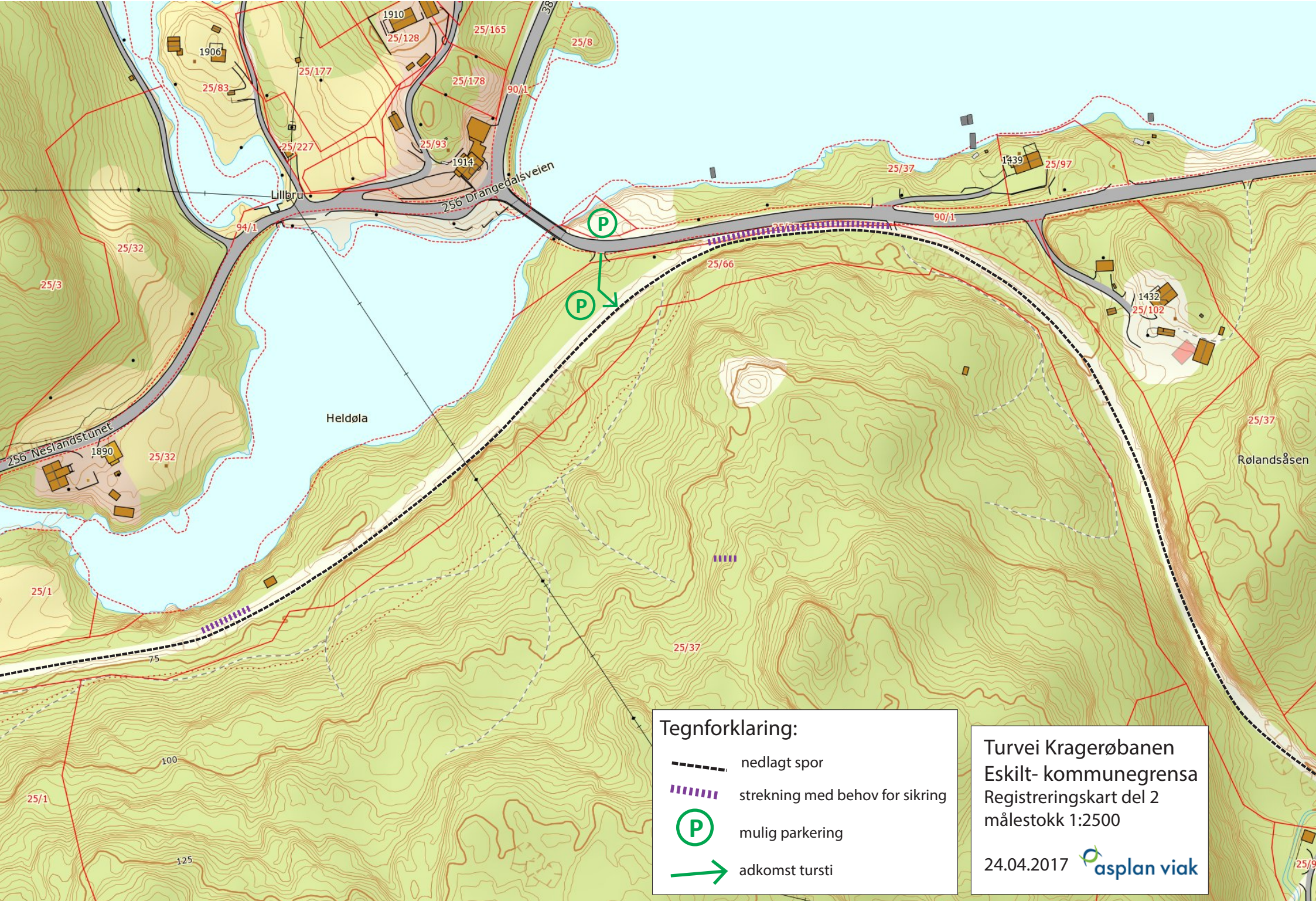
Jernbaneanlegget er et nyere tids kulturminne som vitner om lokal samferdselshistorie. Det bør vurderes å utarbeide illustrert informasjonsmaterieell som forteller denne historien.

Det kan etableres flere adkomster godt fordelt på strekningen fra Eskilt til Kragerø grense. Det ligger også til rette for anlegg av mindre parkeringsplasser og rasteplasser i tilknytning til turvegen.

Det anbefales at bratte skråninger sikres med enkelt gjerde. På grunnlag av registrering er det vurdert behov for sikringsgjerde på ca. 1700 lm. Det bør gjennomføres en mer detaljert registrering år omfang av rydding av skog langs traséen er fastslått.

Opparbeiding av turvegen kan gjøres med enkle midler. Det kreves ingen store terrenginngrep. Etableringen berører i ubetydelig grad private grunneiere. Det vurderes derfor ikke å være behov for å utarbeide egen reguleringsplan. Drangedal kommune er i ferd med å revidere kommunedelplan for Toke. Det anbefales at turvegtraséen innarbeides i denne med egnet arealformål og at bestemmelser om plankrav i kommunedelplanen hjemler etablering av turveg uten forutgående reguleringsplan.



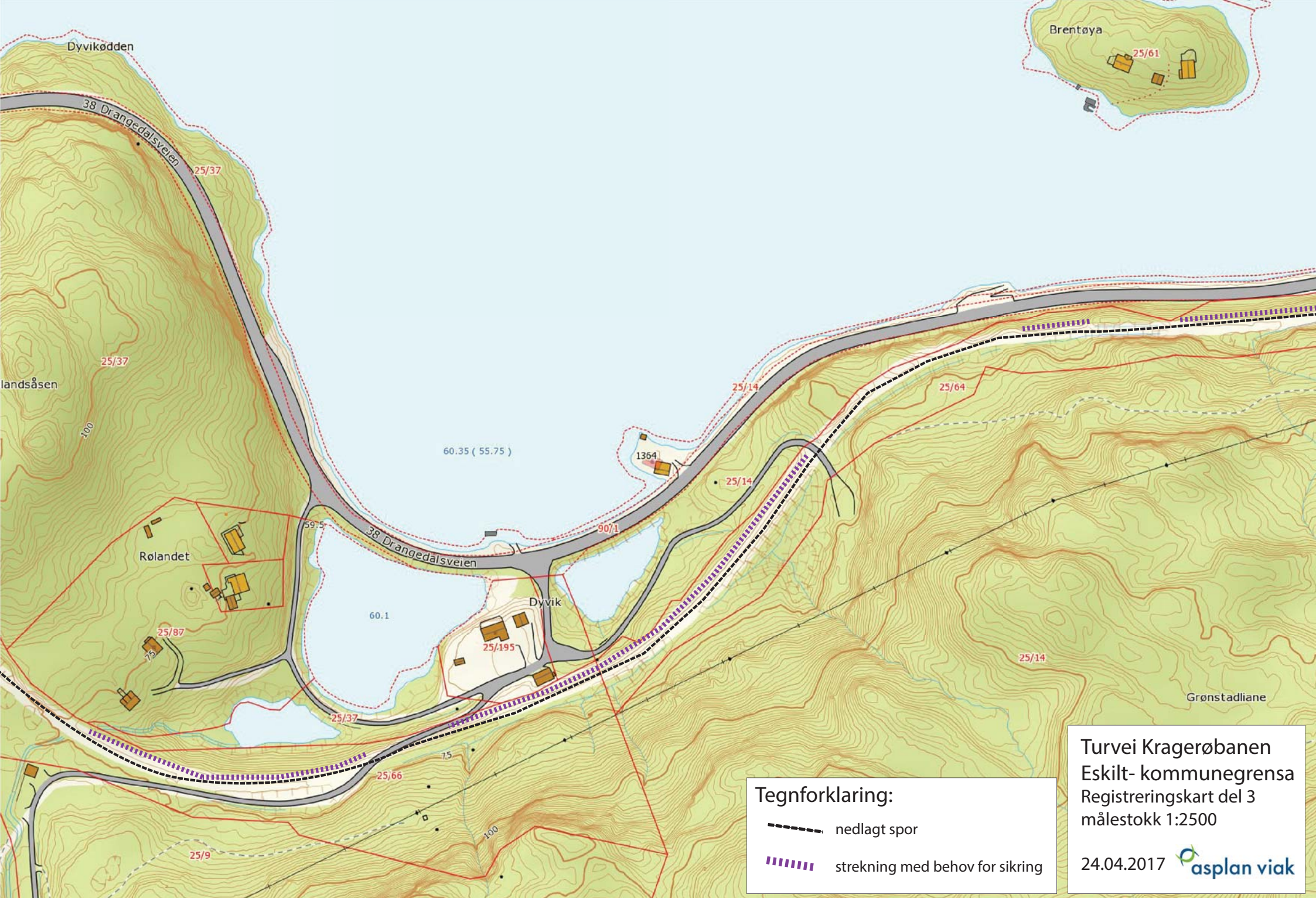


Tegnforklaring:

- nedlagt spor
- - - - - strekning med behov for sikring
- (P) mulig parkering
- adkomst tursti

Turvei Kragerøbanen
Eskilt- kommunegrensa
Registreringskart del 2
målestokk 1:2500

24.04.2017 **asplan viak**



Tegnforklaring:

- nedlagt spor
- - - - - strekning med behov for sikring

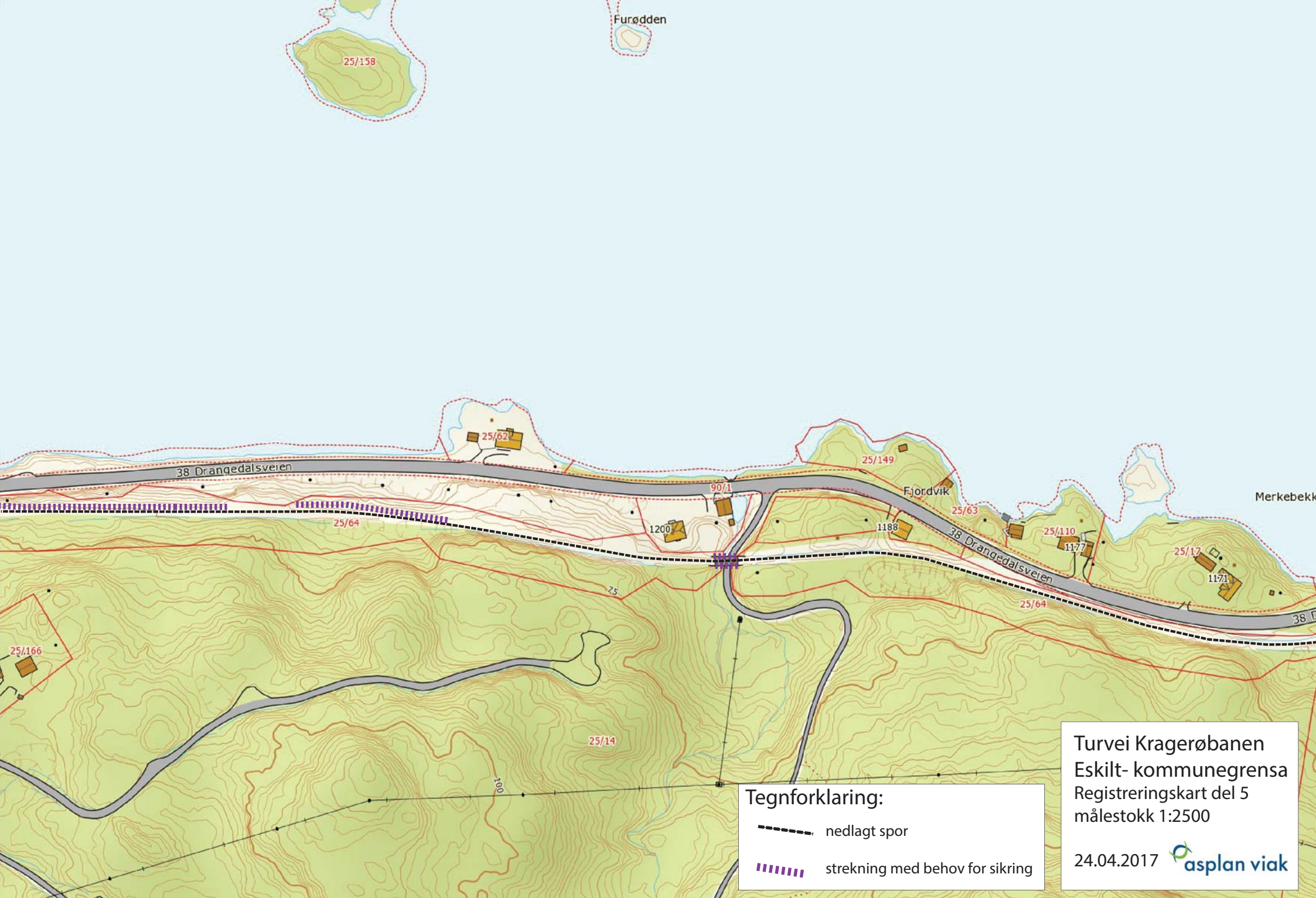
Turvei Kragerøbanen
Eskilt- kommunegrensa
Registreringskart del 3
målestokk 1:2500

24.04.2017



Turvei Kragerøbanen
Eskilt- kommunegrensa
Registreringskart del 4
målestokk 1:2500

24.04.2017 asplan viak



Tegnforklaring:

- nedlagt spor
- ////// strekning med behov for sikring

Turvei Kragerøbanen
Eskilt- kommunegrensa
Registreringskart del 5
målestokk 1:2500

24.04.2017 

