

**Jernbaneverket**

Postboks 4350, 2308 Hamar

[postmottak@jbv.n](mailto:postmottak@jbv.n)**Bærum Kommune**

Planavdelingen

[post@baerum.kommune.kommune](mailto:post@baerum.kommune.kommune)**Kopi til:**Plansjef Arthur Wøhni, [arthur.wohni@baerum.kommune.no](mailto:arthur.wohni@baerum.kommune.no)Formannskapet i Bærum v/Randi Lie [randi.lie@baerum.kommune.no](mailto:randi.lie@baerum.kommune.no)Fylkesmannen Oslo og Akershus, miljøvernadv.[fmoapostmottak@fylkesmannen.no](mailto:fmoapostmottak@fylkesmannen.no)

Bekkestua 21.12.2015

**LOKALISERING AV "AVTJERNA STASJON" MÅ SKJE PÅ GRUNNLAG AV EN ÅPEN OG DEMOKRATISK PLANPROSESS BASERT PÅ NØYTRALT FRAMSKAFFET HELHETLIG KUNNSKAPSGRUNNLAG OG KONSEKVENsutREDNING.**

Jernbaneverket og Statens vegvesen har utredet samordnet løsning Ringeriksbane og E16. Gjennom Bærum omfatter utredningen bare jernbane. I Silingsrapporten utredes et alternativ 1b med stasjonslokalisering Rustan og et alternativ 1c med stasjonslokalisering Bjørum sag. Traséalternativene er knyttet til eventuell utbygging Avtjerna.

**Silingsrapporten anbefaler alternativ 1b Rustan og sier entydig og klart at valget baserer seg kun på teknisk-økonomiske vurderinger knyttet til jernbanesporet.**

I høringen går et enstemmig formannskap i Bærum inn for stasjonsalternativ 1c Bjørum sag. Lokale grunneiere, Skui vel og frivillige natur- og frilufsorganisasjoner går, med faglig begrunnede argumenter, inn for samme alternativ som kommunen. Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Akershus fylkeskommune er opptatt av at spørsmål om stasjon for Avtjerna bør vurderes i tråd med "Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus". Fylkesmannen er indifferent til stasjonsalternativ, fylkeskommunen tilrår alt 1b) Rustan.

Ut fra det vi har fått opplyst, har Jernbaneverket i møte 14.12.2015 bedt Bærum om et konkret svar på om de ønsket en stasjon på Ringeriksbanen. Bærum skal ha svart bekreftende på dette. Vi har ikke noen opplysninger om valg av stasjonsalternativ var tema på møtet.

**Valg av Rustan som stasjonsområde har store negative konsekvenser for landskapet med jordressurser og landbruk, natur med vannmiljø og kulturlandskapet.**

En enkel økologisk landskapsanalyse på bakgrunn av de data og den kunnskap som eksisterer, viser tydelig at gamle E16 pluss ny firefelts E16 i åpen trase fra Bjørkåsen til Avtjerna, Ringeriksbane i 1000 m åpen trase med stasjon ved Rustan og store fyllinger, vil medføre:

- Dramatisk store landskapsinngrep som fragmenterer og kløver den smale dalen i to.
- 140 da jord tas ut av produksjon. Dette medfører nedlegging av tre gårdsbruk med husdyr, som er en del av Bærums jord- og kulturhistorie tilbake til 1600-tallet. Dette er gårdsbruk som også tar i bruk grasproduksjon fra andre gårder i vestre Bærum og er blant de få gjenværende gårder med en større produksjon av sau. En skal også merke seg at den nasjonale erkjennelsen av jordvern nå er betydelig styrket bl.a. er grensen for å tolerere tap av jord er skjerp fra 6000 til 4000 da pr år.
- Barrierer for folk og vilt.
- Vesentlig økt forurensningsfare for hele dalføret med E16 i øvre og Ringeriksbane i nedre del av dalen.
- Utbygging av både Rustan og Bjørum sag vil berøre Rustanelva med tilførselsbekker, og stille omfattende krav for å tilfredsstille vannforskriften. Dette må utredes for å stille nødvendig ressurser til disposisjon for planlegging og avbøtende tiltak uansett valg av stasjon.
- Rustan-linjen ved Rustanelva stiller ekstra strenge krav da elva benyttes til utsetting av yngel som er helt avgjørende for kultivering av laks og sjørret i Sandviksvassdraget og Oslofjorden for å opprettholde bestandene. Rustanelva er kilde for 1/3 av vannet til Isielva som er viktigste reproduksjonsområde, men som er klassifisert til vannkvalitet «dårlig». Ringeriksbanen om Rustan gir en vesentlig forurensningsøkning i Rustanelva, i tillegg til E16 med sterk salting vinterstid. Det er krav om at det lakseførende Sandviksvassdraget med Isielva skal opp til «god» vannkvalitet med aktive tiltak innen 2021. Dette vil det ikke være mulig å oppnå om Rustanelva belastes med ytterligere forurensning ved at Ringeriksbanen føres gjennom Rustandalen
- Øket støybelastning fra jernbane, stasjon og lokaltrafikk til jernbanestasjonen – for de folkene som måtte bli igjen i området
- Større utfordringer for eventuelt høyhastighetstog. Stigningen opp til Bjørum sag vil bli 1,45 %, opp til Rustan vil den bli 2.40 %. Rustan er derved for bratt for normen for godstransport, og energiøkonomisk dårligere.

Planer for E16 og Ringeriksbanen skal samordnes. Det må også omfatte valg av lokalisering av stasjon på Ringeriksbanen. Nye E16 har kryss både på Avtjerna og Bjørum Sag. En stasjon på Bjørum sag vil gi lettest adkomst også fra nordre del av en Avtjernautbygging og dermed bli mer sentral og gi bedre funksjonalitet.

### **Jernbaneverket har et stort ansvar for å legge et faglig og helhetlig grunnlag for valg av stasjonsalternativ for Avtjerna.**

En silingsrapport er ikke en del av plan- og bygningsloven (PBL) med lovens krav til bl.a. planprosessen. Det er også bestemt at den videre planlegging skal skje i form av statlig arealplan (PBL § 6-4 2. ledd). Jernbaneverket er med det gitt mulighet til å sette til side kommunens prioriteringer og å overkjøre de som blir direkte berørt av planen, særlig landbruket. Også allmennhetens stemme vil kunne neglisjeres. Statlig arealplan setter imidlertid ikke til side PBL § 1 der det står bl.a. at: ”*Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning fra alle berørte interesser og myndigheter*”. Formålet med PBL gjelder fullt ut. Det pålegger Jernbaneverket et betydelig demokratisk og plan-etisk ansvar.

Jernbaneverket har selvfølgelig ansvar for teknikk og økonomi som del av bærekraftig kollektivtransport, men planlegging av bærekraftig kollektivtransport innebærer langt mer enn teknikk og økonomi begrenset til, bokstavelig talt, endimensjonal framføring av et jernbanespor i et mangfoldig landskap med historie og sosiale forhold som viktige dimensjoner i tillegg. Jernbaneverket har et stort samfunnsansvar og de flagger ofte at de har

ambisjoner om å fylle dette ansvaret. Ut fra det vi har påpekt ovenfor, følger helt nødvendig at Jernbaneverket nå:

**enten:**

**må velge å legge planmyndighetens vedtak om Bjørum sag som premiss for videre planlegging,**

**eller:**

**må skaffe til veie upartisk kunnskapsgrunnlag og analyser som også bør/må gjøres til gjenstand for høring. Utredningen, – grunnlaget for beslutning, må omfatte:**

- Økt forurensingsbelastning på vassdraget (konf. kombinasjon ny vei og jernbane beskrevet ovenfor), må utredes for å oppnå vannmiljømålene til det vernede lakse- og sjøørretførende vassdraget.
- Konsekvensen for tap av matjord og et livskraftig landbruksmiljø over flere generasjoner må utredes. Ref. krav til økt matvareproduksjon og sikring/vern av dyrket og dyrkbar mark. Dette må være med i det samfunnsøkonomiske regnestykket.
- Ved kombinasjonen ny E16 og jernbane må det utredes hvordan det best kan legges til rette for at det skapes et felles knutepunkt E16 og jernbane med nedslagsfelt Skui, Rykkinn og Avtjerna.

**Bærum kommune har vedtatt Bjørum sag som område for Avtjerna stasjon.** Kommunen har vært inne i en arealforvaltning med dramatisk store tap av jordressurser. Vi ser valg av Bjørum sag som et viktig tegn på at Bærum vil unngå ytterligere tap av jordressurser bl.a. ved utbygging av regional transport-infrastruktur. Kommunen har akseptert statlig arealplan. Med det forutsetter vi at kommunen har tatt på seg ansvar for å gå i aktiv dialog med utbygger, og at kommunen står ved sitt vedtak om Bjørum sag som stedsvalg for Avtjerna stasjon. Kommunen må da følge opp; bruke sin kunnskap, analysere konsekvenser, stille krav og sikre berørte innbyggere og allmennheten deres rettigheter.

Vi er på bakgrunn av det vi har påvist i det foregående, forbauset over at det er så vanskelig å få informasjon om hva som nå skjer i den videre planleggingen av Ringeriksbanen, og hva som blir avgjort i møter mellom Jernbaneverket og kommunen. Ting tyder på at Jernbaneverket ikke ønsker å ta inn over seg sitt ansvar for å skaffe til veie et faglig og helhetlig grunnlag og å legge opp til videre demokratisk prosess. Og Bærum kommune har inntil nå, dessverre, signalisert at de helst ønsker å være en passiv ”tilskuer” til det som skjer.

Vi forventer en vesentlig endring fra disse to sentrale aktørene.

Bærum Natur- og Friluftsråd  
v/Rigmor Arnkværn (sign.)

Brevet støttes og underskrives (digitalt) av  
Grunneierne:

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Per Kristian Rustan, Ringeriksveien 352 1340 Skui  | gnr 67 bnr 30                  |
| Yngve Bjerke, Ringeriksveien 338 1340 Skui         | gnr 67 bnr 22                  |
| Knut Ulbråten, Ringeriksveien 350 1340 Skui        | gnr 67 bnr 13 og gnr 67 bnr 14 |
| Knut Andre Ulbraaten, Ringeriksveien 348 1340 Skui |                                |
| Jan Ozorowski, Ringeriksveien 346 1340 Skui        | gnr 67 bnr 67                  |

|                            |                                  |
|----------------------------|----------------------------------|
| Skui vel                   | v/ Morten Heldal Haugerud, leder |
| Bærum Elvforum             | v/ Bo Wingård, leder             |
| Naturvernforbundet i Bærum | v/ Bjørg Petra Brekke, leder     |