

# Toget på Bakkenteigen

Leserbrev i Gjengangeren 7. desember 2015. ROLF A. ANDERSEN, HORTEN, prof. emeritus, NTNU.

**JERNBANEVERKET ARRANGERTE** 26/11 et informasjonsmøte på Bakkenteigen om InterCity-satsingen Nykirke-Barkåker. Her ble det gitt interessante opplysninger vedrørende valg av togtrasé, som ikke tidligere har vært allment kjent. Til tross for sakens aktualitet og det faktum at kommunestyret skal foreta avstemming om Jernbaneverkets anbefaling, glimret sentrale politikere med sitt fravær. Blant annet ble det vist animasjoner av monsterbroa over Borreskåla fra forskjellige vinkler, som virket direkte skremmende.

**UANSETT HVILKET** av de tre korridoralternativene Bakkenteigen, Skoppum Øst eller Skoppum Vest som velges, går Jernbaneverket inn for at eventuelle stasjoner ikke skal graves ned under bakken, men altså ligge i dagen, og alle med tre spor. Stasjonen på Bakkenteigen er tenkt lagt slik at togsporene blir liggende mellom Høyskolen og Adaltnjern, som forutsetter at allerede oppført bygningsmasse på Høyskolen må rives.

**TILGANGEN TIL** Adaltnjern må derfor skje ved kryssing av jernbanesporene. Buffersone, som det er vanlig å etablere opp mot fredede områder, bortfaller. Positivt er imidlertid at proppen ikke



*Illustrasjonsbildet som ble benyttet i Gjengangeren 7. desember er fra JBV's presentasjon 17. mars 2015. I juni og november ble traseen og brua flyttet noe østover, lengden redusert fra 2600 til ca. 1900 meter og høyden økt fra 39 til 56 m på det høyeste.*

ILLUSTRASJON: JERNBANEVERKET

trekkes ut av Adaltjern, som Jernbaneverket for øvrig selv påpekte.

**JERNBANEVERKET HAR** gått bort fra prinsippet om at det ikke skal fraktes gods på Vestfoldbanen, men skal fungere som avlastning for godstraseen via Kongsberg-Notodden. Det planlegges for øvrig en sidebane inn mot godsterminalen på Kopstad. Togsporet via Skoppum Vest vil for øvrig i stor grad legges i tunnel. En slik utbygging blir i så fall i tråd med hva som tidligere har vært praktisert for jernbaneutbygging i Norge. At dette vil spare natur og dyrkbar jord er åpenbart.

**TIDLIGERE HAR** troverdig argumentasjon klargjort at en togstasjon på Bakkenteigen vil trekke til seg industri og sterke krav om tomter for bygging av hus i området. Hva da med Høyskolens eget plassbehov? Høyskolene i Buskerud, Telemark og Vestfold har nylig funnet sammen i en felles overbygning og man ønsker seg status som universitet.

**VIL AREALBEGRENSNINGER** føre til en forskyvning av tyngdepunktene i dette samarbeidet til ugunst for Bakkenteigen? Hva med støy og rystelser fra jevnlig togpassasjer som kan forstyrre følsomt vitenskapelig utstyr, til bruk for eksempel på det molekylære plan?

**DERSOM HØYSKOLEN** tenker seg samarbeid med etablert industri og forskningsaktiviteter i området, må man også bidra med noe tilbake.

Et slikt samarbeid er ikke nødvendigvis forenlig med rollen som universitet, hvor hensikten er å gi undervisning på master- og doktorgradsnivå, samt å drive kvalitetsmessig og selvstendig forskning for å få dette til. Å etablere og opprettholde et slikt nivå er svært krevende, men det har lite med tog og stasjonsplassering å gjøre.

**UNIVERSITETER OG høyskoler** rundt om i verden kjemper hardt for å verne om natur og miljø i nære omgivelser for å møte behovet for naturkontakt, avkopling og tilhørighet. Adaltjern, skogen, fornminnene er umistelige verdier. Det er kanskje på tide at Høyskolen og andre nå modererer sine sterke ønsker om togstasjon på Bakkenteigen?



*JBVs presentasjon av trase og stasjon ved Bakkenteigen 26. november 2015. Gule og blå markerte bygninger må rives. Det tredje sporet ved stasjon er ikke gjennomgående (blindt). Illustrasjon: JERNBANEVERKET*