

**HVOR SKAL TOGET GÅ?** Jernbaneverket jobber fortsatt med tre ulike alternativer for dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker. Skoppum Vest (ca. 14 km) er nederst på illustrasjonen, Skoppum Øst (ca. 15 km) er den midtre traseen og Bakkenteigen (ca. 16 km) er den øverste.

**ILLUSTRASJON: JERNBANEVERKET**

Tre ulike jernbanetraseer gjennom Horten er fortsatt aktuelle

# Anbefaling etter nyttår



## Tidlig på nyåret får vi vite hvilken trasé Jernbaneverket anbefaler for dobbeltspor gjennom Horten.

Tønsbergs Blad 5. september 2015.  
Øystein Sørumshagen.

**TØNSBERG:** Parsellen mellom Nykirke og Barkåker som skal være ferdig bygget i 2023, blir mellom 14 og 16 kilometer lang, avhengig av hvilket alternativ som velges.

Blant politikere og befolkning er det stor uenighet om hvor jernbanen bør gå, og hvilke hensyn som bør veie tyngst. Dermed knytter det seg stor spenning til hvilken anbefaling Jernbaneverket lander på.

### Matjord og studenter

– Hvilken korridor vi anbefaler vil først bli offentlig når vi oversender planen til førstegangs behandling i kommunene Re, Tønsberg og Horten i januar/februar 2016, sier Elsebeth A. Bakke, som er Jernbaneverkets planleggingsleder for strekningen Nykirke-Barkåker.

I den offentlige debatten og ulike meningsmålinger er det alternativene Skoppum Vest og Bakkenteigen som har fått mest støtte. Mens Skoppum vest er alternativet som stjeler desidert minst matjord, er



## **LEDER:** *Elsebeth A. Bakke er planleggingsleder for strekningen Nykirke - Barkåker.*

tilhengerne av Bakkenteigen opptatt av å få en løsning som knytter jernbanen og høyskolen sammen.

– Når vi skal anbefale løsning, har vi ikke ett kriterium som er viktigere



**SPESIELL KONSTRUKSJON:** *For å oppnå ønsket hastighet er togene avhengige av rett linjeføring. Ved valg av Bakkenteigen-alternativet vil det kunne medføre en bro på ca. 2,5 kilometer over Borreskåla.*

**ILLUSTRASJON: JERNBANEVERKET**

enn alt annet. Vi skal ta en samlet vurdering av fordeler og ulemper ved de ulike alternativene. Samtidig må vi se denne parsellen i sammenheng med hele Intercity-utbyggingen, og de målene som er gjennomgående for hele prosjektet, sier Bakke.

Det handler blant annet om å møte etterspørselen etter transport i takt med befolkningsveksten, kortere reisetider, flere avganger, avlastning

av Oslo-området, utvikling av velfungerende knutepunkter og at man får kapasitet til å frakte mer gods med tog.

Når Jernbaneverket har levert sin anbefaling, er det opp til de tre berørte kommunene å vedta kommunedelplaner.

Hvis kommunene ikke blir enige om trasé, kan det bety store forsinkelser for prosjektet.



## Håper på enighet

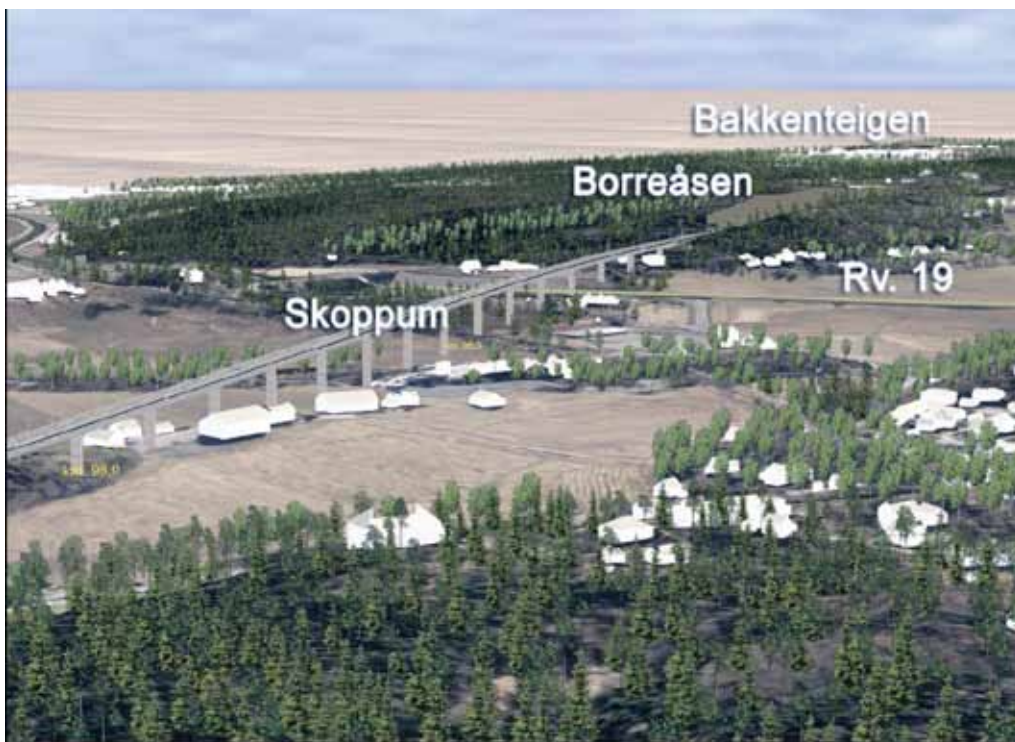
– Det er viktig med koordinering mellom kommunene og fylkeskommunen slik at det kan bli enighet om ett alternativ. Dette har betydning for fremdriften til hele Intercity-satsningen, sier Bakke.

Skulle for eksempel Horten kommune gå inn for Skoppum vest, mens Tønsberg ønsker en trasé om Bakkenteigen, vil Jernbaneverket måtte reise innsigelse mot en av

**Det er viktig med koordinering mellom kommunene og fylkeskommunen slik at det kan bli enighet om ett alternativ**

**ELSEBETH A. BAKKE**  
**planleggingsleder, Jernbaneverket**

kommunedelplanene. Det vil i så fall føre til mekling hos Fylkesmannen. Dersom heller ikke mekling fører frem



**KORTERE BRO:** Dersom man velger alternativet Skoppum øst vil en bro kunne bli noe kortere, trolig rundt 1,6 kilometer. Skoppum vest-alternativet medfører ikke bro. **ILLUSTRASJON: JERNBANEVERKET**

vil saken gå videre til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for avgjørelse.

Det finnes også et annet alternativ, nemlig at det samme departementet vedtar bruk av statlig reguleringsplan

for hele prosjektet.

– Håpet er at kommunene blir enige og fatter vedtak innen sommeren 2016, slik at vi kan gå i gang med reguleringsplanarbeidet, sier Bakke.



**SKOPPUM VEST:** Jernbanetraséalternativet foretrekkes av Vestfold Bondelag. **ILLUSTRASJON: JERNBANEVERKET**

Denne illustrasjonen er benyttet i Gjengangeren i forbindelse med en annen artikkel. Den var ikke på trykk i Tønsbergs Blad 5. september.

*Skoppum vest er rettest, kortest, raskest og sannsynligvis billigst.(KHV)*