

Bakkenteigen en dyr omvei

Vil Staten at toget skal vinne over bilen på det nasjonale jernbanenettet gjennom Vestfold?

Tønsbergs Blad 30. januar 2016

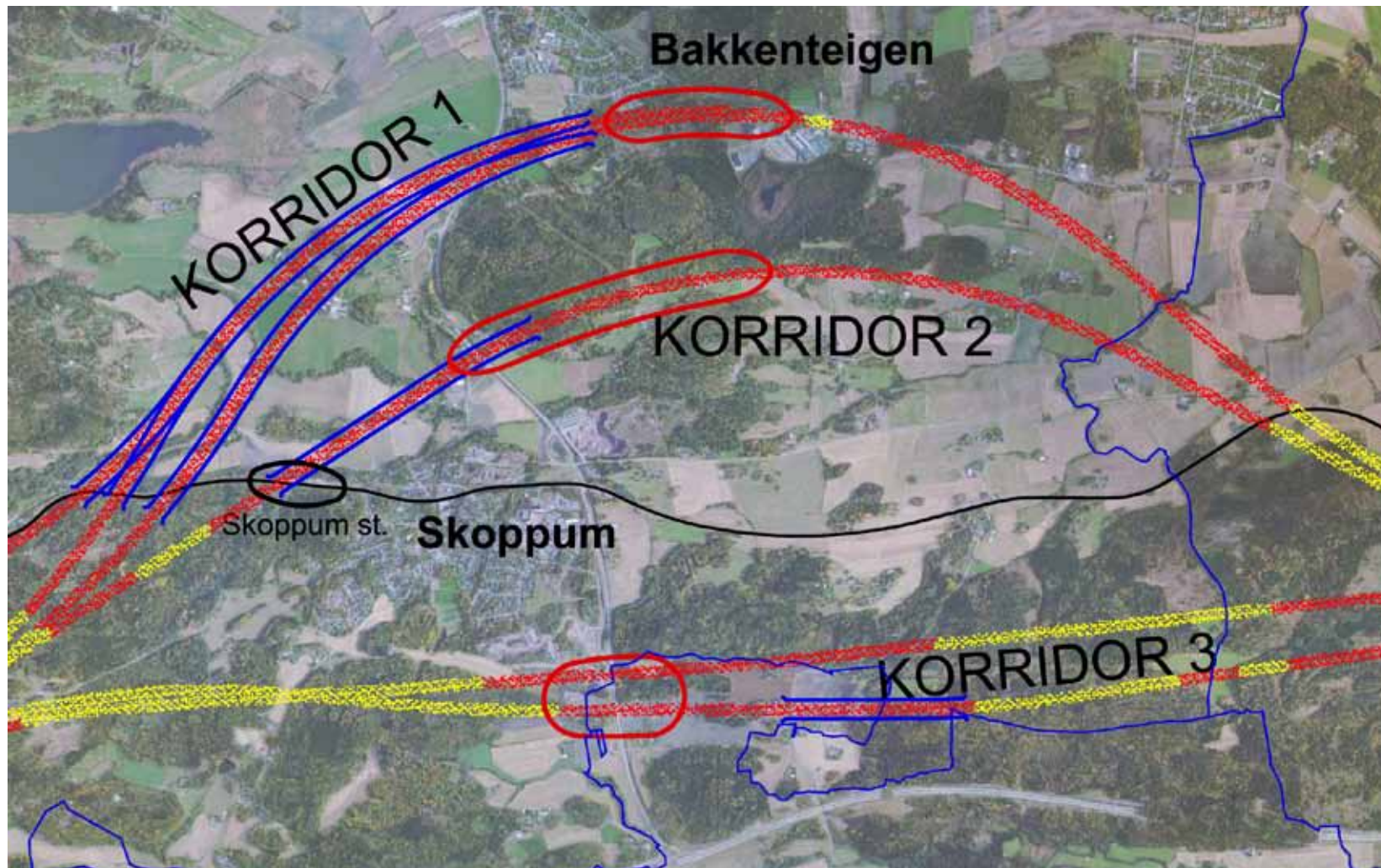


Kommentar

OSMUND UELAND
tidligere NSB-sjef og tilhenger
av den rette linje

SAMFERDSEL

STATEN
V/JERNBANEVERKET
sitter og skriver på
innstillingen om
hvordan det nasjonale
jernbanenettet skal
bygges ut i mest mulig
rett linje gjennom
Vestfold for at toget
skal vinne over bilen



EFFEKTIVT: Osmund Ueland mener den korteste og retteste veien er å foretrekke.

og utbyggingen skal bli billigst mulig.

Samtidig sitter professor Torger Reve fra BI og skriver i Tønsberg Blad, på vegne av et det dyreste og dårligste alternativ, kalt Bakkenteigen, og sammenligner situasjonen i Vestfold med en lokal T-Banering og utviklingen av Nydalen i Oslo.

Torger Reve er en klok mann, som også har forsket på, og vet mye om viktigheten av å få reisetiden for pendlere ned under 50 minutter. Men, om alternativet Bakkenteigen, som han nå er blitt talsperson for, vet han lite.

HER ER det ikke snakk om plassering av en lokal jernbanestasjon, men utvikling av det nasjonale jernbanenettet slik at hovedstaden kan avlastes og en legger til rette for

en regionsutvikling, hvor høy attraksjonskraft er grunnleggende.

TORGER REVE er opptatt av studentene, men som en voksen dame nylig sa på et av Jernbaneverkets informasjonsmøter: "nå må regionen begynne å tenke mer på fremtidige skatte kroner enn på studentene".

Torger Reve har rett i at Nydalen har fått en fantastisk utvikling og blitt attraktivt for næringsliv og bosetting, takket være en moderne T-banering. Ja, infrastrukturen ble her så attraktiv at BI valgte å flytte fra Sandvika til Nydalen.

FORSKNING TIL Torger Reve, viser at reisetider til og fra jobb under 50 min bidrar til større og mer dynamiske arbeidsmarkeder. Dette vil være tilfelle for det

nye store knutepunktet som skal etableres på denne parsellen av det nasjonale jernbanenettet, og dette kan sette området i en særstilling i fremtiden.

Skal toget vinne over bilen, må det gå i rett linje som E18 og Gardermobanen/ Flytoget.

NÅR PROFESSOREN med sin forskning på de store linjer, også skriver så varmt for omveien via Bakkenteigen, så håper jeg han er klar over at dette

alternativet er dyrest, har lengst reisetid, og har begrensninger med hensyn til hastighet.

Dette alternativet vil også få en mindre robust stasjon, blant annet ved at den bare har plass til to gjennomgående spor, en svakhet som Jernbaneverket selv nylig har trukket frem.

Riving av deler av nye bygninger på Høgskolen, og heller ikke plass til en fremtidsrettet kollektivterminal, svekker dette alternativet ytterligere.

HER HANDLER det om å legge best mulig til rette for en direkte og effektiv jernbane mellom Oslo og Kristiansand i fremtiden, ikke en lokal T-banestasjon. Det må ikke nå velges en traseløsning som undergraver muligheten for effektive nasjonale jernbanekorridorer.

STATEN HAR etter min mening bare et alternativ som tilfredsstiller kravet til det nasjonale jernbanenettet og det er Skoppum Vest!

