

Dette spurte folk Jernbaneverket om



PAUSESNAKK: Her diskuterer tilhørere og Jernbaneverkets utsendte blant annet utspillet om gondol mellom Bakkenteigen og Skoppum Vest. **(Foto: AUDUN BÅRDSETH)**

Gjengangerens nettside, 18. februar 2016.

Av Audun Bårdseth_

Etter to timer og 20 minutter med informasjon, åpnet

Jernbaneverket for spørsmål fra salen. Det kom ett.

Klokka 20.35 er informasjonsmøtet på Bakkenteigen avsluttet. Drøyt 100 personer møtte opp for å høre Jernbaneverkets to og en halv

time lange framlegg om fremtidig jernbanetrase gjennom kommunen.

Noen spørsmål ble besvart underveis. Etter at informasjonsstrømmen fra podiet stilnet, kom det ett spørsmål.

- Blant alt som Jernbaneverket har vurdert før konklusjonen om å anbefale Skoppum Vest-stasjon. Hvordan er ulike forhold vektet, ville en tilhører vite.

Svaret er at det ikke er et konkret regnestykke. Jernbaneverket har brukt skjønn.

- Men noen forhold har nasjonal og regional interesse, det har mye å si. Vi har fått veldig sterke føringer om dette. Blant annet reisetid og kostnader, opplyser Jernbaneverket.

De anbefaler å lese deres rapport om vurderinger om måloppnåelse, som er tilgjengelig på nett.

Det foreløpig friskeste innspillet kom etter en time og ti minutter, da en tilhører oppfordret Jernbaneverket og høyskolen til å tenke utenfor «boksen». Det anbefalte alternative Skoppum Vest er ca. en milliard

kroner billigere enn Bakkenteigen-alternativet. Når høyskolen er bekymret for avstanden til jernbanen; Hva med å bygge en gondolbane fra høyskolen til Skoppum Vest-stasjonen? Gondoler brukes mange steder i verden til persontransport, opplyser tilhøreren.

Jernbaneverket utsendte besvarer innspillet med et smil.

Møtet startet ca. klokka 18.

Jernbaneverket gjennomgår en presentasjon som ble vist for politikerne i går kveld. Konklusjonen er godt kjent: Jernbaneverket anbefaler Skoppum Vest-traseen, og fraråder alternativene Bakkenteigen og Skoppum Øst.

18.35: Tidligere høyrepolitiker Benn Solem fra Åsgårdstrand spør om fremtidige shuttlebusser til og fra de ulike mulige nye traseene: Vil de skje på eksisterende veier eller nye?

Jernbaneverket gjennomgår de forskjellige løsningene, og opplyser blant annet at det er planlagt en rundkjøring på Riksveg 19 ved Skoppum, med av- og påkjøring til

parkeringarealet for stasjon Skoppum Vest, som er planlagt sør for veien.

- Men når det gjelder tilbringerbuss, ligger ansvaret hos Vestfold fylkeskommune, poengterer Jernbaneverket.

18.40: En tilhører vil høre mer om den nye jernbanetraseens eventuelle tilknytning til godsterminal som er planlagt på Nykirke.

- Det er ikke konkludert hvorvidt jernbanen skal tilknytte seg denne, men løsningen er klargjort for at det kan skje. Det er ikke planlagt noen godsterminal i dette prosjektet, svarer Jernbaneverket.

18.55: Hva med effektene av lydølger og vibrasjon? Det vil en tilhører vite.

- Dette er ikke beregnet nå, men vil være et typisk tema for neste planfase. Det finnes gode tiltak for å kompensere for dette, forsikrer Jernbaneverkets utsendte.

19.45: Møtet starter igjen etter et kvarters pause. Før pausen hørte vi fra en tilhører som mener Tønsberg og Holmestrand stasjoner har svært begrenset parkering, mens nye stasjon Skoppum Vest vil ha bedre parkeringsmuligheter. Er det

meningen at Skoppum Vest skal ta unna noe av trafikken som i dag går til Tønsberg eller Holmestrand, spør han. Jernbaneverkets folk har varslet at de vil svare på dette etter pausen.

Spørsmålene kommer innimellom informasjonsopplegget fra Jernbaneverket, som er det samme som ble lagt fram for kommunestyrene i Horten, Re og Tønsberg igår.

19.55: Flere vil vite mer konkret om når byggingen starter. Jernbaneverket håper det blir i løpet av 2019. – Den videre planprosessen vil vise om vi rekker det, blir det sagt. Byggetiden for strekningen mellom Nykirke og Barkåker skal være omkring fire år.

- Når blir endelig trase endelig fastlagt, spør folk.

- Det avhenger av endelige vedtak i kommunene. Forhåpentligvis skjer det til høsten, så er det avhengig av veldig mange forhold siden. Vi bør ha et endelig vedtak om bygging på plass i 2017 eller 2018 for å få tid til detaljprosjektering og oppstart med entreprenør, sier Jernbaneverkets utsendte.

Klokka 20.16 er Jernbaneverket kommet til ende i sitt informasjonsopplegg, og åpner

ventelig for flere spørsmål fra salen. Det er annonsert at møtet skal avsluttes klokka 21.

Hovedårsakene til valget av Skoppum vest, opplyser Jernbaneverket, er kort reisetid, god jernbaneteknisk funksjonalitet og lave investeringskostnader.

Jernbaneverkets utredninger viser en forskjell i kostnad for

jernbaneutbygging gjennom vår kommune, på én milliard kroner. Bakkenteigen-traseen er dyrest med 7,7 milliarder kroner. Skoppum Øst vil koste 7,2 milliarder kroner, mens Skoppum Vest er beregnet å koste 6,7 milliarder kroner.

Nytt dobbeltspor på strekningen Nykirke–Barkåker skal stå klart i 2023. Dette betyr at det skal være sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Tønsberg i 2024.



NATURVERNER: Styremedlem i Naturvernforbundet i Vestfold, Ragnhild Trosby, er blant tilhørerne på møtet. (**FOTO: AUDUN BÅRDSETH**)



Anders Kaardahl



- LANGT TIL BYN -

*Ukens
Anders*



A. Kaardahl 16