



FÅ KAN GÅ: Noen med sitt daglige virke på Bakkenteigen vil ha nytte av en nær stasjon i gåavstand, men det er trolig ikke så mange at man med tyngde kan si at Bakkenteigen er den plassering med størst trafikkgrunnlag, skriver Bjørn Bjorå.

FOTO: OLE KRISTIANSEN

Drøye Bakkenteigen - påstander

Kommentar i Gjengangeren 24. september 2015. Av BJØRN BJORÅ

DAGENS KRONIKK i Gjengangeren av rektor Petter Aasen ved Høgskolen for Buskerud og Vestfold føyer seg dessverre inn i rekken av Bakkenteigen-tilhengeres argumentasjon for plasseringen uten gode fakta som underlag.

PARTIET HØYRE gjorde det, gikk sterkt ut og ble straffet med velgernerddgang på 10 prosent i Horten mot et landsgjennomsnitt på 4,7 prosent. Lokale bedrifter eid av Kongsberggruppen gir uttalelser som «stasjon på

landet» om Skoppum, uten å legge fram noen form for fakta som taler for Bakkenteigen i et nylig intervju i Gjengangeren. I dag (23.09) kommer så høyskolen, assistert av NHO Vestfold ut med til dels sterke påstander uten å oppgi kilder

eller analyseunderlag. Jeg skal likevel forsøke meg på å en «hjemmelaget» analyse som forsøker å belyse et vesentlig argument fra tilhengerne. Det påstås at Bakkenteigen stasjon vil gi det beste trafikkgrunnlaget, basert på de

Jernbanestasjon styrker høyskole og næringsliv



CAMPUS BAKKENTEIGEN: Svekket som studiested uten jernbanestasjon, hender kronikerens.

FOTO: OLE KRISTIANSEN

Kronikk

PETTER AASEN
Rektor, Høgskolen i Buskerud og Vestfold

NILS KRISTIAN BOGEN
Rektor, Høgskolen i Telemark

KRISTIN SAGA
Regiondirektør NHO Vestfold

NY JERNBANESTASJON på Bakkenteigen vil bli et knutepunkt, en stasjon å reise til - ikke en pendlerstasjon fra Horten til Oslo. Den vil styrke både høgskolen/universitetet og Hortens og Vestfolds næringsliv.

NÅR HØYSKOLEN i Buskerud og Vestfold og Høgskolen i Telemark ved årskiftet forsvinner under navnet Høgskolen i Sør- og Nord-Norge, er hovedtrådet i løpet av 2016 å etablere et fersk campusnivå med profesjons- og arbeidsutøvet høyskole.

HVA SLAGS universitetsmiljø og næringsliv vil Vestfold ha i

årene som kommer? En ting er sikkert: Campus Vestfold på Bakkenteigen med eller uten jernbanestasjon er et helt forskjellige ting. Uten stasjon tilknyttet vil utviklingsmulighetene for både utdanningsinstitusjonen, næringslivet og regionen svekkes.

VESTFOLD HAR behov for næringsutvikling og arbeidsplasser. Fylket sakket akkurat når det gjelder verdslagring, befolkningsveksten er under landgjennomsnittet, og det er økende pendling ut av fylket. En stasjon på Bakkenteigen vil styrke universitetets og tilknyttede næringsvirksomhets posisjon som knutepunkt i Vestfold. Det vil øke mulighetene for institusjonens forsknings- og utviklingsarbeid med verdensledende industri.

Med dagens miljøutfordringer kan ikke ekspansjon baseres på privatbilisme.

ALLEREDE I dag har 6.000 mennesker sitt daglige virke på Bakkenteigen, det er flere enn det som lever dag benytter seg av Torp Sandefjord lufthavn. Om 20 år er kanskje 20.000 mennesker tilknyttet campusområdet? Med dagens miljøutfordringer kan ikke ekspansjon baseres på privatbilisme. Fra både universitet og næringsliv er en fortsatt god utvikling av Bakkenteigen derfor avhengig av en effektiv og miljøvennlig kollektivtransport. En stasjon på Bakkenteigen vil være et regionalt knutepunkt og gi enkel tilgang for studenter, ansatte, kunder og samarbeidspartnere fra alle Vestfold-byer og fra Oslo via Drammen til Torp Sandefjord lufthavn og byene i Grenland.

KONKURRANSEN ER tett blant regionen og byen om å være mest attraktiv for lokaliserings av kunnskapsbasert næringsliv. God lokaliserings- og enkel tilkomst er avgjørende. Horten er allerede teknologisk trykkløst i Vestfold og i regionen. Med en jernbanestasjon på Bakkenteigen vil forholdsvis gode tilrette for å videreutvikle den ledende maritime elektronikk-kløyven på

til med det teknologiske innovasjonsmiljøet på høgskolen. Samspillet mellom forskning, undervisning og næringsliv er helt sentralt for høgskolens profil og ambisjoner. Og ikke minst er det viktig i den omstillingen næringslivet er i, fra oljebasert til mer bærekraftig virksomhet.

NÆRINGSLIVET UNDERSTREKER jernbanens betydning for videreutvikling på Bakkenteigen. Uten en tett relasjon til næringslivet vil det kommende universitetet ha betydelig større utfordringer med å bevise seg i konkurranse om de beste ressurserne og studentene. Det vil bli samarbeidspartnere for institusjonen i opprettholdelse og videreutvikling teknologistasjonen i Vestfold. Uten en attraktiv samarbeidspartner som et slikt universitet vil være, vil næringslivet se seg om etter andre steder å etablere sin virksomhet.

CAMPUS VESTFOLD er også av avgjørende betydning for kunnskaps- og kompetanseutvikling i offentlig sektor i fylket. Gjennom samarbeid med kommuner styrkes kunnskapsgrunnlaget for, og kompetansen i, barnehage, skole og hel-

setilbud, og effektive og trafikkeffektive offentlige tjenester. Det er også avgjørende for næringsutvikling og verdiskaping.

MEN KRAVENE og forventningene til høyere utdanning øker. Ved siden av et regionalt samarbeid med privat og offentlig sektor, må forskningen og tilpassingstilbudene være nasjonalt og internasjonalt konkurransedyktige. Gjennom etableringen av fersk campusutvikling skal små og srløse fagmiljø styrkes. Etableringen skal sikre kvalitet og fagmiljøens posisjon internasjonalt sammen med utdanning og forskning. Bakk og miljøvennlig transport mellom campusene er avgjørende i denne sammenheng. Den nye Vestfoldbanen kan sikre kort og effektiv transport mellom stasjonsstedene i Porsgrunn, Vestfold, Drammen og Kongsvær, og samtidig åpne muligheter for økt samspill på tvers av fylkesgrensene.

UTEN JERNBANESTASJON på Bakkenteigen vil studiestedet svekkes som regionalt studie- og sentral kunnskapskilder for privat og offentlig virksomhet i Vestfold.

6.000 studenter og ansatte som er der i dag, som forventes å øke til 20.000 om 20 år.

HVOR BOR studentene og hvordan reiser de? Studenter bor tradisjonelt nær studiestedet. Dette da studiene omfatter ofte aktivitet utover kvelden og et sterkt sosialt miljø som er en viktig del av studietida. Slik er det også for vår høyskole. De fleste bor i Horten eller Tønsberg. De som bor i Horten har knapt noen nytte av å reise med toget til Bakkenteigen, og det gjelder også for de fleste som bor i Tønsberg. Fra de fleste deler av byen så vil det være enklere å bruke buss enn først å reise til Tønsberg sentrum for så å ta toget.

ANSATTE SOM arbeider med undervisning, forskning og arbeide i tilknyttede mindre bedrifter bor spredt i Horten, Tønsberg og videre i Vestfold antakelig med geografisk fordeling omtrent som i byens teknologibedrifter.

SKAL MAN på møter i Oslo eller Drammen så prøver man å legge opp til heldagsopphold med flere møter og reise hjemmefra, i stedet for først å dra til kontoret og så reise, da det gir dårligere utnyttelse av dagen. Men naturligvis vil det være situasjoner hvor det er nyttig å reise fra kontoret på Bakkenteigen. Konklusjonen på min lille uprofesjonelle minianalyse er at ja, noen med sitt daglige virke på Bakkenteigen vil ha nytte av en nær stasjon i gåavstand, men det er trolig ikke så mange at man med tyngde kan si at Bakkenteigen er den plassering med størst trafikkgrunnlag. Og det kan knapt være så mange at det forsvarer kostbare miljøødeleggende investeringer for at jernbanen skal ta en ekstra sving bortom høyskolen og at de som reiser derfra skal spare noen minutter.

FØR DE som fremdeles er tilhengere av Bakkenteigen-alternativet så vil jeg foreslå

at de får utført en seriøs analyse av forventet framtidig trafikkmønster og volum av en uavhengig institusjon, for eksempel Trafikkøkonomisk Institutt. Vi har i vårt fylke en god løsning for å knytte et trafikknutepunkt til jernbanen, på Torp hvor man har shuttlebusser som på ca. fem minutter kjører fra stasjonen til flyplassen. Det ville jo vært elegant med en elektrisk shuttlebuss fra Skoppum - Bakkenteigen som ville gjøre turen på noen få minutter og i tillegg kunne stoppe flere steder på Campus. (og kanskje så kjøre videre til Åsgårdstrand.)

SÅ TIL kronikken som Petter Aasen og andre skrev i dagens Gjengangeren. Jeg har all respekt for de visjoner som presenteres der og den innsikt som ligger bak disse, men jeg mener at betydningen av en stasjon er overdrevet og at de negative sidene for høyskolen ikke er omtalt.

PÅSTANDEN I overskriften om

at «Jernbanestasjon styrker høyskole og næringsliv» er ikke dokumentert. De negative siden for høyskolen omfatter blant annet stort arealbruk av begrensede arealer, ikke minst da det planlegges å utvide fra 6.000 til 20.000 personer der daglig. Videre forstyrrelser fra støyende tog gjennom Campus trolig flere ganger i timen. Jeg går ut fra at mulige kostnader for å hindre elektromagnetiske forstyrrelser av fintfølende utstyr på laboratoriene er vurdert, men nevner det likevel.

DISSE PUNKTENE har muligens høyskolen tatt med i sine analyser. Det som er mest bekymringsfullt er etter min oppfatning er mangel på dokumentasjon av de påståtte positive forhold for høyskolen som trekkes fram. Høyskolen utdanner ingeniører og andre fagdisipliner og burde benytte de samme metoder som de doserer.

FOR INGENIØRER, som jeg kjenner best, så er det alltid

vesentlig og nødvendig at de løsninger som utarbeides er basert på best mulige fakta og klare forutsetninger. Jeg kan ikke se at det er referert til eller omtalt slike i kronikken. Dersom Petter Aasen vil kjempe videre for sin stasjon så bør han legge fram analyser og fakta slik at både de som skal ta beslutningene og alle vi andre forstår hvorfor. Miljøene hos NTNU og SINTEF i Trondheim kjenner jeg godt til, blant annet fra de siste årene som styreleder i såkornfondet Proventure Seed AS. En tilsvarende rolle har jeg i Kristiansand, med nær tilknytning til universitetsmiljøet der (tidligere høyskole). Jeg mener på denne bakgrunn å kunne uttale meg basert på en viss erfaring. Begge byer har jernbanestasjon, og så kan man ta kollektivtransport videre til de miljøer som skal besøkes. Og i begge byer er det svært god utvikling i universitetsmiljøene. Der er det er ikke jernbanestasjon som teller for å utvikle en god

høyskole eller universitet.

AVSLUTNINGEN AV kronikken fortjener å omtales: «Uten jernbanestasjon på Bakkenteigen vil studiestedet svekkes som regionalt studiested). Dette er en meget drøy og alvorlig påstand som burde bli offentlig underbygget. Jeg mener det er andre forhold som er vesentlige for utviklingen og for å oppnå de 20.000 studenter og medarbeidere som det satses på. Oppskriften er enkel, men likevel så vanskelig, det er å være blant de beste eller helst best. Bygg sterke undervisnings- og utviklingsmiljøer, så kommer talentene! (Og bevilgningene.) Og de kommer enten de kan gå rett fra jernbanestasjonen eller de må bruke noen minutter mer på reisen.

(Innlegget er forkortet. Red. Gjengangeren anm.)