

Høyskolen trenger ikke jernbanestasjon

Tønsbergs Blads nettavis 27. januar 2016, kl. 09:09



Kommentar

BJØRN BJORÅ
Horten

SAMFERDSEL

Jeg er helt enig i at Vestfoldbanen må bli en del av en miljøvennlig nasjonal infrastruktur. Men blir den det dersom det bygges en kjempestor monsterbro over Borreskåla med høyde opp til 65 meter og lengde på et par kilometer?

Professor Torger Reve hadde et innlegg i Tønsbergs Blad mandag 25. januar om utvikling av Høyskolen og teknologiindustrien i Horten i forhold til plassering av



*TREGERE: Reisetiden med toget blir lengre ved å svinge bortom Bakkenteigen.
Illustrasjon: Jernbaneverket*

jernbanestasjonen som ikke bør forbli uimotsagt. Jeg har hatt fornøyelsen å møte og lytte til Torger Reve en del ganger opp gjennom årene og har stor respekt for ham. Jeg mener likevel at han her ikke har fått meddelt viktige deler av faktagrunnlaget slik at han kan gi godt funderte uttalelser.

Jeg er helt enig i at Vestfoldbanen må bli en del av en miljøvennlig nasjonal infrastruktur. Men blir den det dersom det bygges en kjempestor monsterbro over Borreskåla med høyde opp til 65 meter og lengde på et par kilometer ifølge Jernbaneverkets siste informasjon? Og dette med tillegg av en annen bru eller en kjempefylling over Adalsområdet på sørsiden av Høyskolen. Og spesielt når det finnes en annen løsning som både kan bidra til en god utvikling for Høyskolen og teknologiindustrien i Horten, og for distriktet som helhet.

Skoppum vest er den stasjonsplassering som vil gi den retteste, korteste, raskeste, billigste og mest

miljøvennlige løsningen mellom Nykirke og Barkåker. Den har kortest reisetid, og best mulighet for en stasjonsløsning med tilstrekkelig plass og det beste kollektivknutepunkt slik at sømløse reiser kan gjøres i størst mulig grad. Videre så har Skoppum allerede i dag en betydelig teknologiindustri med flere internasjonalt ledende teknologiselskaper innen sitt område, og de ligger så visst ikke «på landet».

Jernbaneverket hadde nylig et informasjonsmøte i Horten. Det ble da orientert om at en trasé om Bakkenteigen må føres fram mellom fredede Adalstjern og tilhørende naturreservat. En del bygninger på Høyskolen må rives. Det er blitt offentliggjort bilder som viser de store inngrepene som må gjøres, blant annet «monsterbroa». Det er «brutal kraft» som må brukes for å legge dette sporet, og miljøhensynene er vanskelig å se.

Høyskolen i Sørøst-Norge burde være den rette til å søke gode miljøvennlige løsninger som også dekker deres

kommunikasjonsbehov. Jeg er enig med professor Reve i at privatbilen ikke kan være det viktigste transportmiddel for høyskolen. Jeg har tidligere lansert ideen om å starte et prosjekt for å finne gode opplegg for shuttletrafikk mellom jernbanestasjonen på Skoppum vest og høyskolen og utfordret høyskolen til å engasjere seg. Reisetiden med shuttletransport fra Skoppum vest til Bakkenteigen antar jeg vil bli rundt fem-seks minutter.

Da man kan ha flere stopp på campus så vil «gåtiden» der bli forkortet i forhold til en jernbanestasjon på stedet. Reisetiden med toget blir lengre ved å svinge bortom Bakkenteigen enn å følge den rette linje forbi Skoppum vest. Totalt synes forskjellen i reisetid for Bakkenteigen-trafikanter ikke å bli vesentlig.

Professor Reve nevner også verdien av å ha T-bane for hans høyskole i Nydalen. Det er knapt helt relevant å sammenligne en T-bane med hyppige stopp med en jernbane med lange avstander mellom hver stasjon. Derimot kan en sammenligning med

et annet kollektivnett være relevant, nemlig busslinjer. Svært mange av studentene på Høyskolen bor langs aksene Horten-Tønsberg og kan dra nytte av bussene som går der i dag. Dette vil være like nyttig uavhengig av stasjonsplassering.

Dagens teknologibedrifter i Horten, som flere er blant de verdensledende på sine felter, er i stor grad utviklet med utgangspunkt i teknologi fra NTNU i Trondheim og med kun dagens jernbanestasjon i Horten. Professor Reves uttalelser synes å bety at han mener at en stasjon på Bakkenteigen er avgjørende for den videre utviklingen. Når man ser på hva som

allerede er oppnådd av disse bedriftene så kan det vel ikke være slik ment.

Fjordkryssing Horten-Moss vil trolig møte E18 på Skoppum, som med jernbanestasjon blir et sterkt kommunikasjonsentrum. Vi kan da se for oss et kunnskaps- og næringsssenter med en høyskole- og forskningsdel på Bakkenteigen og en industri-, kommunikasjons- og boligdel på Skoppum, begge med tilstrekkelige arealer for framtidig vekst. Spannende!

Les Torger Reves kronikk i aktiv lenke på vår nettside: Høyskolen kan bli et kraftsenter, men da må toget stoppe der



Skoppum vest : Stasjon, knutepunkt og trasé