

Hvor skal stasjonen ligge?

Plassering av en ny jernbanestasjon er den største debatten i Horten i nyere tid. Frontene har stått steilt mot hverandre i over 20 år. Denne uka legger Jernbaneverket fram sin anbefaling.

NRK Vestfold 15, februar 2016. Journalist Anne Melsom Bjerke, Journalist Hans Christian Eide

- Jeg tror det er et naturlig engasjement fordi det rører ved nærmiljøet til folk, sier Svend Aage Petersen.

Toget er hans nærmeste nabo der Vestfoldbanen slynger seg mellom åkrene. Noen ganger i timen kjører toget forbi på sin vei mellom Tønsberg og Skoppum og tuter som en hilsen til han som har engasjert seg så sterkt for framtidens jernbane.

Bakkenteigen eller Skoppum

Det er presentert tre alternativer til hvor den nye jernbanestasjonen i Horten kommune skal ligge. I realiteten står det mellom Skoppum Vest eller Bakkenteigen. Naturvernforbundet frykter for nedbygging av matjord og naturinteresser, mens næringslivet ivrer for et knutepunkt ved høyskolen





Det er presentert tre alternativet til hvor en ny jernbanestasjon i Horten kan ligge. Det er alternativene Skoppum Vest og Bakkenteigen det i realiteten står mellom.

Foto: Illustrasjon/Jernbaneverket

og forskningsmiljøet.

Siden slutten av 1800-tallet har toget kjørt gjennom Vestfold. Jernbaneverket så behovet for en total opprustning av Vestfoldbanen og i 1992 kom den første informasjonsbrosjyren i postkassa til Svend Aage Petersen. Målet var da at en ny toglinje skulle stå ferdig i år 2000. Årene gikk, utredninger ble skrevet, men toget kjørte fortsatt på banen fra 1881.

I 2009/2010 kom det såkalte mulighetsstudier som var mer konkrete. Da ble også engasjementet vekket.

– Jernbaneverket startet med å plassere stasjonene. Da forstå de fleste også hvor linjene ville komme. Da startet også engasjementet for matjorda, kulturminner og naturmangfoldet, sier Petersen.

Plasseringen av jernbanestasjonen har vært en av de største debattene i Horten i nyere tid. Debatten har vært skarp og kanskje ikke alltid like fin. Underskriftskampanjer er satt i gang og miljøvernere har truet med aksjoner.

Frykter store konflikter

Naturvernforbundet kastet seg tidlig

inn i kampen. De frykter for ødelagte kulturminner og nedbygging av matjorda.

– Vi har landet beste matjord, sier Ragnhild Trosby i Naturvernforbundet i Vestfold.

Matjord må uansett vike for skinner og sviller, uavhengig av hvilket alternativ som blir valgt. Trosby mener konflikten vil bli minst ved Skoppum Vest-alternativet, blant



Naturvernforbundet frykter en stasjon på Bakkenteigen vil få store innvirkninger på naturen. Ragnhild Trosby i Naturvernforbundet i Vestfold kjemper for Skoppum Vest-alternativet

Foto: Hans Christian Eide / NRK

annet fordi mye av traseen vil bli lagt i tunneler.

– Vi synes også at utdannelse og høyskolen er viktig, men det forsvinner mye mer matjord med Bakkenteigen-alternativet. Vi har regnet ut at omtrent 200 dekar matjord forsvinner, sier Trosby.

I tillegg peker hun på Borrevannet som er et vernet våtmarksområde med over 250 ulike fuglearter. Naturvernforbundet mener Bakkenteigen-alternativet vil ha stor innvirkning på plante- og fuglelivet ved vannet.

– Noen ganger må man ta matjord. Vi må se på fordelene i forhold til ulempene. Her kan mange tusen mennesker hver dag reise kollektivt. Det er også veldig viktig i et langsiktig miljøperspektiv, sier Tom Olaf Kjær i NHO.

Knutepunkt

For om lag ti år siden ble Plattform Vestfold etablert. Det er en gruppe av politikere og representanter for næringslivet som jobber for at Vestfoldbanen ikke taper i kampen om pengene som fordeles i statsbudsjettene. Tom Olaf Kjær var tidligere NHOs representant i denne gruppa som tidlig var enige om å jobbe for en togstasjon ved Torp Sandefjord lufthavn. Den er på plass



Tom Olaf Kjær er styreleder for Forskningsparken i Vestfold. Han ivrer for å etablere et knutepunkt på Bakkenteigen.

Foto: Fredrik Laland Ekeli / NRK

med shuttlebuss til flyplassen. Nå står kampen om Bakkenteigen.

– Vi må se på Vestfoldbanen som vår T-bane. Det kan bli tog opp mot fire ganger i timen og det vil gi et helt annet tilbud enn det vi kjenner i dag, påpeker Kjær som nå er styreleder for Forskningsparken i Vestfold.

Han tenker Bakkenteigen som et knutepunkt. Både for transport, men også for høyskole- og forskningsmiljøet i Horten.

Høyskolestrukturen er nylig endret og høyskolen på Bakkenteigen er nå ett av stedene Høgskolen i Sørøst-Norge er plassert. Skolen jobber for å bli universitet og Kjær mener en jernbanestasjon på Bakkenteigen vil styrke høyskolen i konkurranse med andre byer.

– Vi har et verdensledende elektronikkmiljø i Horten. Nettopp koplingen mellom forskningen, utdanningen og næringslivet er noe som vil dra nytte av en jernbanestasjon på Bakkenteigen, sier Kjær.

Veien videre

Selv om frontene står sterkt mot hverandre er alle enige om at det er et stort behov for en ny jernbane og en ny stasjon i Horten. Dagens stasjon på Skoppum er lite tilgjengelig og det er begrenset med parkeringsplasser.

Ragnhild Trosby tror mange av dagens pendlere som bruker toget heller vil benytte seg av bil dersom jernbanestasjonen blir lagt til Bakkenteigen. Tom Olaf Kjær er derimot opptatt av den nye stasjonen ikke må bli en parkeringsplass folk reiser fra, men også en stasjon folk reiser til.

Svend Aage Petersen ser ut på toget som kjører forbi. Han mener det vil

være en stor fordel å legge den nye stasjonen utenfor Bakkenteigen og sentrumsnærheten til Horten, fordi det er store ledige arealer rundt Skoppum Vest-alternativet.

– Der det kommer et nytt knutepunkt der blir det vekst. Her er det reserver i mange tiår framover og de er konfliktfrie med tanke på landbruk og kulturminner, sier Petersen.

Mange vil trekke paralleller mellom denne debatten og debatten som raste på slutten av 90-tallet da E18 skulle bygges ut. Vestfoldsamfunnet var delt om hvor veien skulle gå og hvor bommene skulle plasseres.



Svend Aage Petersen mener det beste alternativet for en ny jernbanestasjon i Horten er det såkalte Skoppum Vest-alternativet. Der er det mulighet for utvikling og konfliktfrie arealer i årevis framover, mener han.

Foto: Hans Christian Eide / NRK

Vestfold var også i konflikt med Grenland om trasevalget. Etter hvert fant man en løsning og Tom Olaf Kjær tror og håper det vil skje denne gangen også.

17. februar kommer anbefalingen fra Jernbaneverket. Da vil de berørte kommunene Tønsberg, Re og Horten bruke noe tid på å gå grundig gjennom rapporten før politikerne skal vedta trase og stasjon. Dersom ikke kommunestyrene i de tre kommunene ikke blir enige om det samme alternativet går saken videre til fylkeskommunen og statlige myndigheter for en avgjørelse.