

Informerte politikere 27. august

Torsdag 27. august møtte Jernbaneverket og rådgiverne politikere i Horten. Selv om møtetidspunktet kolliderte med andre viktige, politiske møter, stilte et tjuetalls engasjerte personer opp, og fikk vite siste nytt fra prosjektet.



Et tjuetalls personer møtte opp da jernbaneverket inviterte politikere til informasjonsmøte i Horten 27. august.

Planleggingsleder Elsebeth Bakke innledet med en oppfordring om å huske at man ikke bare skal på toget, men skal også av.

–Hvis vi ønsker innpendling, må de reisende enkelt komme seg dit de skal. I tillegg er knutepunktutvikling et viktig suksesskriterium, understreket Bakke.

Hun redegjorde for InterCity prosjektet, og la vekt på at NTP har en bestilling til Jernbaneverket på dobbeltspor og to tog i timen.

–Det er opp til oss å finne den beste løsningen for å nå målene i NTP. For å nå målet om sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg innen 2023, bør vi ha godkjente kommunedelplaner sommeren 2016, og vi MÅ ha det i løpet av 2016, klargjorde Bakke. Hun redegjorde også for hva som vil skje dersom de tre berørte kommunene ikke klarer å bli enige.

Hva vektlegges?

En av politikerne lurte på hvilke kriterier Jernbaneverket vektet mest når det kommer til hvilket alternativ som skal anbefales.

–Vi må finne den løsningen som er best i forhold til de samfunnsmålene vi skal fylle, og dette skjer når vi har alle fakta om alternativene på bordet, sa Bakke. Noe senere nevnte hun at Jernbaneverket vil invitere til å gi innspill til de faglige anbefalingene.

Oppfordret til respekt

Hun oppfordret politikerne om å holde et åpent sinn fram til konsekvensutredningen er ferdig. –Ha respekt for hverandres meninger, slik at vi kan samarbeide etterpå, var rådet fra Bakke. På spørsmål om det var dagens situasjon eller framtidig potensiale som ble lagt til grunn for vurderingene av knutepunktutviklingen, svarte Bakke at Jernbaneløstaket tar begge deler med i beregningen.

Informerte om løsningene

Rådgiver Sven Narum informerte om hvor langt arbeidet med alternativene var kommet. Han bekreftet at det nå jobbes med ett alternativ per korridor, og at fokus er på faktaregistreringer omkring disse.

–Det kan selvfølgelig bli justeringer av alternativene senere i prosessen, opplyste Narum. Han presenterte alternativene (som tidligere er offentliggjort) og redegjorde for prosessen med å sile bort uaktuelle alternativer ved å vurdere dem overordnet i forhold til temaene i konsekvensutredningen.



Rådgiver Sven Narum informerte om hvor langt arbeidet med alternativene var kommet.

Interesserte i bru-fakta

Det valgte alternativet for korridor 1, medfører en noe høyere bru enn de andre, noe tilhørerne hadde fått med seg.

–Brua blir 500 meter kortere enn i de andre alternativene, men den kan bli opp til 56 meter høy. Det kan bli alt fra 50 til 70 meter mellom brupilarene. Lengre mellomrom betyr kraftigere bru. Brupilarene må forankres til fjell, og det kan være 40-50 meter ned til fjell enkelte steder, opplyste Narum. Oppe på brua kommer i tillegg kontaktlednings-master og kanskje støyskjerm . Det kom spørsmål fra salen om hvorvidt bruhøyden gjør noen forskjell for jordvernet, noe Narum ikke trodde.

Neppe stasjon på bru

For korridor 2, jobber man nå med en stasjonslokalisering sør for brua, 1,5 - 2 kilometer i gangavstand fra Bakkenteigen.

–Hvis vi skulle hatt en trespors stasjon på brua, hadde det blitt en veldig bred bru, kommenterte Narum.

For korridor 3, jobbes det nå med det midtre alternativet med stasjon rett sør for Rv19. Den legges i randsonen mellom skog og jordbruk og går like vest for Adalsborgen.

Transportmodeller

Rådgiver Sven Narum fortalte at de forskjellige modellene for å beregne antall reisende alle har sine svakheter når det gjelder å få fram forskjellene mellom stasjonsplasseringene.

–Vi vil benytte en «tilgjengelighetsmodell» som analyserer tidsforbruk fra stasjon til nærområdet både for bil, gange og sykkel. Vi har gjort beregninger for gående, og holder nå på med sykkel. Vi beregner både med og uten sykkel, fordi el-syklene gjør at man kan komme fram like fort selv om ruta går i oppoverbakke, fortalte Narum. Han fikk spørsmål om rådgiverne benytter tall fra dagens situasjon, og Narum bekreftet det.

–Vi bruker dagens data og supplerer med kommunens arealplaner. Når det gjelder framtidsvisjoner og planer, kommer dette inn under «Lokale og regionale virkninger», sa Narum.

Støy

– Vi holder på med støyberegninger. Grensen for jernbane er noe høyere enn grensen for støy fra bilvei, 58 desibel mot 55, fordi jernbanestøy ikke er kontinuerlig. 55 desibel er omtrent som støy fra en samtale i et rom, opplyste Narum.

Veinett

–Vi holder nå på å se på mulige tilfartsveier og parkering, fortalte Narum. Dette interesserte politikerne, og det ble drøftet litt rundt forskjellige problemstillinger vedrørende hvem som får regningen for eventuelle tilfartsveier.

Manet til framsyn

Planleggingsleder Elsebeth Bakke avsluttet med å oppfordre kommunene og fylkeskommunen til å lage et opplegg for hvordan de skal klare å bli enige.

–Dere bør også forberede dere på hvordan dere vil håndtere eventuelle motsetninger eller konflikter i valg av alternativ, sa Bakke. Hun minnet også om at kommunene og fylket uansett valg av korridor må arbeide videre med knutepunktutviklingen rundt den nye stasjonen.



Fra venstre: Planleggingsleder Elsebeth Bakke, Michael Boe Bergman, Nell Gaalaas-Hansen og Olav Sanness Vika.

–Det er imponerende at Jernbaneverket innkaller til slike informasjonsmøter, synes Michael Boe Bergman.

–Det er mye farligere å ha ett møte for lite enn ett for mye! Vi har egentlig konkludert, men prøver å lytte og lære. Det er en så viktig sak at vi må ha svar å gi i valgkampen, sier Nell Gaalaas-Hansen.

Publisert av: Jernbaneverket 28.08.2015