

Kjære Even

Leserbrev i Gjengangeren 28. september 2015. BENN SOLEM.

GJENGANGEREN HAR nå i lang tid sluppet en serie med glade amatører til i en hel rekke innlegg om hvor jernbanestasjonen i Horten bør ligge. Det er derfor god grunn til å avklare hva som er premissene for bygging av jernbanetrase mellom Oslo og Grenland. Jernbaneverket (regjeringen) er av stortinget gitt i oppdrag å finne den raskeste og rimeligst mulige trase for delvis ny jernbanelinje mellom Oslo og Grenlandsområdet, og det er mange grunner for en slik bestilling. Et vesentlig poeng er rimeligvis å få fjernet mest mulig av pendlertrafikken med bil over på kollektivtransport – i vårt tilfelle altså i området mellom Oslo og Grenland.

ET ARGUMENT for å få flest mulig til å kjøre kollektivt er den positive effekten dette vil ha på luftforurensningen. Så lenge biler drives på fossilt brennstoff er dette et relevant formål.

DEN DAGEN biler ikke kjører på forurensende drivstoff lenger faller selvsagt dette argumentet bort, men det er mange andre grunner for å stimulere kollektivtrafikken uten at jeg skal komme inn på det i dette brevet til deg. Sammen med en rekke andre særinteresser har nå rektor på

høyskolen, NHO og flere bedriftsledere blitt gitt anledning til å fremme sine synspunkter i avisene. Dette har de nå gjort så mange ganger at jeg føler meg temmelig sikker på at de aller fleste har fått med seg argumentene. Det samme gjelder også for deg. Jeg har ikke tall på hvor mange artikler du har skrevet og argumentert for ditt syn, så jeg tror at du nå trygt kan legge ned pennen for akkurat denne saken. «Alle» vet nå at du legger avgjørende vekt på miljøet og den globale oppvarmingen i ditt valg av jernbanetrase og –stasjon.

FOR EGEN del konstateres det at jeg selv legger større vekt på jordvern og naturvern enn du gjør, men denne prioriteringen gjør jeg i troen på at reduksjon av den globale forurensningen blir like godt ivaretatt hvis jernbanestasjonen ikke legges på Bakkenteigen.

I FORHOLD til å snu biltrafikk over på kollektivtrafikk tror jeg også at kortest mulig reisetid mellom A og B er av betydning, men jeg aksepterer selvsagt at du har en annen prioritering. Så må jeg konstatere at vi har forskjellig virkelighetsoppfatning om ekspansjonsmulighetene for høyskolen. Gjennom tilsidesetting av ytterligere



KORTEST MULIG BANE: Benn Solem mener Skoppum Vest er den beste stedet for ny stasjon.

ARKIVFOTO

jord- og naturvern oppfatter du området på Bakkenteigen som stort nok også i et lengre tidsperspektiv (100 år?), mens jeg mener at området er altfor lite og i alle fall hvis det skal disponeres til doble jernbanespor,

KRYSNINGSSPOR, JERNBANESTASJON og parkeringsplass. For selv om noen vil bruke sykkel til/fra stasjonen må vi jo uansett lage parkeringsplass for alle de som skal reise fra Horten og som ikke bor i sykkellavstand til Bakkenteigen. Et antall som antagelig langt overstiger de som vil ta toget til/fra universitetet og som bruker sykkel til nærmeste jernbanestasjon på sin hjemplass. Jeg tror at vi alle sammen lokalt i Horten nå bør overlate til jernbaneverket å avgjøre hva som er den beste løsningen. De er tross alt eksperter på dette, og det er antagelig derfor det er de som er bedt om å finne den beste løsningen og ikke vi. Fra nå kan det antagelig ikke skrives mere av oss uten at alle gjentar seg selv, og jeg håper at du er enig med meg i dette.

PS: Dette er mitt andre(!) og siste innlegg om jernbanetrase i Horten.

LESERBREV

JERNBANE

En stor grønn pil peker på Bakken-teigen

PÅ 70-TALLET ble det bygget et digert universitetssenter på et jorde på Dragvoll, ca. 6 km. utenfor Trondheim sentrum, i håp om at det skulle vokse opp en «ny by» rundt. Prosjektet mislyktes og nå har regjeringen bestemt at det hele skal flyttes ned til mer sentrale strøk.

DETER et kunststykke å få dette til å bli et argument for å gjøre samme tabbe i jernbanesaken i Horten, men Even Borten Lunde og Benn Solem gjør likevel et forsøk i avisa på tirsdag.

JEG FÅR vel først takke Borten Lunde tilbake for at han peker på nøyaktig det som er ett av SVs hovedargumenter for Bakkenteigen.

OMRÅDET RUNDT Skoppum vest ligger så sentralt til i forhold til veier, E18 og Rv.19, skriver han. Og der har vi det. Det er så enkelt å kjøre dit med bil Denne holdningen er i strid med Klimaforliket. Vi skal ikke lenger bare kjøre bil. Vi er forpliktet til å planlegge slik at buss og tog utkonkurrerer bilen. Og da peker det en stor grønn pil på Bakkenteigen. Bussene går forbi uansett, og en ny stasjon vil styrke tilbringer-tjenesten ytterligere. Det hadde faktisk vært fornuftig å legge stasjonen til Bakkenteigen selv om høyskolen ikke var der!

BENN SOLEM gir meg også litt ufrivillig et godt poeng i sammenligningen med Trondheim. Hans hovedargument for Skoppum vest er at «det er så trangt på Bakkenteigen». Dette er et argument som også ble brukt om Gløshaugen (NTH) da Dragvoll ble bygd i sin tid, forteller han. Ganske riktig.

MEN SÅ viste det seg da, Solem, at det var jo sannelig plass på Gløshaugen likevel! For nå skal jo hele Dragvoll flyttes ned

dit. Det var altså ikke umulig. Det var ikke for trangt.

«**DET ER** så trangt på Bakkenteigen» er noe vi hele tiden hører fra Skoppum vest-tilhengere. En påstand blir imidlertid ikke sann av å bli gjentatt mange nok ganger. Realiteten er at det er et stort potensial for forfetting og store ledige arealer på Bakkenteigen. Mesteparten er jo parkeringsplass. Dette kan enkelt fortettes inn i parkeringshus, og med togstasjon blir det jo mindre behov for parkering også.

DETER videre et stort potensial for forfetting mellom den bygningsmassen som står der allerede. Og så har vi det store ubebygde området med mot Borre, mellom naturreservatet og Raveien, som blant annet er regulert til en mulig utvidelse av høyskolearealet med tilknyttede bedrifter. Dette er store arealer.

OG TIL slutt: Eksempelet fra Trondheim viser at det er mulig. Gløshaugen er et mye tettere og bymessig utbygd område enn Bakkenteigen, og selv der mener de altså at de skal greie å få plass til hele Dragvoll-miljøet. Det er med andre ord utrolig hva man greier hvis man bare vil.

DETER meningsløst å starte en diskusjon om plasseringen av høyskolesenteret på Bakkenteigen. Senteret ligger der og det må vi forholde oss til. Men når det er sagt, har Bakkenteigen en vesentlig fordel foran Dragvoll, og det er at hovedfartsåren mellom to byer går rett forbi. Dragvoll ligger halvveis mellom Trondheim sentrum og Jonsvatnet, der bor det veldig få. Bakkenteigens plassering legger dermed til rette for lønnsom kollektiv tilbringer-tjeneste med hyppige avganger slik at folk lar bilen stå. I tillegg ligger det innenfor kritisk avstand for sykkel for mange flere. Og sykkelstiene er der allerede.

BAKKENTEIGEN ER med andre ord det grønne valget for deg som satser på sykkel, buss og tog. I tillegg kommer alle fordelene for høyskolen og næringslivet i kommunen.

EVEN GRAN
Horten SV