

# Skoppum Vest er best

Kommentar i Gjengangeren og Tønsbergs Blad, 19.2.2016



*Kommentar*

**GUNNAR G. LØVÅS**

Assisterende jernbanedirektør,  
Jernbaneverket

## JERNBANEVERKET PRESENTERTE

17. februar resultatet av utredningsarbeidet for nytt dobbeltspor på strekningen Nykirke-Barkåker. Planene berører kommunene Horten,



**NY TRASE:** Utredningene er utført med åpent sinn, skriver innsenderen.

**FOTO:** ANNE METTE STORVIK, JBV

Re og Tønsberg, og det nye dobbeltsporet vil sikre sammenhengende dobbeltspor gjennom Vestfold hele veien sør til Tønsberg.

Sammen med våre rådgivere og fageksperter innen alle mulige disipliner, har vi utredet tre alternative korridorer:

### **1. BAKKENTEIGEN-ALTERNATIVET**

lengst øst

**2. SKOPPUM ØST**, som et midtre alternativ

**3. SKOPPUM VEST**, som det vestligste alternativet

Utredningene er utført med åpent sinn, på jakt etter fordeler og ulemper ved de tre alternativene. Vi har hatt god dialog kommuner, fylke og mange interessenter. Da de ulike utredningene var ferdige, og det samlede bildet ble klart, var det lettere å konkludere enn vi hadde forventet på forhånd.

**ALTERNATIV 2** faller ut av bildet fordi det er dårligere enn de to

andre på mange parametere, og ikke har noen nevneverdige fordeler.

Ved sammenligning av alternativ 1 og 3 fremstår Skoppum Vest som det soleklart beste alternativet, og dette er derfor det eneste alternativet vi anbefaler. Kort oppsummert er argumentasjonen slik:

- **SKOPPUM VEST** gir 1,8 km kortere trasé, og ca 1 minutt kortere reisetid

- **SKOPPUM VEST** koster ca 1 mrd mindre

- **SKOPPUM VEST** har vesentlig lavere natur-/miljøkonsekvenser, dels på grunn av større tunnelandel. En viadukt til Bakkenteigen ville bli Norges lengste bru, plassert svært høyt i terrenget, og traséen ville berøre Adalstjern naturreservat.

- **SKOPPUM VEST** gir en bedre og mer fleksibel jernbaneløsning. Det er ikke plass til optimal løsning

på Bakkenteigen pga kurvatur og jernbanetekniske restriksjoner på en viadukt

- **SKOPPUM VEST** har flest beboere i gangavstand, men noe dårligere knutepunktspotensiale enn Bakkenteigen. Begge alternativene har om lag like lang reisetid ift Horten by med bil eller buss. For store deler av øvrige Vestfold, er Skoppum vest lettest tilgjengelig.

**ALLE DE** positive forholdene ved Skoppum Vest mer enn oppveier det noe reduserte knutepunktspotensialet ift Bakkenteigen.

Reisetidsgevinst og kostnader er viktige hensyn som ikke bare gjelder lokalt, men har betydning for vårt arbeid med å utvikle et framtidrettet togtilbud for Vestfoldbyene, Grenlandsregionen og Sørlandet (på sikt).

**DET ER** dessverre ikke mulig å treffe Horten by med en moderne jernbane. Vårt generelle ønske om å plassere jernbanestasjoner

sentralt i byer lar seg ikke oppnå her. Bakkenteigen-alternativet treffer godt på høyskolen, men denne fordelene oppveier ikke i tilstrekkelig grad ulempene ved dette alternativet. Kartlegging viser at en liten andel av dagens studenter ved Campus Vestfold bor slik at toget ville være naturlig reisemiddel selv med stasjon på Bakkenteigen. Hvordan det vil være i framtiden, er det vanskelig å vite.

**VI FORSTÅR** at det er stort engasjement rundt valget av trasé og stasjonsplassering. Dette er et av de viktigste valgene for regionen i vår generasjon. Nå skal de tre kommunene behandle vårt forslag og det blir anledning til å gi høringskommentarer.

Våre utredninger er tilgjengelig på Jernbaneverkets nettsider (jvb.no), og vi oppfordrer alle til å sette seg inn i utredningsmaterialet. Vi håper det vil gi grunnlag for stor oppslutning om den beste løsningen.