

# Skoppum vest er best



## Kommentar

**ROLF BERG**  
Knutepunkt Horten

## SAMFERDSEL

I **STARTSKUDET** for Nasjonal transportplan (NTP) 2018 - 2027: «En offensiv og fremtidskuende transportplan», sier statsråden blant annet: «God infrastruktur binder regionene og landet sammen. Vi må tenke helhet og langsiktig.»



**SKOPPUM VEST:** Klart det beste alternativet, mener artikkelforfatteren. Ny stasjon og jernbanelinje midt på bildet.

**ILLUSTRASJON: JERNBANEVERKET**

I **DETTE** ligger et klart signal om en nasjonal tenking i utbyggingen av jernbanen. Det nevnes regional utvikling, effektiv transport av brukerne, miljøhensyn, med mer. Stortinget har gitt føringer av tilsvarende karakter for utbyggingen av Intercity-nettet på Østlandet.

Forskning viser at reisetider til og fra jobb under 50 min bidrar til større og mer dynamiske arbeidsmarkeder. Dette vil være tilfelle for det nye store knutepunktet som skal etableres på denne parsellen av det nasjonale jernbanenettet, og dette kan sette området i en særstilling i framtida.

**PÅ EN** slik bakgrunn må valg av banetrase medføre:

- Størst mulighet for regionsutvikling, blant annet ved tilgang på tilstrekkelig konfliktfrie arealer.
- Kortest reisetid.
- Den mest robuste stasjonsløsningen og muligheter for

utvikling av det beste kollektivknutepunkt, slik at sømløse reiser gjøres mulig.

- Størst mulighet til å nå målet om at all vekst i persontrafikk skal skje kollektivt, særlig på strekningen Vestfold–Oslo-regionen.
- Laveste utbyggingskostnader.
- Minst naturinngrep, best estetikk og som i minst grad berører dyrket mark, kulturlandskap og kulturminner.
- Best tilrettelegging for effektiv godstrafikk på jernbane. Framtidsrettet jernbane fra Oslo - Stavanger, over Vestfoldbanen.
- Størst samfunnsøkonomisk gevinst.

Etter disse kriteriene vil Skoppum Vest komme klart best ut. Det gjelder også for ønsket utvikling av høyskolen og forskningsmiljøet på Bakkenteigen.

Det må være viktig for

kommunene på begge sider av E 18 (Horten og Re) å samle seg om et knutepunkt, som gir best grunnlag for økt bosetting og etablering av nye arbeidsplasser. Med en moderne kollektivterminal ved

**E18 PÅ** Skoppum Vest, legges det beste grunnlag for at mange kan bosette seg i området og nye større bedrifter kan etablere seg. Hovedstaden trenger avlastning, og med en sterk transportkorridor ligger det nettopp til rette for en god positiv regionutvikling med utgangspunkt i Skoppum Vest. Skoppum Vest er det eneste alternativet som vil være robust og bærekraftig i et 100-årsperspektiv.

**JERNBANEVERKET MÅ** planlegge en stasjon og et knutepunkt med tanke på moderne løsninger for tilbringertransport m.v. Samtidig må Vestfold fylkeskommune bidra til en velfungerende tilbringertjeneste for hele regionen. Tekniske løsninger

for persontrafikk er i rivende utvikling og vil by på nye og gode muligheter.

Banestrekningen Nykirke-Barkåker er en liten del av et stort Intercity-system med stor nasjonal betydning. Det må derfor kreves meget gode grunner for å fravike den rette og raskeste jernbanelinjen når det handler om å etablere et robust jernbanetilbud, hvor toget skal vinne over bilen.

**DET ER** svært vanskelig å finne slike grunner for en trase om Bakkenteigen.

Bakkenteigen har også begrensninger med hensyn til hastighet og vil være en mindre robust stasjon, blant annet ved at den bare har plass til to gjennomgående spor, en svakhet som Jernbanelinjen selv har trukket fram. Riving av deler av nye bygninger på Høgskolen, som heller ikke vil ha plass til en framtidsrettet kollektivterminal, svekker dette alternativet ytterligere.

Det skal snart foretas en beslutning som gjelder det nasjonale jernbanenettet

og hvordan Vestfoldbanen best mulig skal utformes for å ivareta en meget viktig nasjonal og regional transportrolle.

E18 gjennom Vestfold er nå med stor suksess bygget ut i rett linje, hvor byer og tettsteder tilpasser seg slik løsning. Det samme må gjelde for jernbanen, når det er Regjeringens målsetting at jernbanen igjen skal være med på å bygge landet.

**DET BLIR** derfor helt feil å argumentere for en jernbane om Bakkenteigen ved å sammenligne med betydningen T-banen har hatt for utviklingen i Nydalen i Oslo, slik professor Trygve Reve, Handelshøyskolen BI, gjorde i Tønsbergs Blad 25. januar i år. I dette tilfellet handler det også om å legge best mulig til rette for en direkte og effektiv jernbane mellom Oslo og Kristiansand i framtida. Det må ikke nå velges en traseløsning som undergraver muligheten for effektive nasjonale jernbanekorridor.