

# Trafikkorkpunkt

Leserbrev i Gjengangeren 19. august 2015.

Av Oddbjørn Gaski



**BRISTEPUNKTET:** Det går kun en vei til Bakkenteigen i dag, og den er på bristepunktet hva angår kapasitet i rushtiden, skriver innsenderen.

FOTO: OLE KRISTIANSEN

**DET ER** en kjent sak at mange fra Tønsbergområdet pendler fra Skoppum. Dette til tross for Tønsbergs perfekte stasjonsplassering, om man skal tro noen av debattantene her i avisa. Det er to grunner til at folk foretrekker Skoppum fremfor Tønsberg. En er bompengeringen, men vel så viktig er trafikksituasjonen i Tønsberg i rushtida. Det er nettopp i den tida pendlerne reiser, og da går trafikken veldig tregt. Det er fordi stasjonen er plassert et sted som ikke er beregnet for dagens trafikk. Det er rett og slett ikke plass nok.

**VI SOM** er motstandere av Bakkenteigen har i lengre tid hevdet at det ikke er plass nok til jernbanestasjon der. Jernbaneløst har kommet tilhengerne i møte ved å foreslå riving av enkelte bygninger på høyskolen, samt inngrep i Adalstjernet naturreservat. Ifølge Knotten/Tangens innlegg 31/7 gjør dette Bakkenteigen stadig mer aktuell. Om stasjonen må utvides i fremtiden må man enten rive

mer av høyskolen eller ta for seg av Adalstjernet.

**JEG VIL** også minne om at det kun går en vei til Bakkenteigen pr. i dag og den begynner å nærme seg bristepunktet hva kapasitet angår, i rushtiden. Hvordan skal dette løses i fremtiden?

**OM LUFTSLOTT**S entreprenørene i Horten næringsforening får rett i at det blir 20 000 arbeidsplasser på Bakkenteigen. Hva blir igjen naturreservatet? Det er ikke plass til en slik utvikling på Bakkenteigen om man ikke skal vandalisere hele verneområdet.

**KNOTTEN/TANGEN PÅPEKER** at tilhengerne av Skoppum Vest ikke behandler støypolitikken rundt en stasjon der. Jeg tillater meg å minne om at man legger veier og jernbaner i tunneller for å minimalisere støy, og om man hadde satt seg inn i planene ville man sett at nettopp dette er tilfelle med traseen om Skoppum Vest.

**SV SKAL** gå fra grått til grønt iflg. Sommervolds innlegg 5. aug. Klima skal berges med å bygge Norges lengste og høyeste jernbanebro. Pilarene blir bortimot 60 meter høye over bakken, men de kan bli like lange og mer under bakken før man støter på fjellgrunn. Produksjon av sement og stål er noe av det mest klimafiendtlige vi mennesker kan forta oss. Hvor mange hundretusen tonn utslipp av CO2 produksjonen av brua betyr er usikkert, men at det er betydelig er det ingen tvil om. Klimaregnskapet kan aldri oppveies av at noen av Hortens innbyggere får en kilometer kortere reisevei til stasjonen. SV går fra grått til gråt.

**TRASEEN SOM** både er mest klimavennlig, tar mest hensyn til dyrket mark, er kortere og betjener regionen på best mulig måte er uten tvil Skoppum Vest. Jeg tror ærlig talt ikke at rikspolitikerne er innstilt på å bevilge Horten flere milliarder ekstra for å forlenge Vestfoldbanen med 2 km.