

Vil riste av seg skuffelsen etter tog-nederlag

Tønsbergs Blads nettavis. Av Tone Merethe Ude. Publisert: 19. februar 2016

Tørk nederlagstårene, gjør det beste ut av Skoppum vest og samarbeid om sørlige Vestfold. Det er meldingen til dem som er skuffet etter Skoppum vest-valget.

– Det er klart vi er lei oss, sier Tom Olaf Kjær, styreleder for Forskningsparken på Bakkenteigen.

– Bakkenteigen kunne blitt et viktig knutepunkt for passasjerer, høyskolen, forskning og næringsliv, sier han.

Tross skuffelsen – han akter ikke å dvele ved nederlaget over at Jernbaneverket har anbefalt Skoppum vest som trasévalg for nytt dobbeltspor gjennom Horten kommune.

Han håper ingen andre gjør det heller, men heller ser framover.

Vestfold: Vær samlet!

– Det var tre alternativer. Nå tror jeg det er viktig for arbeidet med resten av vestfoldbanen at vi er ydmyke – Jernbaneverkets konsulenter har gjort en veldig grundig analyse, sier Kjær.



PÅ PERRONGEN: Både Tom Olaf Kjær og Anne Siri Haugen er engasjert i togspørsmål i Vestfold, men har ulike roller. Samarbeid og gemyttlig tone er imidlertid begge opptatt av. **(FOTO: VEGAR VATN)**

Han mener alle nå må se framover på to områder:

1. Tilførselsvei og shuttle til Bakkenteigen:

– Når Jernbaneverket nå har anbefalt Skoppum vest, må vi gjøre dette alternativet så bra som mulig. Det er kjempeviktig at vi slår ring om høgskolen vår. Den er sterkt truet av de andre campusene i Sørøst-Norge. Derfor må ha fortgang i arbeidet med veien mellom høgskolen og riksvei 19 og sørge for tilbringertjeneste, sier Kjær.

2. Dobbeltspor Tønsberg-Larvik:

– Hele Vestfold-samfunnet må kjempe sammen, skulder mot skulder for dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik. Dette er nemlig på ingen måte gitt. Blir vi ikke enige og somler, blir vi ikke prioritert. Derfor håper jeg Jernbaneverkets konsulenter får gjøre utredningsjobben uten at vi i Vestfold har bastante konklusjoner, sier Kjær.

Tre byer skaper krøll

Anne Siri Haugen er jernbaneverkets prosjektdirektør for InterCity-planleggingen, som omfatter strekningen Tønsberg-Larvik. Uten å blande seg politisk i diskusjonen, sier hun:

– Selv om Bakkenteigen er den beste stasjonsløsningen, gir Skoppum vest raskest kjøretid, færrest inngrep og lavest kostnader. Det er positivt for den videre utviklingen, for føringene er at vi må holde kostnadene nede for at vi skal få til hele satsingen i Vestfold.

Haugen peker på tre store traséutfordringer:

- En god løsning ut av Tønsberg mot Stokke
- Gjennom Sandefjord
- Gjennom Larvik

– Disse tre, og særlig trasé ut fra Tønsberg, er vanskelige av flere årsaker, sier Haugen og forklarer:

– Det er mye bebyggelse, vi skal ha mest mulig sentral stasjonslokalisering og ivareta kulturminner og landbruksområder. Det er rett og slett ikke mulig å ta optimalt hensyn til alt dette samtidig. Derfor må vi balansere dem mot hverandre, og samtidig finne en best mulig løsning uten å bruke for mange penger.

Frykter vi får sovebyer

Regiondirektør i NHO Vestfold, Kristin Saga, er skuffet fordi Bakkenteigen



FRYKTER PENDLERFYLKE: Kristin Saga frykter folk bare sover og bor– ikke jobber – i Vestfold dersom reisetid til og fra Oslo blir det viktigste.

trakk det korteste traséstrået.

– Vestfold hadde trengt drivkraften som en trasé via Bakkenteigen hadde gitt oss, men nå må vi over i mulighetsrommet, sier Saga.

Likevel forstår hun at Jernbaneverkets fremste oppgave er å tog og infrastruktur, ikke å utvikle Vestfolds næringsliv.

Saga mener Skoppum ikke kan «oppkonstrueres» til å være noe det ikke er selv om det får en jernbanestasjon.

– Vi trenger levende byer ellers i fylket, påpeker hun.

– Vi må ikke bli så opptatt av å jakte spart reisetid og at toget skal frakte oss lettest og forrest mulig til og fra Oslo. Da får vi sovebyer i Vestfold, mens all næringsutvikling foregår

andre steder. Vi må selv bygge og utvikle næringsklynger i Vestfold, sier Saga.

Rektor frykter studentlekkasje

Høgskolerektor Petter Aasen mener Skoppum vest-alternativet kan føre til lekkasje av potensielle studenter og ansatte i framtida til fordel for Drammen og Porsgrunn, som begge ligger like ved jernbanestasjonene.

Han frykter at campusen i Horten blir mindre attraktiv fordi det blir for tungvint å ta seg til og fra Bakkenteigen, som i dag har en gigantisk parkeringsplass.

– Men om ti år vil vi både av klima- og trafikale hensyn ikke tillate den samme privatbilismen som i dag, sier Aasen.

Med lavere rekruttering, samt campuser i Drammen, Porsgrunn, Hønefoss og Kongsberg med bedre togforbindelser, frykter han også at næringslivet vil finne Bakkenteigen-miljøet mindre attraktivt. Nettopp et tett samarbeid med næringslivet har vært en av Bakkenteigen-miljøets store fordeler.