

Sørlandsbanen og Arendalsbanen trenger et løft!

Et nasjonalt prosjekt må til for å gjøre disse banestrekningene mer attraktive og konkurransedyktige.

Trafikkveksten langs E-18 må begrenses – jernbanen må få en økt betydning i det grønne skiftet.

Sørlandsbanen og Arendalsbanen er de norske jernbanestrekningene som over tid har mistet mest trafikk til vei. Dette er høyst beklagelig, og i strid med den tverrpolitiske målsetningen for samfunnsutvikling. Denne negative utviklingen kan delvis forklares med at banen ligger der den gjør - langt fra de tettbefolkede kystbyene. Men den kan også forklares med de politiske beslutningene som er tatt gjennom mange år. Alt fokus har vært på utbygging av firefelts E18, mens jernbanen har blitt glemt. Jernbanereformen har ført til innpass for nye togselskaper og nye farger på togene, men den har ikke greid å gjenreise tilliten til jernbanen, og å få reisende tilbake til toget.

Vi må ikke gi opp Sørlandsbanen, selv om den er både svingete og ligger langt fra kystbyene. Banen holder en høy teknisk standard, og for tiden skjer det også store oppgraderinger. Over en milliard kroner investeres nå i fornyelse av strømforsyningen på den 15 mil lange strekningen Kristiansand – Neslandsvatn. Hele arbeidet skal ta fire år. Strekningen Stavanger – Kristiansand er allerede fornyet. Banen må utnyttes bedre enn i dag dersom disse investeringene skal gi uttelling.

Arendalsbanens Venner vil fokusere på det vi mener skal til for at Sørlandsbanen og Arendalsbanen i fremtiden skal kunne stå for mer av den samlede transporten. Hovedbudskapet er at det må politisk vilje til for å snu den negative utviklingen som fører til trafikkoverføring fra bane til vei. Det må tydelig politisk handling til for å få Sørlandsbanen og Arendalsbanen ut av bakevja. Vi skal her nevne eksempler på tiltak som vi mener må til for å gjøre jernbanen mer attraktiv som reisemåte på Sørlandet.

- Senking av billettprisene

I dag ligger prisnivået for ordinære togbilletter i Agder høyt over det som må til for at folk skal la bilen stå, spesielt hvis flere reiser sammen. Eksempelvis koster en reise Gjerstad – Kristiansand tur-retur kr. 1356,- for to personer. Reisetiden er ca. halvannen time og rutefrekvensen er god, så tog burde vært et naturlig valg – hvis bare prisen hadde vært konkurransedyktig. Også for lengre distanser (Enkeltbillett Oslo – Stavanger kr. 1154, Oslo – Kristiansand kr. 840, Oslo – Arendal kr. 690) er prisnivået så høyt at tog ikke er et reelt reisealternativ. Det finnes dog gunstige lavprisbilletter tilgjengelig hvis man kjøper tidlig, men disse kan ikke endres eller refunderes.

- Agderbilletten for den sømløse reisen

En 24-timers reisebillett som gjelder både på tog, buss og ferge i hele fylket vil være et godt tiltak. En prisgunstig 24-timers billett tilbys i dag på buss. Man betaler for maksimalt tre takstsoner og kan reise med buss over hele fylket. Dette er et svært godt regionalt tilbud, som bør utvides til også å gjelde for tog og ferge i tråd med den politiske målsetningen om økt andel kollektivreiser. Det er altså ikke bare selve prisnivået på togbilletter som må gjøres noe med, men billettsamordningen mellom transportmidlene må også bli bedre.

- Kortere reisetid

Reisetiden med tog mellom Oslo og Agder må kortes inn for å kunne konkurrere bedre med veitransport. Før en eventuell Grenlandsbane mellom Porsgrunn og Brokelandsheia bygges, må det innføres andre tidsbesparende tiltak. Differensiert stoppmønster forkorter reisetiden. Alle tog trenger ikke å stoppe på alle underveisstasjonene. Dessuten må persontogene på Sørlandsbanen få bedre prioritet i ruteplanleggingen. Noen avganger har i dag ugunstige ruteleier med 15-20 minutter lengre kjøretid enn nødvendig på strekningen Oslo – Kongsberg på grunn av venting på annen togtrafikk.

- Høyere standard om bord i togene

Reisetiden kan med dagens trasé ikke bli så kort som langs E18, men kvaliteten på reisen kan bli mye høyere. Nattoget og én avgang på dagtid har nå fått vogner med ekstra komfortable seter (2 + 1), og det er et skritt i riktig retning. Alle togavganger bør tilby dette. Når toget er akterutseilt på reisetid mellom Oslo og Sørlandet, blir komforten kanskje det viktigste konkurransefortrinnet. Nye toganskaffelser må gjenspeile dette. Toget må også være innredet slik at komfort, kombinert med fungerende mobil/internettdekning, kan gjøre reisetiden til effektiv arbeidstid.

- Direktetog mellom Oslo og Arendal

Når nye langdistansetog etter hvert skal fases inn over hele landet, må Arendalsbanen også få slike tog. Vi trenger ikke nye lokaltog på Arendalsbanen. De nye langdistansetogene må imidlertid bestå av to deler, der den ene delen går direkte mellom Oslo og Arendal, med deling/sammenkobling på Nelaug stasjon. Med moderne togmateriell vil en slik deling/sammenkobling skje raskt. Direktetog Oslo – Arendal er en betingelse for at togreisen skal friste flere og for at Sørlandsbanen i fremtiden skal få økt betydning for Arendalsområdet.

Arendalsbanens Venner sin oppfordring blir derfor: La også den miljøvennlige og bærekraftige jernbanen på Sørlandet bidra til det grønne skiftet!