

Direktetoget mellom Arendal og Oslo må nå på plass!

Arendalsbanens Venner mener at Nasjonal Transportplan nå må løfte togtilbudet mellom Arendal og Oslo til et nytt, fremtidsrettet nivå gjennom å legge til rette for direktetog på strekningen. Arendalsbanen må ikke lenger ses på bare som et vedheng til Sørlandsbanen.

Det grønne skiftet fordrer en vesentlig omlegging av dagens transportløsninger for å stanse fortsatt trafikkvekst på veiene. Der det finnes jernbane må det overordnede målet være å modernisere og videreutvikle denne til å kunne utføre stadig flere transportoppgaver. For personbefordring bør ekspressbussene langs togstrekninger kun være et supplement, ikke en sterk konkurrent til toget.

Mellom Oslo og Arendal/Kristiansand har busstilbudet, med NSB som største aktør, blitt satset stort på i de siste femten årene. Det er derimot kun halvannet år siden frekvensen på togavgangene på Sørlandsbanen og Arendalsbanen ble økt. Arendalsbanen fikk etter dette en markert trafikkvekst (14 % i 2015, 13 % i første tertial 2016), noe som illustrerer etterspørsel etter togreiser i Arendalsområdet om bare tilbudet utvikles. Tiden er absolutt inne for å tenke nytt og ekspansivt omkring togtilbudet på Sørlandsbanen og Arendalsbanen.

I den kommende transportplanen savner Arendalsbanens Venner videre satsing på langdistansetilbudet på Sørlandsbanen, og spesielt mot Arendal. At Transportøkonomisk institutt konkluderer med at det kan kjøres langt flere busser enn tog mellom Arendal og Sørlandsbanen for summen av dagens offentlige kjøp på strekningen, representerer et for snevert syn på transportløsningene som må velges for fremtiden. Miljøet er allerde nevnt – det elektrisk drevne toget er miljøvinneren fremfor bussene. Dessuten har buss som erstatning for tog som tilbringertjeneste fra Arendal til Sørlandsbanen vært prøvd før med dårlig resultat. Da trafikken på banen var innstilt en periode i 2000/2001, medførte busserstatningen at passasjertallet nærmest ble halvert. De som reiser fra Arendal til Oslo velger enten buss eller tog hele veien – en kombinasjon er ikke aktuell.

Det er direktetog mellom Oslo og Arendal som virkelig kan gjøre denne reiseveien attraktiv. Togbytte på Nelaug må bort slik at reisen skal bli helhetlig. Skjøting og deling av tog på underveisstasjoner, slik at flest mulig får direkteforbindelse til sin destinasjon, har vært praktisert i Danmark i mer enn 30 år. Også flere steder i Sentral-Europa skjer dette på knutepunktstasjoner (Utrecht i Nederland er et godt eksempel). Tiden er inne til at vi også i Norge kan ta i bruk slike publikumsvennlige løsninger.

Et driftsopplegg der togene på Sørlandsbanen består av en del som går hele veien til Kristiansand/Stavanger, og en del til Arendal som kobles inn og ut på Nelaug, har flere fordeler. Ved en slik materiell disponering trengs det ikke nytt eget lokaltogmateriell på Arendalsbanen. Togreisen vil bli løftet til en høy standard hele veien for passasjerer til og fra

Arendal. Passasjerer med mye bagasje, familier med barnevogner, bevegelseshemmede, og ikke minst alle de som ønsker å benytte reisetiden til arbeid, vil sette stor pris på et slikt helhetstilbud. Dessuten blir kapasiteten på Sørlandsbanen bedre utnyttet. Arendalsdelen av toget vil også kunne håndtere trafikken på Sørlandsbanen øst for Nelaug, slik at denne ikke legger beslag på kapasiteten i kristiansandsdelen av toget.

Det har vært gjort vesentlige investeringer på Arendalsbanen i seinere år. 75 millioner kr. ble brukt for å elektrifisere banen i 1995. I 2014 ble nye 70 millioner brukt for å bygge om banen til fjernstyrt drift. Arendalsbanen er derfor nå en moderne banestrekning. Dette er et sterkt argument for at vi nå må ta banen mye mer i bruk. Det er også en vesentlig faktor i et regnestykke over hvilken transportform som gir best uttelling ved offentlig kjøp.

Arendal er kjent for sine store arrangementer i sommermånedene. **Arendalsuka** i august trekker ikke mindre enn 50.000 besøkende til byen. Da er det politiske Norge og organisasjons - Norge samlet her. Toget må utvikles til å bli førstevalget for alle som kommer fra hovedstadsområdet til Arendal i slike sammenhenger.

Arendal stasjon får en stadig mer sentral beliggenhet i forhold til nye arbeidsplasser. Det etableres nå mange arbeidsplasser i byen som får gangavstand til jernbanestasjonen. Dessuten stopper hovedtyngden av lokalbussene også ved Arendal stasjon. Man får muligheter til en sømløs reise, som er et vesentlig ledd i det grønne skiftet.

I tillegg til Arendal utgjør Grimstad, med alle sine studenter, et vesentlig kundegrunnlag for Arendalsbanen. Befolkningen ville kunne få et mye mer attraktivt reisetilbud mot Oslo ved påstigning på direktetoget på Rise stasjon. Med to-timersfrekvens og gjennomgående togsett kan Grimstadfolk også vende tilbake til toget.

Arendalsbanens Venner har i mer enn 25 år arbeidet aktivt for at togtilbudet på Arendalsbanen skal forbedres og styrkes. Vi etablerte oss i en tid da banen var nedleggelsestruet. Nå opplever vi en positiv trafikkutvikling på banen, men vi ønsker et virkelig løft i årene som kommer. Tiden er inne for dette. For å nå målet må banen bli mer enn en matebane for Sørlandsbanen – det må fokuseres på helhetsreisen mellom Oslo og Arendal. Vi har tidligere hatt direkteforbindelser med hovedstaden både dag og natt; nå må Arendal igjen bli en viktig norsk jernbaneby! Denne målsetningen bør få plass i den nye Nasjonale Transportplanen!

Mvh styret i Arendalsbanens Venner, 16.06.2016
v/leder Kjell Espeland Halvorsen