

Direktetog fra Arendal stasjon til Oslo S er den viktigste forbedringen som må til for at befolkningen igjen skal vende tilbake til toget!

Vi som har kjempet helt siden 1989 for at Arendalsbanen skal tas mer i bruk, stiller oss undrende til at så lite er gjort for å forbedre togtilbudet mellom Arendal og Oslo. Det store løftet kom riktig nok i 1996, da den 36 kilometer lange banestrekningen ble elektrifisert til en kostnad av ca. 75 millioner kroner. Dette var en betydelig sum den gangen.

Forventningene var derfor store til at banen igjen skulle få økt betydning etter mange tidligere år med trafikknedgang. Nye direktetog som skulle erstatte sovevogna og den daglige B-3-vogna som gikk til og fra Hovedstaden, var nå innen rekkevidde.

NSB engasjerte seg imidlertid etter hvert langt sterkere i å bygge opp et ekspressbusttilbud mellom Oslo og Sørlandet, enn å gjøre toget til det mest attraktive reisetilbudet.

Vi kjenner alle historien. En betydelig overføring av passasjerer fra togene på Arendalsbanen og Sørlandsbanen til busser langs E-18 – stikk i strid med de fleste politiske partiers valgprogram og den nasjonale målsetningen for transportutvikling.

Hvorfor har ikke Sørlandsbanen og Arendalsbanen vært interessante nok produkter å utvikle for å kunne ta en vesentlig del av trafikkveksten mellom Sørlandet og Hovedstadsområdet?

Vi har savnet engasjement rundt problematikken tog/buss til og fra Sørlandet, og vår forening har kommet med en mengde innspill til departementet og etter hvert direktoratet i årenes løp. At statens eget busselskap, med sin prissetting på billettene, har svekket jernbanen betydelig, er etter vårt syn ikke god politikk.

Vi hadde visse forhåpninger om at Go-Ahead, da de vant anbudet, skulle vise muskler og virkelig ta opp konkurransen med bussene om passasjerene til og fra Sørlandet. Slik ble det ikke. Det ble som kjent Vy buss som vant passasjerene denne gangen også.

Arendalsbanen må løftes ut av bakevja.

Vi tror viljen til å ta i bruk toget er stor, hvis komfortnivået heves betraktelig!

Reisetiden Arendal - Oslo via Nelaug vil aldri bli så rask som en bussreise langs E-18. Men ved å unngå togbytte på Nelaug stasjon vil reisen oppleves sammenhengende og gi store fordeler for de fleste kategorier reisende.

Et nødvendig togbytte på Nelaug skaper usikkerhet for mange. Passasjerer med tung bagasje, eldre mennesker, barn som reiser alene, rullestolbrukere og dem som vil gjøre reisen til arbeidstid, vil ha stor glede av å kunne bli sittende i det samme toget på hele reisestrekningen fra Arendal til Oslo. Man skal ikke måtte bytte transportmiddel på en firetimers reise!

Er det ikke på tide at vi i Norge også tør å ta i bruk løsninger med inn- og utkobling av togsett underveis i en langdistanserute? Med godt teknisk vedlikehold vil dette kunne fungere til alle årstider.

Som kjent har DSB praktisert deling/skjøting av sine IC3-tog som kjører ut fra København mot Jylland i mer enn tretti år. Vi nevner også knutepunktene Utrecht i Nederland og Salzburg i Østerrike som eksempler der det daglig skjøtes og deles tog. I Sveits kjøres togene fra Interlaken til Grindelwald og Lauterbrunnen samlet for å deles i Zweilütschinen. Dette skjer opp til 34 ganger i døgnet, da med to minutters stasjonsopphold. Også ved sammenkobling av de to togsettene i retning Interlaken, er stasjonsoppholdet kun to minutter. S-toget fra Hamburg til Hamburg Flughafen er et annet eksempel der togene kjøres etter samme mønster. To ulike endestasjoner dekkes av et felles tog ut fra Hamburg Hauptbahnhof. Disse lokaltogene kjøres hvert tiende minutt og har kort stopp for deling/skjøting i Hamburg Ohlsdorf.

I hjemlige forhold er det gode rutiner på å koble sammen og å dele to flytogsett på kort tid både på Oslo lufthavn Gardermoen og på Oslo S.

Når fremtiden for Sørlandsbanen og Arendalsbanen skal stakes ut, bør Jernbanedirektoratet allerede nå legge grunnlaget for å gjøre Arendal til en viktig jernbaneby. Vi har stasjonen liggende i gangavstand til sentrum, og det bør være mulig å få til løsninger der de lokale bussene svinger innom ved plattformen før togavganger og ved togankomster. Arendal er en aktiv by med mange store arrangementer der langt flere tilreisende bør ankomme byen med direktetog fra Oslo.

Når opsjonen hos Stadler skal tas i bruk, er det viktig at det blir to firevognssett som skal betjene togavgangene på Sørlandsbanen. Arendalsdelen av toget vil ha setekapasitet til alle reisende til/fra stasjonene øst for Nelaug, mens den andre firevognsdelen kan beholdes reisende vest for Nelaug til/fra Kristiansands- og Stavangerområdet.

Arendalsbanen har i alle år fått tildelt det eldste lokaltogsmateriellet vi har i Norge. Denne gangen, når BM69 H skal hugges, trenger vi nye langdistansetog av samme høye kvalitet som på Sørlandsbanen. Arendalsbanen må i fremtiden være en del av langdistansetilbudet og ikke kun en lokal matebane til Sørlandsbanen!

Med attraktive direktetog mellom Arendal og Oslo vil trafikkveksten igjen kunne komme på banen. Tog er som kjent det eneste utslippsfrie transportalternativet med stor kapasitet. Da må vi som samfunn klare å ta denne ressursen bedre i bruk og kanalisere trafikk tilbake til både Arendalsbanen og Sørlandsbanen!

Kjell Espeland Halvorsen, leder i Arendalsbanens Venner