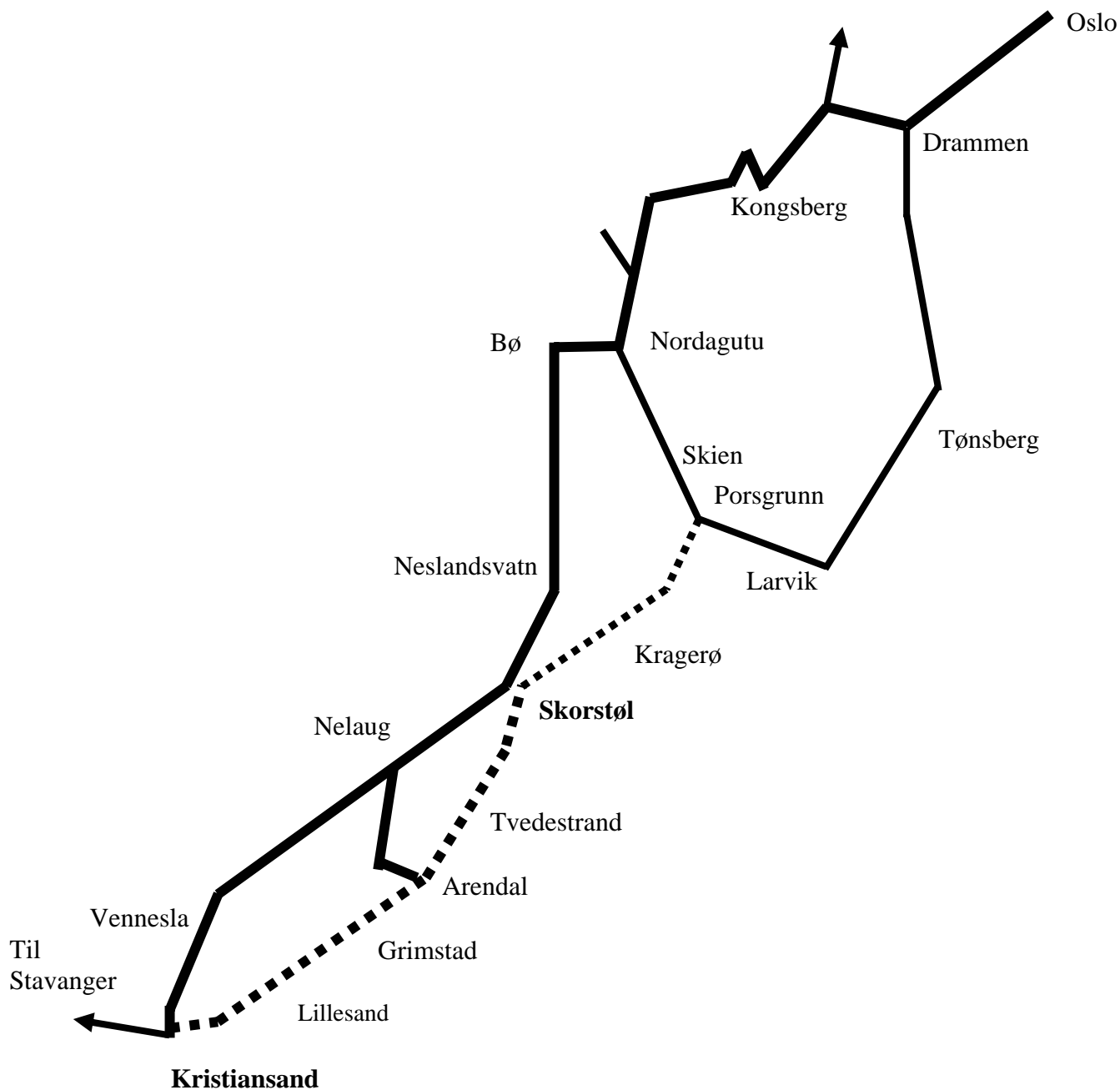


AGDERBANEN

– NY JERNBANE LANGS SØRLANDSKYSTEN, ET MILJØRIKTIG ALTERNATIV TIL UTBYGGING AV E18



Innledning og sammendrag

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015 er i full gang. På Sørlandet har mye dreid seg om utbygging av E18 og E39, og mange vegplaner er lansert. Det er derfor prisverdig at Jernbaneforum Sør har satt søkelyset på utvikling av jernbanen i korridoren Drammen–Stavanger. Men vi savner visjoner for et moderne og konkurransedyktig togtilbud som kan betjene den folkerike sørlandskysten og være et alternativ til videre motorvegutbygging.

Trafikkmengden langs sørlandskysten i Agder-fylkene er så stor at det er behov for å tenke nytt når det gjelder samferdsel. Det er nødvendig med et trendbrudd for å oppnå et bedre miljø i form av lavere energiforbruk og reduserte utslipp av klimagasser og andre gasser som gir regional og lokal forurensing. Biltrafikken er i dag et stort helsemessig problem i de større byene, og vegtrafikken fører til trafikkulykker, mistrivsel og utrygghet både i byer og på vegnettet ellers. Utbygging av vegnettet innebærer også inngrep i natur- og kulturlandskap.

Jernbanen møter sterk konkurranse fra andre transportmidler og har tapt terreng. Et stadig bedre vegnett – som styrker privatbilen og ekspressbussene – gjør det enda vanskeligere for toget. Det er en reell fare for at Sørlandsbanen vil bli ytterligere marginalisert, etter hvert som E18 og E39 bygges ut. Spesielt utsatt er togtrafikken til og fra Aust-Agder.

Mye taler for at vi bør tenke jernbane på Agder. Men da må vi tenke nytt. Satsing på Sørlandsbanen slik den ligger i dag, vil ikke være nok til at å snu dagens miljøfiendtlige trend. På kort sikt er det viktig å utnytte dagens banenett gjennom bl.a. hyppigere avganger. Men Sørlandsbanen ble planlagt bygd og anlagt inne i landet, nær trelasten og langt fra gamle dagers krigsskip. Nå er situasjonen en annen. Folk flest bor og arbeider langs kysten, og der bør også en ny moderne bane gå. Her finner vi byene, arbeidsplassene, skolene, handlestedene og ikke minst skjærgården, ferieparadiset for mange.

Bosettingsstrukturen langs sørlandskysten kan sammenliknes med den vi finner langs de såkalte intercity-strekningene på Østlandet. En vesentlig forskjell er imidlertid at innbyggerne på Agder i større grad orienterer seg i flere retninger – både lokalt mot Kristiansand og mot Oslo-området. Det gjør satsing på en ny jernbane langs sørlandskysten – som vi kaller Agderbanen – ekstra interessant. En slik bane vil kunne tiltrekke seg både lokale reiser mellom byene på Agder og trafikk til og fra Oslo-området, inkludert relativt betalingsvillige passasjerer som alternativt ville reist med fly. Driftsøkonomien blir god når vi får en trafikkstruktur der nye passasjerer stiger om bord på de samme stasjonene hvor andre passasjerer stiger av.

En ny bane fra Kristiansand til Skorstøl (i Gjerstad kommune) via Kjevik, Dyreparken, Lillesand, Grimstad, Arendal og Tvedestrand vil kunne gi et lokalt intercity-tilbud på Agder og samtidig attraktive tog til/fra Oslo-området med timesavganger (via dagens bane over Bø, etter hvert via Grenland/Vestfold). Agderbanen vil kunne tilby avganger hver halvtime begge retninger mellom Kristiansand og Tvedestrand, med reisetider på ca. 35 minutter Kristiansand–Arendal og ca. 10 minutter Grimstad–Arendal og Arendal–Tvedestrand. Fra Arendal til Oslo vil det ta ca. 3 timer og 15 minutter via ny bane til Skorstøl og dagens bane videre til Oslo. Banen vil med andre ord legge grunnlaget for et meget godt kollektivtilbud.

Et moderne jernbanetilbud vil kunne bidra til å redusere sentraliseringstendensen og dermed presset på "Oslo-gryta". Bredbånds dataforbindelser gjør at folk kan arbeide hvor som helst. Rask og stabil jernbaneforbindelse kan spille en tilsvarende rolle og er antakelig det beste vi

kan tilby byer og tettsteder utenom Oslo for å hindre ytterligere utflytting. Erfaring fra Frankrike og Danmark peker i den retningen. Raske togforbindelser styrker lokale sentra.

Jernbaneverket planlegger å bygge den såkalte Grenlandsbanen mellom Skorstøl/Neslandsvatn og Porsgrunn. En slik bane vil knytte Sørlandsbanen sammen med Vestfoldbanen. Men banen vil ikke løse det største problemet for Sørlandsbanen i dag, nemlig avstanden til befolkningskonsentrasjonene langs sørlandskysten. Mye taler derfor for at vi bør bygge ny bane langs sørlandskysten *før* vi bygger Grenlandsbanen.

Flere hundre tusen mennesker i Norge er utsatt for helsefarlig luft. Vegtrafikken er hovedkilde for lokal luftforurensing i norske byområder.

Jernbanen på hele strekningen mellom Oslo og Stavanger (ca. 587 km) beslaglegger ikke mer areal enn hva Oslo Lufthavn Gardermoen i dag legger beslag på. En jernbane som beslaglegger 15 meter i bredden, har en kapasitet som tilsvarer en seksfelts motorveg.

Dødsrisikoen for en bilpassasjer er om lag 5 ganger større enn for en togpassasjer. Risikoen for personskader for en bilpassasjer er om lag 42 ganger større enn for en togpassasjer. (Gjelder jernbane i perioden 1985–1994 og vegtrafikk i perioden 1990–1993.) (Kilde: TØI-rapport nr. 1089/1998.)

CO₂-utslipp fra innenriks luftfart økte med hele 86 prosent fra 1989 til 1999. FNs klimapanel har estimert at flytrafikkens bidrag til klimaeffekten er 2–4 ganger større enn effekten fra CO₂-utslipp fra fly (pga. NO_x-utslipp i høyere luftlag m.m.). (Kilde: Statistisk sentralbyrå, Rapport 2002/8.)

Det betyr at klimaeffekten av én daglig flyavgang tur-retur Oslo–Kristiansand på årsbasis tilsvarer klimaeffekten av anslagsvis 3000–6000 privatbiler årlig!

Agderbanen vil basere seg på velkjent teknologi som er i bruk på bl.a. Gardermobanen. Å anslå byggekostnadene er likevel svært vanskelig. Men det er det sannsynlig at togtilbudet vil kunne drives uten tilskudd, så lenge infrastrukturkostnadene dekkes av det offentlige.

En ny bane langs sørlandskysten vil kunne avlaste vegnettet for tungtrafikk. Jernbanen vil også innen godstrafikken komme nærmere markedet og dermed kunne øke sine transporter. Dersom dagens bane i innlandet beholdes, kan denne brukes for frakt av transittgods mellom Østlandet og Kristiansand/Rogaland.

Naturvernforbundet legger stor vekt på at satsing på jernbane må komme som et alternativ til storutbygging av E18. Prinsippet "bane før veg" må gjennomføres om vi skal kunne få til en reelle vridning av trafikk fra veg til bane og unngå vekst i den totale trafikken. En jernbane som avlaster E18, bør gi store positive effekter for samfunnet.

Erfaringer fra jernbanesatsing i Sverige viser at det er mulig å få til en reell og ikke ubetydelig nedgang i biltrafikken dersom det satses på jernbanen.

Agderbanen vil bli et godt alternativ til flytrafikken mellom Kjevik og Oslo slik at miljøforbedringer kan oppnås også på dette området. For reiser mellom Aust-Agder og Oslo-området vil flyet bli så godt som uinteressant når toget går raskt og hyppig.

Naturvernforbundet ønsker med dette notatet å sette søkelyset på mulighetene for en ny jernbane langs sørlandskysten, kalt Agderbanen, og ber om at dette utredes nærmere, også sett i forhold til planene om Grenlandsbanen.

Direkte energibruk og CO₂-utslipp for innenlands transport i 1998*	KWh per person-km	Kg CO ₂ per person-km		KWh per tonnkm	Kg CO ₂ per tonnkm
Personbil (i husholdn.)	0,42	0,11	Vare- og kombinerte biler	3,0	0,79
Rutebil	0,24	0,06	Lastebiler	0,6	0,16
Jernbane (el.)	0,12		Jernbane (el.)	0,1	
Jernbane (diesel)	0,25	0,07	Jernbane (diesel)	0,2	0,06
Fly	0,83	0,22	Skip	0,3	0,07
			Fly	9,6	2,54

* Indirekte energibruk og CO₂-utslipp, bl.a. energibruk og CO₂-utslipp som følge av produksjon av drivstoff/energi, transportmidler og infrastruktur, er ikke tatt med.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Rapport 2001/16.

Trafikkgrunnlag

Byene og tettstedene fra og med Lillesand i sørvest og Tvedestrand i nordøst har til sammen 52 000 innbyggere. Kristiansand by har i tillegg 61 000 innbyggere. Dersom vi regner med alle innbyggerne i kystkommunene fra og med Lillesand til og med Tvedestrand, blir det 73 000 innbyggere pluss 74 000 i Kristiansand kommune. Antatt befolkningsvekst i regionen ligger godt over landsgjennomsnittet. Om lag 5400 mennesker pendler mellom kommunene i korridoren Kristiansand–Arendal.

Agderbanen må bygges for å ta unna både lokal trafikk – og lengre reiser som f.eks. til/fra Oslo-området. Også på korte etapper vil toget være konkurransedyktig, som Grimstad–Arendal og Arendal–Tvedestrand på ca. 10 minutter og Kristiansand–Arendal på ca. 35 minutter. Togtilbudet vil dekke lokale behov for arbeidsreiser, fritidsreiser, handleturer og andre besøk. Og ikke minst skole reiser. Høgskolen i Agder har avdelinger i Kristiansand, Grimstad og Arendal med til sammen ca. 6900 studenter og 840 ansatte.

Med avganger hver time til/fra Oslo-området og reisetider f.eks. Arendal–Oslo på 3 timer og 15 minutter vil flyet bli så godt som uinteressant for reiser mellom Aust-Agder og Oslo. Også for reiser mellom Kristiansand-området og Oslo vil Agderbanen gjøre toget til et langt mer attraktivt alternativ til fly.

Som nevnt vil Agderbanen kunne få et variert trafikkgrunnlag. Med trafikk både i retning Oslo og lokalt på Agder vil banen kunne få en trafikkstruktur med et høyere gjennomsnittsbelegg enn hva som er tilfellet på intercity-strekningene på Østlandet. Og siden et moderne togtilbud langs sørlandskysten også vil bli et attraktivt alternativ til flyet, kan toget tiltrekke seg kunder med forholdsvis høy betalingsvilje og som reiser også på dager hvor ferie- og fritidstrafikken er lav. I helgene og om sommeren vil ferie- og fritidstrafikken dominere. Til sammen gir dette høy trafikk både sommer og vinter – og midt i uka og i helgene.

Ifølge Transportøkonomisk institutt var den totale trafikken mellom Aust-Agder og Østlandet på 3,6 millioner reiser årlig i 1994–95. (Transittreiser er ikke tatt med.) Mellom Aust-Agder og Vest-Agder/Rogaland var antall reiser oppe i 6,6 millioner. Ser vi på årstrafikken mellom

landsdelene Østlandet og Agder/Rogaland, lå den på 7,1 millioner reiser. Om lag halvparten av sistnevnte trafikk hadde start- eller endepunkt i Telemark eller Vestfold.

På bakgrunn av ulike kilder og antakelser finner vi at den totale trafikken på E18 og Sørlandsbanen over fylkesgrensa mellom Vest-Agder og Aust-Agder, pluss flytrafikken på strekningene Kristiansand–Oslo og Stavanger–Oslo, sannsynligvis er på minst 6 millioner personreiser årlig. Tilsvarende trafikk over fylkesgrensa mellom Aust-Agder og Telemark er sannsynligvis på minst 5 millioner personreiser årlig.

Dersom Agderbanen vil greie en togtrafikk på 1,2 millioner reiser årlig over grensa mellom Vest-Agder og Aust-Agder og på 0,8 millioner reiser årlig og over grensa mellom Aust-Agder og Telemark – og vi regner med noe økt trafikk mellom Telemark/Kongsberg og Oslo pga. bedre togtilbud – får vi et gjennomsnittlig setebelegg mellom Kristiansand og Oslo på 47 prosent, gitt det togtilbudet som beskrives i dette notatet. Da får toget en markedsandel på 20 prosent over grensa mellom Vest-Agder og Aust-Agder og på 16 prosent over grensa mellom Aust-Agder og Telemark, gitt at totaltrafikken er på henholdsvis 6 millioner og 5 millioner reiser årlig.

For godstrafikken vil en kystbane som går nærmere byene, åpne nye muligheter for trailere på tog og andre kombinerte løsninger for å avlaste E18 for tungrafikk. I dag foregår det så godt som ingen godstrafikk på jernbane til og fra Aust-Agder.

Trasévalg

Det er ikke mulig eller hensiktsmessig her og nå å lansere noe eksakt trasévalg for Agderbanen. Det må imidlertid være en forutsetning at banen betjener Lillesand, Grimstad, Arendal og Tvedestrand med stasjoner nærmest mulig sentrum. Foreløpige vurderinger tilsier at Arendal stasjon kan bli liggende som i dag, men med spor på tvers av dagens stasjonsområde (nye tunneler på begge sider). Det bør også anlegges stasjoner/stoppesteder ved Kjevik, Dyreparken, Vinterkjær/Akland og ved andre tettsteder som f.eks. Fevik eller Rykene og kanskje Eydehavn. Stasjonen ved Vinterkjær/Akland vil fungere som knutepunkt med busskorrespondanser til/fra Risør – og inntil Grenlandsbanen er ferdig, også med bussforbindelser til/fra Kragerø og Porsgrunn/Skien. I Kristiansand kan Agderbanen få forbindelse med hyppige bussavganger i retning Mandal, Lyngdal og Farsund.

Agderbanen fra Kristiansand til Skorstøl vil bli om lag 11 mil lang. Vi forutsetter at den nye banen i hovedsak bygges som enkeltspor. For å få nok kapasitet og robusthet bør banen anlegges med tre dobbeltsporparceller på 8–10 km hver og ellers kryssingsspor ved stasjonene.

Det er viktig at konsekvensene for natur, miljø og kulturlandskap vurderes grundig når eksakte traséalternativ skal utredes.

Velkjent teknikk

Gardermobanen fikk kritikk pga. byggeproblemer. Men vi må huske på at banen er bygd for at Flytoget skal kunne kjøre fra Oslo til Gardermoen på 19 minutter med høy gjennomsnittsfart: 151 km/t. Gardermobanen er konkurransedyktig fordi den ble planlagt for å være det. Dessverre har vi få offisielle planer om konkurransedyktige jernbanetilbud i Norge, sett i forhold til at vegnettet stadig blir bedre og bedre. Agderbanen må bygges for høy hastighet,

med forbikjøringsspor ved de enkelte stasjonene. Dermed kan ekspressstog kjøre med maksimal fart mens lokaltog kan betjene alle stasjoner.

Gardermobanen baserer seg på konvensjonell teknologi, som lett kan kopieres til andre strekninger.

Byggekostnader og finansiering

Byggekostnadene for jernbane varierer mye fra prosjekt til prosjekt. Uten grundige undersøkelser er det derfor umulig å si noe nøyaktig om byggekostnadene for Agderbanen. Men forutsetter vi en kilometerpris på 55 millioner kroner, vil banen koste ca. 6 milliarder kroner. Det er det samme som for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Og til sammenlikning planlegger Statens vegvesen utbygging av E18 i Aust-Agder til ca. 2,9 milliarder kroner.

Den svenske Riksdagen har vedtatt en infrastrukturplan for perioden 2004–2015 som innebærer at det skal investeres 100 milliarder svenske kroner i banenettet i løpet av tolv år. Dette innebærer årlige investeringer på i gjennomsnitt ca. 8,3 milliarder svenske kroner, tilsvarende ca. 7 milliarder norske kroner. Den norske Nasjonal transportplan 2002–2011 (NTP) legger opp til å bruke vel 1,9 milliarder kroner årlig på investeringer i jernbanenettet, og dette er foreløpig bare på papiret. Vi ligger med andre ord langt etter svenskene når det gjelder satsing på jernbane. I Sverige bygges bl.a. den nye 19 mil lange Botniabanan langs kysten nordover mot Umeå, et prosjekt som kan sammenliknes med en ny bane langs sørlandskysten.

For å få finansiert Agderbanen kan vi tenke oss en kombinasjon av følgende:

- Økte statlige rammer til jernbane, jamfør Sverige. Dette kan forsvares bl.a. fordi jernbanesatsing kan gi reduserte utgifter i forbindelse med forurensing, helseskader og trafikkulykker; i tillegg kommer positive effekter som vanskelig kan måles i kroner og øre. Dersom bevilgningene til jernbane i Norge hadde vært på svensk nivå, ville finansiering Agderbanen ikke vært noe problem
- Omdisponering av vegmidler og bruk av bompenger fra E18 til jernbanesatsing

Det vil være riktig å vurdere alternative investerings- og utbyggingsformer.

Siden Grenlandsbanen i langt mindre grad enn en kystbane vil gi de folkerike områdene langs sørlandskysten et bedre togtilbud, er det mye som tyder på at Agderbanen mellom Kristiansand og Skorstøl bør prioriteres foran Grenlandsbanen mellom Skorstøl og Porsgrunn.

Bedre kollektivtilbud med kystbane

Vedlagte tabell viser et eksempel på et mulig rutetilbud mellom Stavanger og Oslo via ny bane mellom Kristiansand og Skorstøl. Eksemplet har to togslag: intercity-tog (IC) og regionalekspressstog (RE). IC-tilbudet har avganger hver time mellom Kristiansand og Oslo og stopper ved de største stedene. Annen hver IC-avgang kjøres til/fra Stavanger. RE-tilbudet er en kombinasjon av lokaltog og IC-tog og betjener den nye banen mellom Kristiansand og Tvedestrand, med noen flere stopp enn IC-tilbudet. På Agderbanen blir det dermed to avganger i timen hver retning, altså halvtimesavganger. Det er nødvendig for at toget skal bli et virkelig alternativ til privatbilen på relativt korte reiser – slik at toget, og ikke bilen på E18, blir grunnstammen i transporttilbudet på Agder.

Det er verd å merke seg at også Telemark får også et vesentlig bedre togtilbud enn hva som er mulig uten Agderbanen. IC-avgangene vil gi timetog til Bø og avganger hver annen time til de mindre stasjonene. Når også Grenlandsbanen er bygd, ledes togtrafikken mellom Sørlandet og Oslo via de mer folkerike områdene Grenland/Vestfold.

For å kunne tilby hyppige avganger med akseptabel driftsøkonomi vil det være riktig med mange relativt små togsett istedenfor få store. Det vil også være en fordel at materiellparken standardiseres mest mulig for å oppnå kostnadsreduksjoner. En materielltype med om lag 150 sitteplasser vil sannsynligvis passe godt for IC-tog mellom Stavanger og Oslo. En slik materielltype kan da også brukes i RE-tog mellom Kristiansand og Tvedestrand, slik at alt togmateriell på Sørlandsbanen – bortsett fra lokaltog på Jærbanen – blir av samme type.

Eksemplet på rutetilbud som er vist i vedlegget, kan kjøres med 15 togsett. Strekningen Kristiansand–Oslo buker 12 togsett. I tillegg må vi regne 3 togsett til reserve og til bruk på høytrafikkdager.

Med et gjennomsnittlig setebelegg på 47 prosent er det sannsynlig at rutetilbudet mellom Kristiansand og Oslo vil gå i økonomisk balanse, dvs. at billettinntektene vil overstige drifts- og kapitalkostnadene for togmateriellet. Dette betyr at dersom samfunnet villig til å investere i og vedlikeholde en ny bane langs sørlandskysten, kan vi få et tilskuddsfritt togtilbud med timesavganger mellom Sørlandet og Oslo og halvtimesavganger mellom Kristiansand og Tvedestrand.

Vi har ikke lagt inn egne ekspresstog med svært få stopp i eksemplet på rutetilbud. Det er mulig å tenke seg slike tog f.eks. mot Oslo tidlig om morgenen og motsatt retning på ettermiddagen, som et ekstratilbud som har som primærfunksjon å konkurrere med flyet. Men det blir vanskelig å få til dette på dagens bane mellom Skorstøl og Drammen.

Med Agderbanen vil Vennesla miste sine direkte togforbindelser til Oslo og Stavanger. Men det foreligger planer om å etablere et lokalt togtilbud med hyppige avganger mellom Kristiansand og Vennesla. Om disse planene blir realisert, blir det gode forbindelser mellom Vennesla og Oslo/Stavanger med togbytte i Kristiansand. Og antall forbindelser mellom Vennesla og Oslo blir langt flere enn hva som er realistisk uten Agderbanen.

Moderne togtilbud kan redusere biltrafikken

Naturvernforbundet legger stor vekt på at satsing på jernbane i bestemte korridorer må komme som erstatning for utbygging av vegsystemet i samme korridor. Prinsippet "bane før veg" må gjelde. NTP legger dessverre ikke opp til en slik politikk.

Det er interessant å se hvilken virkning baneinvesteringer har på biltrafikken. I Sverige har satsing på jernbanen bidratt til bedre togtilbud i flere korridorer. Firmaet Transek AB har studert trafikken på og langs bl.a. Svealandsbanan mellom Stockholm og Hallsberg. På deler av denne 230 km lange strekningen investerte Banverket ca. 2 milliarder svenske kroner i 1994–96. Fra 1993 til 1998 økte togtilbudet på delstrekningen Stockholm–Eskilstuna (115 km) fra 8 til 18 tog hver retning (mandag–fredag), reisetida gikk med 40 prosent (eller 40 minutter), og gjennomsnittsfarten økte fra 69 til 115 km/t.

Resultatet var at togtrafikken i korridoren Stockholm–Eskilstuna gikk opp fra ca. 0,2 millioner til 1,3 millioner reisende årlig, dvs. seksdobling av trafikken. Den totale trafikken i korridoren (sum av alle transportmidler) gikk opp med 14 prosent. Trafikken på

den parallellgående E20 gikk *ned* med over 250 000 biler årlig, dvs. med 6 prosent. (Merk at nedgangen gjelder *biler* ved et bestemt punkt langs vegen, ikke bilreisende.) I andre sammenliknbare korridorer i området gikk biltrafikken opp med ca. 10–11 prosent, altså en forskjell på 16 prosentpoeng. Togets markedsandel i korridoren Stockholm–Eskilstuna økte fra 6 til 31 prosent mens bilens andel gikk ned fra 86 til 68 prosent. Bussens andel gikk ned fra 8 til 1 prosent.

Dette viser at satsing på jernbane kan bidra til en reell nedgang i biltrafikken. Og effektene kan bli større om satsing på bedre kollektivtrafikk kombineres med andre virkemidler. Naturvernforbundet mener det viktig også å bruke virkemidler som parkeringsrestriksjoner, fornuftig areal- og transportplanlegging, vegprising/avgifter, redusert vegutbygging m.m. for å oppnå en større reduksjon i biltrafikken.

Tilstøtende utbygginger

Vi forutsetter at Vestfoldbanen snarest bygges ut med mer dobbeltspor i nordre Vestfold og ny bane mellom Porsgrunn og Larvik (Eidanger-forbindelsen). Dette er svært viktig, uavhengig av hva som skjer med Sørlandsbanen.

Dersom det er politisk mulig å bygge Grenlandsbanen (Skorstøl–Porsgrunn) samtidig med Agderbanen, vil det ikke være nødvendig å legge den nye banen via Skorstøl. Kystbanen kan da fortsette nordøstover med en "Kragerø stasjon" ved Sannidal og muligens via Stathelle/Brevik til Porsgrunn. Dersom Agderbanen bygges, blir Grenlandsbanen et godt prosjekt.

Ytterligere utbygginger kan gjøre Agderbanen enda mer attraktiv. Sett i et lengre tidsperspektiv kan det være grunnlag for nye baneprosjekt både i Buskerud og Telemark (Drammen–Kongsberg–Notodden–Nordagutu–Skien) og i Rogaland (Drangsdalen–Egersund) som gir positive ringvirkninger for en kystbane.

Konklusjon

Naturvernforbundet ber om at mulighetene for en ny jernbane langs sørlandskysten, kalt Agderbanen, utredes nærmere. Byggekostnader, finansiering, trafikkgrunnlag, driftsøkonomi konsekvenser for natur, miljø og samfunn m.m. er viktige tema som må vurderes grundig. Vi antyder at Agderbanen bør prioriteres foran bygging av Grenlandsbanen, men også dette er noe som må utredes nærmere slik at vi er sikre på at de mest samfunnsnyttige investeringene blir gjort først.

Jernbaneverket og de berørte fylkeskommunene bør ta initiativ til at utredningsarbeidet kommer i gang snarest, slik at eventuelle planer kan innarbeides i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Skisse over rutetilbud mellom Stavanger og Oslo med Agderbanen
- Vedlegg 2: Infrastrukturmessige forutsetninger i skisse over rutetilbud

Noen kilder:

- *Nytt togtilbud i Telemark og Aust-Agder*, NSB Persontrafikk, 1994
- *Nytt regiontogtilbud i Sørvest-Norge*, NSB Persontrafikk, 1994
- *Modernisering av Sørlandsbanen*, NSB Bane, 1995
- *Nasjonal transportplan 2002–2011 (NTP)*, Samferdselsdepartementet, 2001
- *Jernbaneverkets handlingsprogram for 2002–2005*, Jernbaneverket, september 2001
- *Svealandsbanan och Västkustbanan – Skillnaden mellan framgång och misslyckande – en jämförelse av två järnvägskorridorer*, Transek AB, 2000
- *Grunnprognoser for utvikling i innenlands transport fram til år 2020*, TØI-notat 1111/1998, Transportøkonomisk institutt
- *Døds- og personskaderisiko i persontransport*, TØI-rapport nr. 1089/1998, Transportøkonomisk institutt
- *Direkte energibruk og utslipp til luft i Norge 1994 og 1998*, Rapport 2001/16, Statistisk sentralbyrå
- *Utslipp til luft fra norsk luftfart 1989–2000*, Rapport 2002/8, Statistisk sentralbyrå
- Diverse befolkningsstatistikk, Statistisk sentralbyrå
- *Prognose for trafikkutviklingen på stamvegen gjennom Agderbyen*, Agderforskning, februar 2002
- *Strategidokument for utvikling av "SørVestBanen" (Sørlandsbanen–Vestfoldbanen), innspill til Nasjonal transportplan 2006–2015*, Jernbaneforum Sør, april 2002
- Diverse informasjon på internett fra bl.a. Statens vegvesen, Banverket og Botniabanan
- Notat (oktober 2001) og artikkel publisert i *For Jernbane* 1/1999 av Erik Hardeng
- Opplysninger fra Jørg Westermann
- Kartgrunnlag for skisse på første side: Kart i *Høringsutkast til konsekvensutredning fase I, sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, kortversjon og utredningsprogram*, Jernbaneverket, februar 1999

Vedlegg 2:

Infrastrukturmessige forutsetninger i skisse over rutetilbud

For å få realisert togtilbudet som er vist i rutetabellen (vedlegg 1), forutsettes følgende infrastrukturtiltak gjennomført (tiltak markert med stjerne kan utelates):

<i>Strekning</i>	<i>Tiltak</i>	<i>Kommentar</i>
Lysaker–Asker	Nytt dobbeltspor	Ligger inne i NTP 2002–2011 og gjennomføres uavhengig av Agderbanen
Drammen–Hokksund *	Dobbeltspor	Aktuelt uavhengig av Agderbanen
Hokksund–Skorstøl	Krengetogstiltak inkl. planovergangssanering, samtidig innkjør (Krekling og Øysteinstul) og planfri plattformkomst (BØ)	Mye av dette er vedtatt og planlagt gjennomført, men det er noe usikkerhet omkring hvilken hastighet som kan oppnås
Skorstøl–Arendal–Kristiansand	Ny bane med tre lange kryssingsbelter	
Kristiansand–Bryne/Sandnes	Krengetogstiltak inkl. planovergangssanering	Mesteparten er vedtatt og planlagt gjennomført, men det er usikkerhet omkring hvilken hastighet som kan oppnås
Drangsdalen	Ny bane pga. rasfare og saktekjøring	Aktuelt uavhengig av Agderbanen
Bryne/Sandnes–Stavanger	Dobbeltspor	Dobbeltspor Sandnes–Stavanger ligger inne i NTP 2002–2011 og gjennomføres uavhengig av Agderbanen

Vi forutsetter at følgende infrastrukturtiltak på Vestfoldbanen gjennomføres uavhengig av Agderbanen:

<i>Strekning</i>	<i>Tiltak</i>	<i>Kommentar</i>
Drammen–Tønsberg	Dobbeltspor på mesteparten av strekningen	Kobbervikdalen–Holm ferdig, Barkåker–Tønsberg ligger inne i NTP 2002–2011
Tønsberg–Larvik	Modernisering (inkl. kryssingsspor, planovergangssanering, kontaktledningsbytte m.m.)	
Larvik–Porsgrunn (Eidanger-forbindelsen)	Ny bane	Oppstart ligger inne i NTP 2002–2011