

Ny satsing på jernbane er nødvendig!

Jernbanen i Rogaland har den siste tiden fått mye medieoppmerksomhet, dessverre med negativt fortegn. På Sørlandsbanen er punktligheten dårlig, mens 1 av 3 passasjerer har forsvunnet siden stekningen ble operert av Vy. Dårlig punktlighet er også mer regelen enn unntaket på Jærbanen, men her er kapasiteten sprenget og de reisende stues sammen som sild i tønne. Mange potensielle togreisende velger i stedet bil og blir slik med på å skape fremkommelighetsproblemer på veinettet.

Jernbanereformen er ikke blitt den mirakelkuren dens forkjempere sa den skulle bli. For å få jernbanen på skinner igjen er det behov for å tenke nytt. Jernbanesektoren må samles og oppsplittingen stanses. Vi trenger en samlet sektor som kan identifisere kundenes behov og samarbeide i stedet for enkeltaktører som stadig forsøker å skyve ansvaret over på hverandre!

Når det brukes penger på jernbane i dag er det gjerne på det som kan regnes som nødvendig vedlikehold. Skal jernbanens store potensiale utnyttes er det likevel nødvendig å gå et steg videre:

-Jærbanen trenger bedre kapasitet. Det må gjøres tiltak på kort og lang sikt som kan bedre kapasiteten og øke punktligheten. Tiltak kan være flere togsett, forlenging av plattformer slik at det kan kjøres lengre tog, forlenging av kryssingsspor med mulighet for samtidig innkjøring og dobbeltspor.

-Innlemming av Ålgårdbanen i Jærbanen. Ålgårdbanen forvaltes i dag av Bane NOR som en del av Sørlandsbanen, men potensialet tas ikke ut slik det er nå. Vi mener at planlegging for gjenåpning bør starte snarest slik at banen aktivt kan være med på å avhjelpe trafikksituasjonen på Nord-Jæren og tilføre et økt trafikkgrunnlag til Jærbanen.

-Sørlandsbanen taper terreng i forhold til andre transportformer. Både person- og godstog bruker i dag for lang tid og persontogmateriellet er i tillegg nedslitt og lite driftssikkert. Det må gjøres tiltak for å fornye materiellet, samtidig må også operatørene gis en reell mulighet til å opprettholde et tilbud etter at ny E39 står ferdig. Økt kapasitet på Jærbanen vil avhjelpe både region- og godstogtrafikken. Et naturlig sted å starte øst for Egersund er bygging av ny linje forbi de rasfarlige partiene ved Heskestad og Drangsdalen, en strekning hvor i dag togene må kjøre i hastigheter ned til 20 km/t.

I dag snakkes det fra politisk hold mye om det grønne skiftet. Tog er miljøvennlig, det utnytter den elektriske energien direkte og har lav energibruk på grunn av lav rullemotstand. Jernbanen forbruker lite areal og har høy kapasitet når det legges til rette. Nå er det på tide at det satses på jernbanen også i Rogaland!