

Rapport

Bratsbergbanen Porsgrunn – Notodden

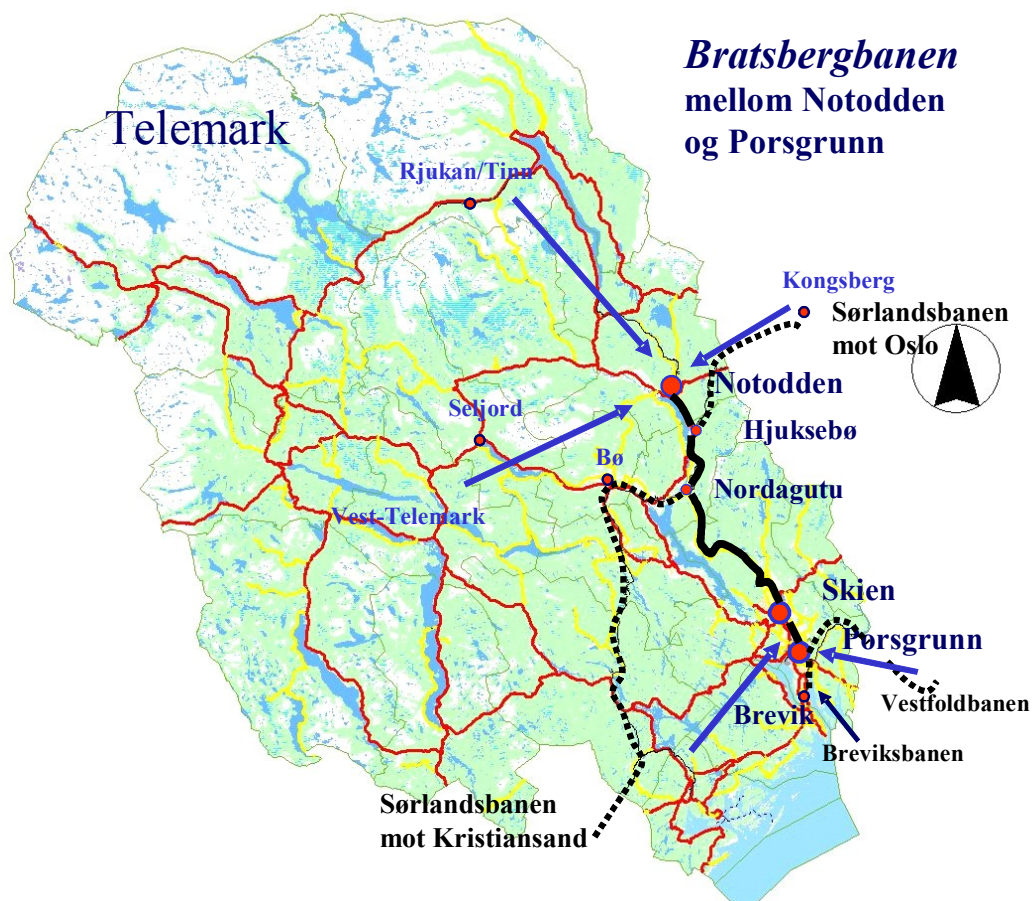
Telemarkstoget



31.08.2007 Arbeidsgrupper

Innhold:

	side
- Innholdsfortegnelse og kart over banen	2
- Innledning	3
- Sammendrag	4
- Historie/bakgrunn	6
- Formelle avtaler og korrespondanse	7
- Utredninger/rapporter	8
- Trafikspotensiale	10
- Nåsituasjonen	11
- Muligheter/potensiale ved fortsatt person- og godstransport	12
- Konsekvenser ved nedleggning	15
- Konklusjon	15



Innledning

Bratsbergbanen er en av få lokalbaner som er i drift i Norge.

Bratsbergbanen har potensiale i seg til å fungere som en viktig banelenke i et framtidig jernbanenettverk i vår del av landet dersom Norge velger å satse på miljøvennlig transport for framtida. Derfor er det viktig at person og godstrafikken på banen fortsetter.

Togdriften på Bratsbergbanen er sikret statlig støtte fram til juni 2009. Det er et politisk ønske å videreføre denne støtten, og få denne inn på SDs budsjett for ordinære kjøp av persontransporttjenester.

Som en del av Regionrådets ønske (møte 13.09.2006) om å sikre kompensasjon til drift av banen etter 2009, ble det tatt initiativ til at det ble nedsatt en administrativ arbeidsgruppe som skulle dokumentere behovet for å opprettholde togtilbudet på banen.

Den administrative arbeidsgruppa har bestått av disse representantene: Olaf Flåterud, Notodden Utvikling AS, Per Morten Nørborg, Vestviken Kollektivtrafikk AS, Petter Ellefsen, Vekst i Grenland, og Torstein Fjeld, Telemark fylkeskommune.

Mandatet for gruppa er gitt i ”ordførermøtet” på Notodden 23.03.2007 og har denne ordlyd:

”Telemark fylkeskommune og Notodden Utvikling AS samler eksisterende utredninger og dokumenter om Bratsbergbanen og vurderer behovet for å utarbeide samlet rapport med sikte på å dokumentere behovet for å opprettholde togtilbudet på Bratsbergbanen, samt konsekvensene av en nedleggelse. Her må både forholdet til passasjertrafikk og godstrafikk tas med. En slik utredning må også legge opp en strategi overfor statlige myndigheter (les: Samferdselsdepartementet og Kommunaldepartementet) med argumenter for videreføring av banen. Fylkeskommunen avklarer finansiering av rapporten. Med bakgrunn i rapporten tar ordfører Bjarne Bakken initiativ til et møte med toppledelsen i NSB for å gjennomgå NSBs ambisjoner med Bratsbergbanen og eventuelle forbedringer i togtilbudet gjennom f. eks intensivert markedsføring, hyppigere togavganger, bedre korrespondanse med andre kollektivtilbud osv.

Med bakgrunn i overnevnte utredning og møte med NSB tar fylkeskommunen initiativ til møte med Samferdselsdepartementet og Kommunaldepartementet for å drøfte myndighetenes muligheter for å støtte fortsatt drift av Bratsbergbanen.

Prosessen må ha bred politisk støtte fra berørte kommuner og Telemark fylkeskommune.

Ordfører Bjarne Bakken inviterer berørte parter til nytt møte i løpet av våren.”

Sammendrag

Den administrative arbeidsgruppen som er opprettet for å se på ulike sider ved togtilbudet på banen, mener Bratsbergbanen har potensiale i seg til å fungere som en viktig banelenke i et framtidig jernbanenettverk, og mener derfor at det viktig at person og godstrafikken på banen fortsetter.

Bratsbergbanen fra Porsgrunn til Notodden ble åpnet i 1917 i forbindelse med industrireisingen i Telemark (Tinn, Notodden og Grenland), og har således tjent både person- og godstrafikk i snart 90 år. Telemark fylkeskommune (Tfk) overtok ansvaret for persontrafikken på banen 1. aug. 2004 med NSB som operatør av *Telemarkstoget*. Fra 01.01.2006 overtok Vestviken Kollektivtrafikk (VKT) dette ansvaret.

Etter forhandlinger med Samf.departementet er statsstøtten til kjøp av persontransporttjenester på banen via Tfk på 11 mill kr blitt forlenget til juni 2009. Det er et politisk ønske å beholde persontrafikken på banen, og få statsstøtten inn på SDs budsjett for ordinære kjøp av persontransporttjenester som en permanent ordning.

I dag betjenes persontrafikken på banen med tre dieseldrevne motorvogner av typen Y1-tog. To vogner er i drift, mens den tredje has som reservevogn. Banen trafikkeres daglig med 8 avganger hver veg mandag til fredag med hovedtyngden morgen og ettermiddag.

Trafikken har tatt seg jevnlig opp etter at trafikken startet opp 1. august 2004, og var i 2006 kommet opp i 44 900, en vekst på 17 % fra året før. Første halvår av 2007 har vist en ytterligere økning (7 %) i forhold til første halvår 2006.

Bratsbergbanen har en viktig funksjon i fylkets samferdselsmessige infrastruktur. Banen binder sammen øvre og nedre deler av fylket, og styrker både felles arbeidsmarked og binder sammen studiestedene/kompetansesentrene i Grenland, Bø og Notodden. I tillegg kommer et generelt behov for daglige besøks- og handlereiser.

På lengre sikt, når Eidangerparsellen er på plass, vil banen, sammen med deler av Vestfoldbanen, binde sammen industriclusterne på Kongsberg/Notodden sammen med Grenland og Vestfold med raske og effektive lokaltogforbindelser.

Bratsbergbanen er en integrert del av de unike industrielle kulturminnene i Telemark. Banen vil derfor kunne ha en betydelig funksjon i reiselivssammenheng med vektlegging på trivsel og miljø.

Banen har et betydelig potensiale når det gjelder godstransport. Det er et politisk ønske å få en større del av godstransporten fra veg til sjø og bane. Vestfoldbanen har begrenset kapasitet til godstransport. Etter hvert som godstrafikken øker på jernbanenettet i form av kombinerte transporter (containertog) og heltog (eks.vis tømmertransport) vil banen være en viktig lenke i det nasjonale jernbanenettet, ikke minst med tanke på industrien i Grenlandsområdet og et økende potensiale for tømmertransport til og fra Telemark. Banen vil sikre fleksibilitet med omkjøringsmulighet ved uregelmessigheter i togframføringer andre steder.

I et framtidig jernbanesystem med en ny SørVestbane gjennom Grenland vil Bratsbergbanen fungere som en matebane til både ny SørVestbane og til eksisterende Sørlandsbane gjennom Midt-Telemark. Vi vil da få et jernbanesystem med raske fjerntog på SørVestbanen og regionale/lokale tog, fortrinnsvis lettaneløsninger, på de øvrige banestrekningene.

Det ligger et potensiale for en betydelig styrking av trafikken med banen ved direkte kontakt med Landmannstorvet, kollektivknutepunktet i Skien. I dag stopper banen på Skien jernbanestasjon,

Nylende, som ligger over 1 km utenfor bysenteret.

Med enkle grep vil Bratsbergbanen kunne forlenges ut til Herøya Industripark og ned til Heistad/Norcem på Breviksbanen. Dette vil åpne opp for betydelig bredere anvendelse av banen for svært mange pendlere i regionen. Jfr. bybaneutredningen for Grenland datert april 2006.

Banen må gjøres mer tilgjengelig med flere og hensiktsmessige stopp, og legges til rette for syklister og funksjonshemmede både ut og inn av togene og til og fra stasjonene/holdeplassene.

Persontrafikken på banen synes klart samfunnsøkonomisk lønnsom og må sikres permanent.

Banen må utvikles til en moderne bane for person og godstrafikk som kan bidra til en effektiv og bærekraftig samferdselspolitikk i hele regionen i samsvar med nasjonale mål for samferdselsutviklingen uttrykt i Nasjonal Transportplan og Regjeringens klimamelding.

Banetilbudet må gjøres bedre og passasjertallene må økes betydelig.

Markedsføringen må bedres. NSBs markedsanalyse må følges opp. Fylkeskommunen og de kommunene som sogner til banen må vise at de ønsker å ta sin del når det gjelder å øke trafikk tallene. Bedrifter, skoler og privatpersoner må gjøres kjent med tilbudet med henstilling om å støtte opp om banen.

Da må tilbudet være forutsigbart, og vedtak om persontrafikkdrift på banen etter 2009 må fattes snarest mulig.

Det er ikke saklig grunnlag for å avvikle persontransportkjøp på Bratsbergbanen etter juni 2009, og banen må derfor sikres videre tilskudd fra Samferdselsdepartementets ordinære budsjettposter for kjøp av persontransporttjenester fra NSB.



Historie/bakgrunn

Bratsbergbanen ble åpnet i 1917 og går fra Eidanger stasjon i Porsgrunn til Notodden. Banen ble etter hvert bygget videre til Tinnoset som Tinnosbanen og derfra videre med jernbaneferge over Tinnsjøen og fra Mæl stasjon og opp til Rjukan som Rjukanbanen. Banen ble bygd i forbindelse med industrireisingen i Telemark og fungerte både som gods- og persontrafikkbane på strekningen. Banen ble elektrifisert i 1936.

Banen ble betjent av NSB og hadde i alle årene fram til ca 1990 en jevn trafikk. Da var årstrafikken ca 90 000 passasjerer. Utover i 90-årene gikk trafikken noe ned og NSB ønsket å avvikle persontrafikken på banen.

Arbeidet med et timetogkonsept startet i 1998 med en privat investor som driver. Konseptet var etter samme ide som den nystartede Timekspressen mellom Notodden og Oslo som viste seg å være meget vellykket. Forhandlingene mellom det private selskapet og NSB strandet kort tid etter. NSB videreførte planen for timetogkonseptet i 1999. Timetogkonseptet ble oppgitt i 2000, og NSB valgte å legge ned togtilbudet. Dette skjedd offisielt 20 okt. 2000. NSB gjenopprettet togtilbudet i august 2001 etter at mannskapssituasjonen igjen var tilfredsstillende og det nye togmateriellet (Y1-tog) var på plass. Trafikken hadde da ligget nede i et snaut år.

I 2002 ble en avtale mellom Samferdselsdepartementet og fylkeskommunen inngått, om at Telemark fylkeskommune skulle overta driftsansvaret fra 1. aug. 2004. Tilskuddene skulle gå fram til 2007, og etter det innlemmes i de ordinære overføringene til fylkeskommunen.

Fylkeskommunen satte driften av banen ut på anbud. Det kom inn ett tilbud fra Connex. Deretter avlyste fylkeskommunen konkurransen. NSB startet, på forespørsel fra fylkeskommunen, ny drift på banen fra aug. 2004 med 8 turer hver dag i hver retning på hverdager unntatt lørdag. Materiellet er tre diesel motorvogner kjøpt fra BK-tåg i Sverige, type Y1-tog. Grunnlaget for denne driften var ny avtale datert 20.02.2004 mellom Tfk og NSB om levering av Telemarkstoget med oppstart 01.08.2004.

Togturene var gratis i starten i påvente av en billettautomat som ble installert i februar 2005. Trafikken har vært jevnt stigende fra aug. 2004 og hadde i 2006 et passasjertall på 44 900.

Avtalen med NSB for betjening av Bratsbergbanen gjaldt for perioden 01.08.2004 til juni 2007. Denne avtalen er nå forlenget i to år fram til juni 2009.

Fra 1. jan. 2006 overtok Vestviken Kollektivtrafikk (VKT) ansvaret for persontrafikken på banen. Etter forhandlinger med Samf.departementet er nå statsstøtten til persontransportkjøp på Bratsbergbanen via Telemark fylkeskommune (Tfk)/ VKT på 11 mill kr blitt forlenget til juni 2009. Etter denne dato er statsstøtten bebudet trukket tilbake.

Formelle avtaler og korrespondanse

Avtalen mellom Samferdselsdepartementet (SD) og Telemark fylkeskommune (Tfk)

ble undertegnet av partene på Notodden 24.09.2002.

Avtalen har denne ordlyden:

1. Tfk overtar ansvaret for den framtidige lokale kollektivtransporten mellom Notodden og Porsgrunn med virkning fra 01.08.2004 eller fra det tidspunkt partene blir enige om.
2. Fra statens side vil det bli gitt en økonomisk kompensasjon til Tfk på kr 5 000 000 for perioden 1. august til 31. desember 2004 og på kr 11 000 000 i 2005.
3. Beløpet vil bli videreført også for de påfølgende år over KRDs budsjett basert på fordelingskriteriene i inntektssystemet.
4. Tfk står fritt til å forhandle med aktuelle togoperatører og ev. rutebilselskaper om alternative transportløsninger for den aktuelle og tilliggende strekninger.
5. Det tas forbehold om Stortingets endelige godkjenning av avtalen.

Avtalen mellom Tfk og NSB AS

Det er inngått avtale mellom Tfk og NSB AS om levering av *Telemarktoget* datert 20.02.2004 med oppstart 01.08.2004.

Avtalen omfatter:

- *Avtaledokument*
- *Kontraktsbestemmelser*
- *Kontraktsvedlegg*

Dokumentene er arkivert i Tfk's arkiv.

Leverandør (NSB) og oppdragsgiver (Tfk) har som felles mål at det gjennom denne kontrakten skal legges grunnlag for et stabilt og godt driftsopplegg med lokaltog på Bratsbergbanen mellom Notodden og Porsgrunn. Kontrakten skal bidra til å oppnå de regionale krav til en effektiv transport, med et lavt kostnadsnivå og fornøyde passasjerer.

Partene vil sammen bidra til at det skapes et optimalt driftsopplegg, som bidrar til høy trafiksikkerhet, punktelighet og regularitet, der det legges vekt på gode løsninger og erfaringsoverføring.

Formell korrespondanse

Det råder en viss uenighet mellom SD og Tfk om forståelsen av avtalen mellom disse to. I den formelle korrespondansen som har vært mellom Tfk, SD og KRD går det fram at Tfk mottar kompensasjonen på 11 mill kr hvert år over KRDs budsjett, tabell c. Dette gjelder enkeltsaker utenfor den generelle overgangsordningen med gradvis overføring av kompensasjonen fra ett fylke til alle landets fylker etter et gitt tidspunkt. KRD vil betale ut kompensasjonen på 11 mill kr over tabell c også for 2007. Fra og med 2008 til juni 2009 vil Tfk/VKT motta beløpet til kjøp av persontransporttjenester fra SDs budsjett.

Vedtak i BTV-rådet

BTV-rådet har behandlet saken flere ganger og i møtet 13.09.2006 bedt om at BTV-rådets leder tar initiativ til et møte med SD med sikte på å sikre kompensasjon fra juni 2009.

Regionrådet ber i møte 15.11.2006 Vestviken Kollektivtrafikk AS søke å inngå avtale med NSB om forlenget drift av lokaltogtilbudet på Bratsbergbanen fram til juni 2009 innenfor de økonomiske rammer som er til disposisjon.

I samme møte og i møte 29.03.2007 ber rådet om at VKT utreder tiltak for å øke trafikken med

banen. Regionrådet ber om at det blir lagt fram en rapport om passasjerutviklingen i septembermøtet. NSB har på det grunnlaget utarbeidet en markedsføringsplan for banen. Denne er lagt fram for BTV-rådet 07.06.2007 som en melding.

Vedtakene i BTV-rådet finnes på <http://www.btvregion.no/regionradet/saker>.

Utredninger/rapporter

Passasjerundersøkelsen 2006 etterfulgt av potensialundersøkelsen:

På oppdrag fra NSB og Telemark fylkeskommune gjennomførte Markedsinfo AS en undersøkelse blant passasjerene med Bratsbergbanen i juni 2006.

Passasjerene var relativt godt fornøyd med punktlighet, reisetid og billettpris.

Mindre fornøyd med få avganger på dagtid og dårlig markedsføring.

Potensialundersøkelsen i etterkant av passasjerundersøkelsen viser bl.a. at flertallet velger bil pga dårlig avgangshyppighet og vanskelig å komme til/fra stasjoner. Mange oppga at de kjente dårlig til tilbudet.

Vista Analyse AS: Kollektivtilbud Notodden – Grenland, datert 24.10.2006.

VKT engasjerte Vista Analyse AS til å se nærmere på den økonomiske situasjonen i forkant av at VKT inngikk avtale med NSB om forlenget drift fram til 2009.

Rapporten oppsummerer samfunnsøkonomisk nytte ved tre ulike alternativer:

- redusert lokaltogtilbud
- full nedleggelse og koordinert busstilbud
- full nedleggelse og ekspressbusstilbud.

Rapporten konkluderer med at nedleggelse av lokaltoget Porsgrunn – Notodden er samfunnsøkonomisk lønnsomt, men det dårligste alternativet for de reisende.*

Rapport som uttrykt vedlegg.

** I denne konklusjonen mangler relevante parametre som klima, miljø, godstransport, distriktshensyn og tidshorisont.*

Fylkesplanen handlingsprogram 2007 sier dette om Bratsbergbanen:

”Samferdselsdepartementet opprettholder driftsstøtte til Bratsbergbanen fram til juni 2009 og kontrakten mellom Vest-Viken Kollektivtrafikk og NSB er forlenget til samme tidspunkt. Det er nødvendig med lokalt/regionalt politisk samarbeid og engasjement mot departementet og Stortinget for å opprettholde statlig støtte og videre drift av banen etter dette. En antar at det har vært en svak stigning av passasjerer fra 2005 til 2006.*

Hovedutfordringen er fortsatt å øke passasjertallet. Rutetilbudet må markedsføres mer aktivt. Det er viktig å sikre en langsiktig drift som gir forutsigelighet for de som ønsker å bosette seg og etablere virksomheter langs banen. Videre utvikling av Bratsbergbanen må også vurderes i det pågående arbeidet med felles arealplan for Skien og Porsgrunn, der spørsmålet om framtidig bybane i Grenland inngår som et viktig element. Synergieffekter ved å se disse banene i sammenheng skal tilstrebes.”

** Reisetall fra den elektroniske billetteringen viser en vekst fra 38 500 i 2005 til 44 900 i 2006. Dette er en vekst på 17 % på ett år.*

Regionsamarbeidet Buskerud, Telemark, Vestfold: Strategier for næring og samferdsel

vedtatt av regionrådet 20.05.2005 sier bl.a. i *innsatsområde 1 for samferdsel*:

”En styrking av transportkorridorene mellom byene i regionen er viktig fordi en slik satsing danner fundamentet i en flerkjernet bystruktur, og støtter opp om næringsutvikling generelt og næringstriangelet Kongsberg/Horten/Grenland spesielt”. Videre sier strategidokumentet at ”jernbane gir raskest reise mellom bysentra og mulighet for å arbeide underveis”.

Kompetansesentrene i Grenland, Vestfold og på Kongsberg vil ha et stadig større behov for kontakt. Her representerer Bratsbergbanen et viktig potensial.

Notat fra VKT: Tiltak for å øke passasjergrunnlaget på Bratsbergbanen, datert 12.03.2007.

I dette notatet går det fram at NSB vil utarbeide en egen markedsplan for banen fram til 2009. ***Markedsplanen, NSB lokaltog Porsgrunn Notodden 2007-2009, datert 12.04.2007*** ble lagt fram for regionrådets møte 6 juni 2007 til orientering.

Rapporter om gods

Jernbaneverket har gjennom to rapporter vurdert terminalbehovet (kombiterminaler og tømmerterminaler) for jernbane:

Civitas AS: Strategi for godsterminaler fase 1 (gjelder i hovedsak Østlandet)

Sitma: Terminalstrategi fase 2 (i hovedsak landet utenom Østlandet samt tømmertransport)

Disse to rapportene vil, sammen med annet relevant materiale, danne grunnlaget for ***Jernbaneverkets utredning om ”Strategi for gods på bane”*** som et viktig innspill til NTP 2010-2019. Denne utredningen ventes ferdig i sept/okt. 2007, og vil bli gjort tilgjengelig for interesserte. Den vil inngå i Transportetatens ordinære planforslag som legges ut til høring vinteren 2008.

Vi viser også til underlagsrapport for kommunedelplanen for Herøya:

Muligheter for godstransport på jernbane i Grenland.

Trafikkpotensiale

Det er innhentet pendlingsstatistikk for arbeidsreiser mellom aktuelle kommuner med nær tilknytning til Bratsbergbanen.

Videre har HiT sendt en oversikt over antall studenter med hjemstedsadresse i kommuner i Telemark som er aktive studenter (heltid og deltid) pr 01.06.2007 ved Høgskolen i Telemarks studiesteder i Bø, Notodden og Porsgrunn.

Oversikt over potensialet mellom Grenland og Notodden når det gjelder elever i vgs, går fram av tabellen nedenfor.

Tabellen nedenfor viser trafikkpotensialet mellom Grenland og Notodden i hovedsak for arbeidsreisende og studenter svært forenklet.

Studiested/arbeid - bosted	Type trafikkant	Antall
Skien/Porsgrunn - Sauh./Notodden	arbeid	396
	HiT	45
	vgs	30
	annet	40
Sauh./Notodden - Skien/Porsgrunn	arbeid	104
	HiT	175
	vgs	20
	annet	30
SUM		840

I denne tabellen er ikke Bamble, Bø og Tinn/Rjukan tatt med. Disse vil være aktuelle å ta med avhengig av tilknytningsmuligheter. Spesielt er Bratsbergbanen et godt tilbud til Tinn/Rjukan ved god korrespondanse på Notodden. Det er et betydelig reisepotensiale innenfor fagområdene industri/kompetanse langs aksene Rjukan – Notodden - Grenland. På grunn av den historiske utviklingen er det også sterke familierelasjoner langs denne aksene.

I viste tabell er heller ikke trafikk mellom Grenlandskommunene tatt med.

Antar vi at halvparten av pendlerne mellom Grenland og Notodden tar bil og halvparten tar bane, vil årstrafikken være 105 000 passasjerer dersom vi regner 250 virkedager i året.

Til sammenligning kan nevnes at pendlertrafikken mellom Skien og Porsgrunn er til sammen ca 8000 daglig.

Nåsituasjonen

I dag trafikkeres banen med tre dieseldrevne motorvogner av typen Y1-tog. To vogner er i drift, mens den tredje has som reservevogn. Banen trafikkeres daglig med 8 avganger hver veg med hovedtyngden morgen og ettermiddag. Siste tog fra Porsgrunn 17.05 og siste tog fra Notodden 18.47. To av avgangene starter og ender i Skien. Ingen tog lørdag og søndag.

Trafikken har tatt seg jevnlig opp etter at trafikken startet opp august 2004, og var i 2006 kommet opp i 44 900, en vekst på 17 % fra året før.

Trafikken har vist en ytterligere økning i 2007, med en vekst på 7 % i første halvår sammenlignet med første halvår i 2006.

Passasjer-/potensialundersøkelsen viser at rutefrekvensen er lav. Dette vanskeliggjør bruk av banen til møter og lignende, og gir dårlig korrespondanse med Sørlandsbanen og annen kollektivtrafikk. Tilbudet er også for dårlig kjent. Det er mange som kunne ha benyttet seg av banen, men som ikke er klar over at den eksisterer og hvordan den virker.

De som bruker banen er stort sett fornøyd med tilbudet. Det er god komfort og det er kort kjøretid på strekningen sammenlignet med bil/buss.

En bedre korrespondanse mellom Landmannstorvet i Skien og Skien stasjon, Nylende, ville styrke trafikken med banen.

Togtrafikken kan ikke erstattes med buss.

Det er ikke mulig å kjøre buss på den aktuelle strekningen pga. 2 lave underganger. Fjerning av disse vil koste 30-40 mill kr. Selv med et slikt tiltak vil bussen være et lite attraktivt tilbud pga. vegens øvrige beskaffenhet med til dels krappe kurver og smal veg. Et bedret busstilbud på vestsiden av Norsjø er heller ikke attraktivt pga. lang reisetid.

En nedlegging av togtilbudet betyr en tilsvarende økning i biltrafikken.

Investeringer

I Notodden er det investert 7 mill kr i ny bane ned til den nye kollektivterminalen i et spleiselag mellom Jernbaneverket (50 %), Telemark fylkeskommune (25 %) og Notodden kommune (25 %). Det skal investeres i nytt terminalbygg på kollektivterminalen på Notodden. I tillegg har banen de siste årene fått utvidede tunnelprofiler for å møte nye krav til moderne godstransport, og blitt forsterket ved utskifting av sviller og en del ledningsmaster.

De to siste årene (2005 og 2006) er det brukt vel 6 mill kr til vedlikehold på banen, derav vel 2 mill kr til utskifting av gamle sviller med moderne betongsviller.

Spekulasjoner om banens framtid

Det har vært flere avisoppslag om banen med fokus på den sterke subsidieringen og hvor mye av skattebetalernes penger som i dag går med til å støtte hver enkelt tur. Fokuset blir negativt, og det er lett å konkludere med at driften av banen bør avvikles og 11 mill kr brukes til andre formål.

Rapporten fra Vista Analyse AS er også svært opptatt av at de økonomiske kostnadene må stå i forhold til den nytten en har av banen. Rapporten konkluderer med at nedleggelse av banen er samfunnsøkonomisk lønnsomt, men et dårlig alternativ for de reisende.

Vista Analyse AS drøfter ikke hva slags tidshorison vi snakker om, heller ikke hva slags miljø- og klimapolitikk, sosiale forhold og distriktshensyn vi ønsker å legge til grunn.

Vista Analyse AS legger hovedsaklig kortsiktige økonomiske hensyn til grunn.

Muligheter/potensiale ved fortsatt person- og godstransport

Bratsbergbanen har en viktig funksjon i fylkets samferdselsmessige infrastruktur. Banen binder sammen øvre og nedre deler av fylket. Banen er også viktig i utviklingen av fylket som en arbeidsmarkedsregion. Videre har den en funksjon ved å binde sammen kompetanseregionen med HiT, Vgs, forsknings/utviklingsaktivitet og ikke minst kompetansekløyngene i Grenland og på Notodden/Kongsberg.

Banen gir et spesielt godt tilbud til ungdom mellom de ulike studiestedene i Grenland og Notodden. Ved oppretting av tjenelige rutetilbud mellom Bø og Nordagutu, vil også studiestedet Bø kunne koble seg til denne transportaksen. Banen er også et tilbud til skoleelever som trenger transport langs banen som ellers må ha skolebuss/taxi. Dette betinger at banen er fleksibel mht. stoppmønster. Det er et poeng å gi de unge gode kollektivvaner både under studietiden i vgs og i høgskolesammenheng.

Banen har også et potensiale ved mer sporadisk bruk, så som transport til og fra Bluesfestivalen, det nyopprettede Vitensenteret i Porsgrunn, utflukter med skoler/barnehager mm.

I turistsammenheng vil banen kunne ha en betydelig funksjon i tiden som kommer med større vektlegging på trivsel og miljø.

Banen vil sikre fleksibilitet i jernbanenettverket med omkjøringsmuligheter i spesielle situasjoner som krever stengning av baneavsnitt; dette er aktuelt for både gods- og persontransport.

Godstransport

Det er et underbygget ønske, både politisk og faglig, å få en større del av godstransporten fra veg til sjø og bane. I Grenlandsområdet forflyttes daglig svært store godsmengder, og flere interessenter arbeider aktivt for å få på plass et transporttilbud på jernbane. Terminalstrukturen vil være en vesentlig del av strategien for å få til dette. Fra næringslivet sies det at kapasiteten for å kjøre gods på jernbane er langt lavere enn ønskene. Dette skyldes at både infrastruktur, materiell og terminalstandard ikke holder ønsket standard.

Grenlandsindustrien er i utvikling med stadig større andel enheterisert gods (container, semitraller etc). Foreliggende planer om nyetableringer vil bety ytterligere store godsstrømmer som håndteres gjennom området. Nasjonalhavnen Grenland Havn er den nordligste i Oslofjorden med RoRo-terminal som håndterer rullende gods mellom Norge og kontinentet. I tillegg har fergehavnene i Larvik og Langesund en betydelig vekst i godsstrømmer mellom Norge og Danmark/Sverige.

Sporkapasitet er en forutsetning for å flytte flere av disse godsstrømmene fra vei til bane. Vestfoldbanen har kapasitetsproblemer en stor del av døgnet, mens det er ledig kapasitet på Sørlandsbanen. Bratsbergbanen, som forbindelse mellom Vestfold- og Sørlandsbanen, er ideell for å fordele kapasitet mellom de to store banene.

Siden fløtningen i vassdraget mellom Notodden og Skien opphørte i 2006 har tømmertransporten fra områdene i Telemark gått over til bil og bane. Etter hvert er bane mer og mer aktuell og Bratsbergbanen benyttes i økende grad til tømmertransport. Potensialet er allikevel betydelig større enn utnyttelsen i dag. Fra Notodden, Tinn og Hjartdal avvirkes ca 150.000 m³ tømmer hvert år og det utgjør omtrent 4500 tømmerbillass. Skogeiere og tømmerbilnæringen ønsker mye

av denne transporten over på jernbane. Sistnevnte paradoksalt nok fordi fjerntransport på tømmerbil ansees som ulønnsom for denne næringen. Notoddens gamle jernbanestasjon er i dag tømmerterminal med kapasitet for å flytte enda mer av tømmertransportene til bane.

Bratsbergbanens funksjon i et framtidig jernbanesystem

Eidangerparsellen på Vestfoldbanen er klar til bygging med mulig anleggsstart i 2009 og åpning i 2013. Deretter kan Grenlandsbanen, som et ledd i en ny SørVestbane, realiseres, jfr. samfunnsanalysen til Jernbaneforum Sør; ”Visjon og strategi for utvikling av SørVestbanen”, omtale av SørVestbanen i NTP 2010-2019 og Jernbaneverkets Stamnettsutredning 2006. Fjerntrafikken mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger vil da gå over Vestfold og Grenland, og eksisterende Sørlandsbane vil endre funksjon til å bli en regional/lokal bane. I dette bildet vil Bratsbergbanen ha en funksjon som matebane til ny SørVestbane og til den ”gamle” Sørlandsbanen gjennom Kongsberg – Bø - Drangedal/Gjerstad. Bratsbergbanen vil være den beste garanti for et godt banetilbud i Midt-Telemark når ny SørVestbane har kommet i funksjon. Bratsbergbanen vil også være en nødvendig lenke i regionale/lokale rundbaneopplegg i dette området, fortrinnsvis betjent med enmannsbetjent lettmateriell. Bratsbergbanen vil ha avgjørende betydning for bærekraftig utvikling av hele regionen som omfatter Grenland, store deler av Telemark og Kongsbergregionen.

Bevaring av industrielle kulturminner i Telemark

Bratsbergbanen har en viktig funksjon å spille ved bevaringen av de industrielle kulturminnene i Telemark som er i verdensklasse.

- 1) Industrieventyret i Telemark representerer en epoke som det er viktig å ta vare på for ettertiden. Stiftelsen Rjukanbanen har arbeidet flere år med å ta vare på Rjukanbanen og Tinnsjøfergene og forhindre at disse kulturminnene forringes, men kan tas vare på og utnyttes i reiselivs- og utviklingssammenheng for regionen. Det er nå planer om at Stiftelsen Rjukanbanen skal inngå i Stiftelsen Industrierbeidermuseet, og at Rjukanbanen/Tinnsjøfergene kan være sikret statlig støtte til videre drift og utvikling. Det arbeides med at prosjektet, sammen med Odda/Tyssedal, vil kunne komme inn på UNESCOs verdensarvliste.
- 2) Det arbeides med et nasjonalt prosjekt ”Reiseliv i industriens vugge” der Rjukan og tre andre industristeder i Norge er med.
- 3) Kongsbergregionen arbeider med et hovedprosjekt for reiselivssatsingen i Kongsbergregionen, ”Opplevelsesregionen”. Industrihistorien langs aksene Notodden – Rjukan vil spille en sentral rolle i denne satsingen.

Bratsbergbanen er en integrert del av industrihistorien i Telemark langs aksene gjennom Øst-Telemark fra Grenland til Rjukan, og spiller derfor en viktig rolle i forståelsen av industrihistorien. Drift på banen vil også lette arbeidet med sikring/vedlikehold av de andre kulturminnene så som Tinnsjøbanen og Rjukanbanen.

Banen representerer også mulighet for turister til å komme over fra Skagerak via Grenland til Rjukan/Kongsbergregionen ved bruk av kollektive transportmidler. Dette vil sannsynlig bli et voksende marked med tiden.

Potensiale for utvikling i Grenland

Det ligger et potensiale for en betydelig styrking av trafikken med banen med direkte kontakt med Landmannstorvet, kollektivknutepunktet i Skien. I dag stopper banen på Skien jernbanestasjon, Nylende, som ligger over 1 km utenfor bysenteret.

Med enkle grep vil Bratsbergbanen kunne forlenges ut til Herøya Industripark og ned til Heistad/Norcem på Breviksbanen. Dette vil åpne opp for betydelig bredere anvendelse av banen for svært mange pendlere i regionen. Jfr. Bybaneutredningen for Grenland datert april 2006.

Fylkesplanens handlingsprogram peker også på muligheten for å se Bratsbergbanen i sammenheng med en bybane i Grenland. En slik løsning vil styrke den lokale kollektivtrafikken i Grenland samtidig som den betyr en ny giv til de regionale samferdselsløsningene i Telemark.

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan 2010-2019, har Statens vegvesen Region Sør satt i gang et arbeid om Bystrategi for de *mellomstore byområdene* i regionen der Grenland er ett av disse. Bystrategien er i samsvar med nasjonale mål og retningslinjer, og vil være viktig for at også mellomstore byer skal kunne få ut statlige midler for å sikre en best mulig miljøvennlig og bærekraftig utvikling. I dette arbeidet er en sterkere satsing på gang/sykkel sammen med buss og bane i Grenland viktige elementer i bystrategien.

Kollektivtilbudet på banen må være forutsigbart

Forutsigbarhet er avgjørende for en god og stabil samfunnsutvikling. En baneinfrastruktur kan og bør frigjøre arealer til boligbygging i banens nærhet som igjen danner grunnlag for mer kollektivtrafikk. Dette vil være spesielt aktuelt i Grenlands sentrale områder.

Mange kan tenke seg å bygge og bo i distriktene og bruke banen til jobb og i andre sammenhenger. Men når et banetilbud til stadighet gjøres til gjenstand for kortsiktige økonomiske og politiske vurderinger, tør ikke folk å satse på den ved valg av bosted og næringsetablering, og distriktene og miljøet vil lide.

Tilgjengelighet

Banen må gjøres mer tilgjengelig med flere og hensiktsmessige stopp, og det må legges til rette for syklist og funksjonshemmede både ut og inn av togene og til og fra stasjonene/holdeplassene (universell utforming).

Regjeringens klimamelding

Klimameldingen gir anvisninger på hvordan en kan få til en mer bærekraftig utvikling med mindre utslipp av klimagasser. Mye tyder på at bilkjøring vil bli dyrere i framtida. Dette vil gjøre jernbanesatsing både mer attraktiv og riktigere.

Tilbudet skaper marked

Eksempler fra mange sammenlignbare byområder i Europa og ikke minst Jærbanen og Timeekspresen her hos oss, viser at dersom det satses målrettet på komfort, frekvens, tilgjengelighet og effektivitet, da vil folk velge å kjøre kollektivt og man kommer inn i den gode sirkelen der flere og flere velger å la bilen stå.

Konsekvenser ved nedlegging av persontrafikktilbudet

- Nedlegging av persontrafikken kan påføre fylkeskommunen årlig inntil *6 mill kr i ekstra kostnader* ved oppretting av:
 - Alternativt kollektivtilbud mellom Grenland og Notodden
 - Lovpålagt transport av skoleeleverReferanse: NSBs opplegg *buss for tog* da togtilbudet på banen ble lagt ned 20.10.2000.
- Et alternativt kollektivtilbud på strekningen Grenland – Notodden er i realiteten ikke noe tilbud. Det betyr 50-100 000 flere bilturer årlig på strekningen, og at vi handler i strid med nasjonale mål om en overføring av trafikk fra veg til bane og i strid med bestrebelsene for en bedre klimautvikling.
- Negativt for godstransporten på banen. Det blir vanskeligere å prioritere vedlikeholdsmidler, og banen kommer lett inn i en forfallsprosess. Dette er uheldig da Vestfoldbanen har begrenset kapasitet til godstransport. Resultatet blir fort at godstrafikken på veg øker, med større belastning på vegbudsjetter og miljø. Bratsbergbanens infrastruktur representerer en verdi på *1,5-2 mrd kr*. Det sier seg selv at en nedlegging ikke kan være lettvindt. Dessuten er en nedlegging kostbart. Operativt vedlikehold av et system er både billigere og bedre enn å legge ned.
- Vanskeligere å holde oppe persontrafikken på eksisterende Sørlandsbane etter at ny SørVestbane gjennom Grenland har kommet i funksjon. Likeledes å gjennomføre banebasert persontransport internt i Grenland.
- Gir et negativt omdømme for regionen. De siste årene har denne regionen opplevd en rekke nedlegginger, ikke minst i industrisammenheng. Det er viktig å snu denne trenden. Det som trengs er en positiv omdømmebygging for hele regionen.
- Gir feil signaler til befolkningen i en tid der miljø og klima er noen av de største utfordringene vi står overfor.

Konklusjon

Persontrafikken på banen synes klart samfunnsøkonomisk lønnsom og må sikres permanent.

Banen må utvikles til en moderne bane for person og godstrafikk som kan bidra til en effektiv og bærekraftig samferdselspolitikk i hele regionen i samsvar med nasjonale mål for samferdselsutviklingen uttrykt i Nasjonal Transportplan og Regjeringens klimamelding.

Banetilbudet må gjøres bedre og passasjertallene må økes betydelig. Markedsføringen må bedres. NSBs markedsanalyse må følges opp. Fylkeskommunen og de kommunene som sogner til banen må vise at de ønsker å ta sin del når det gjelder å øke trafikktallene. Bedrifter, skoler og privatpersoner må gjøres kjent med tilbudet med henstilling om å støtte opp om banen. Da må tilbudet være forutsigbart, og vedtak om persontrafikkdrift på banen etter 2009 må fattes snarest mulig.

Det er ikke saklig grunnlag for å avvikle persontransportkjøp på Bratsbergbanen etter juni 2009, og banen må derfor sikres videre tilskudd fra Samferdselsdepartementets ordinære budsjettposter for kjøp av persontransporttjenester fra NSB.