

BRATSBERGBANEN.

Bratsbergbanen fra Notodden til Porsgrunn ble åpnet i 1917 i forbindelse med industrireisinga i Telemark og har tjent person- og godstrafikk i snart 90 år.

Telemark fylkeskommune overtok ansvaret for persontrafikken 1. august 2004 med NSB som operatør. Fra 01.01.2006 overtok Vestviken Kollektivtrafikk dette ansvaret.

Samferdselsdepartementet har garantert for statstøtte til kjøp av persontrafikk på banen fram til juni 2009.

Denne ordningen viser seg å være lite forutsigbar og lite bærekraftig.

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

Bratsbergbanens framtid

Passasjerantallet har det siste året ligget på ca. 45 000, men det er økning i antallet i 2008.

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

Banen har et betydelig potensial når det gjelder godstransport. Det er politiske vedtak om å få større del av godstransporten over fra veg til bane. Banen vil være en viktig lenke i det nasjonale jernbanenettet, ikke minst med tanke på industrien og tømmertransporten. I et framtidig jernbanesystem med ny Sør Vestbane vil Bratsbergbanen fungere som matebane med et økt passasjerantall.

Det synes også nærmest utenkelig å legge ned en jernbane i dag med den fokus det er på miljøvennlig transport. Nedleggelse av Bratsbergbanen vil føre til en sterk økning av biltrafikk på strekningen fordi buss ikke kan kjøre på Valebøveien. Det vil medføre betydelige CO² utslipp.

Bratsbergbanen er en intergrert del av de unike industrikulturelle kulturminnene i Telemark. Riksantikvarene arbeider nå med nominasjon av Rjukan på UNESCOs verdensarvliste der transportåra, ”Rjukanbanen” med tilkobling Bratsbergbanen er et avgjørende element. Det arbeides med fredning av denne transportåren.

Nødvendige strategier

Kjøp av togtenester på Bratsbergbanen må inn på Statens ordinære budsjett for kjøp av togtenester, og ikke som nå en uforutsigbar løsning der samferdselsdepartementet bevilger tidsbegrensede midler til fylkeskommunen.

Det betyr en bevilgning på 12 millioner årlig.

Banen må ha forutsigbarhet slik at innbyggere kan regne med det i sin bosituasjon og jobbsituasjon.

NSB må drive aktiv markedsføring av Bratsbergbanen, og legge opp til mer regulære rutetider.

Det må også satses på togsett som fungerer med nødvendig personell slik at en ikke for ofte må lage nødløsninger med busser og drosjer.

Problemer for berørte kommuner og brukere

Notodden ligger godt til rette for å ha rollen som kollektivnav, og har bygget opp en velfungerende kollektivterminal. For få år siden ble det i et spleiselag med Jernbaneverket investert 7 millioner kroner i nytt spor for jernbanen fram til vår nye kollektivterminal.

Nedlegging av Bratsbergbanen vil være ødeleggende for logistikken av skoleelever både i videregående og ved Høgskolen i Telemark. (vedlegg fra Høgskolen i Telemark)

Arbeidskraftutveksling mellom Notodden og Grenland vil bli vanskeliggjort. (se som eks. vedlagte brev fra StatoilHydro).

Notodden kommunestyre

Tverrpolitisk arbeidsgruppe nedsatt av Notodden kommunestyre ber om at det i Statsbudsjettet for 2009 sørges for nødvendige midler til opprettholdelse og videreutvikling av Bratsbergbanen.

Bratsbergbanen er et tidsriktig og miljømessig godt alternativ til bilbruk.

AP Lise Wiik	SP Svein Sem	SOL Reidar Solberg	V Torgeir Fossli
KrF Knut Duesund	FrP Nils Bjørnflaten	H Gunnar Landvik	