



Foto: Flemming Dahl, Transportøkonomisk Institutt

Potensialundersøkelse for Bratsbergbanen

HANNA NYBORG STORM

TF-notat nr. 8/2011

TF-notat

| | |
|-----------------------|--|
| Tittel: | Potensialundersøkelse for Bratsbergbanen |
| TF-notat nr: | 8/2011 |
| Forfatter(e): | Hanna Nyborg Storm |
| Dato: | 4.6.2011 |
| Gradering: | Åpen |
| Antall sider: | 43 |
| Framsidedfoto: | Flemming Dahl, Transportøkonomisk Institutt |
| ISBN: | 978-82-7401-438-1 |
| ISSN: | 1891-053X |
| Pris: | 160,- |
| | Kan lastes ned gratis som pdf fra telemarksforskning.no |

| | |
|--------------------------|--|
| Prosjekt: | Potensialundersøkelse for Bratsbergbanen |
| Prosjektnr.: | 20100870 |
| Prosjektleder: | Hanna Nyborg Storm |
| Oppdragsgiver(e): | Telemark fylkeskommune |

Resymé:

Dette notatet vurderer potensialet for antall passasjerer i forbindelse med arbeidspendling med Bratsbergbanen. Notatet beskriver befolkningsutvikling, arbeidsplassutvikling og pendling i kommunene rundt Bratsbergbanen. Beregningene viser at det ikke er veksten i folketallet som vil bety mest for potensialet for økt passasjertall, men hvor stor andel av dagens pendlere som benytter seg av toget og hvordan utviklingen i pendlingen fremover vil bli.

Telemarksforskning, Boks 4, 3833 Bø i Telemark. Org. nr. 948 639 238 MVA

Forord

Dette prosjektet er en statuskartlegging av demografi, arbeidsplassutvikling og pendlestrømmer i kommunene rundt Bratsbergbanen. Dette skal gi et grunnlag for å vurdere potensialet for fremtidig passasjerutvikling på Bratsbergbanen. Vi har valgt å fokusere på dagpendling i forbindelse med arbeid. Ved å ta utgangspunkt i den historiske utviklingen og befolkningsfremskrivninger, har vi forsøkt å illustrere potensialet for økt pendling med Bratsbergbanen i den neste tiårsperioden.

Telemark fylkeskommune har vært oppdragsgiver.

Bø, 4.6.2010

Hanna Storm

Prosjektleder

Innhold

| | |
|---|-----------|
| Sammendrag | 5 |
| 1. Innledning | 6 |
| 2. Kommunene | 7 |
| 2.1 Notodden | 7 |
| 2.2 Sauherad | 10 |
| 2.3 Bø..... | 13 |
| 2.4 Nome | 16 |
| 2.5 Porsgrunn..... | 17 |
| 2.6 Skien | 20 |
| 2.7 Bamble | 24 |
| 2.8 Siljan | 26 |
| 2.9 Hjartdal og Tinn | 27 |
| 3. Samlet utvikling i regionen | 28 |
| 3.1 Arbeidsplassutvikling | 30 |
| 3.2 Pendling | 32 |
| 4. Potensial | 35 |
| 4.1 Oppsummering..... | 41 |

Sammendrag

Dette notatet vurderer potesialet for antall passasjerer i forbindelse med arbeidspendling med Bratsbergbanen. Notatet beskriver befolkningsutvikling, arbeidsplassutvikling og pendling i kommunene som sogner til Bratsbergbanen.

Beregningene viser at det ikke er veksten i folketallet som vil bety mest for potensialet for økt passasjertall, men hvor stor andel av dagens pendlere som benytter seg av toget og hvordan utviklingen i pendlingen fremover vil bli.

Fra Notodden, Sauherad og Bø til Grenland, vil Bratsbergbanen være et godt alternativ for mange pendlere. Per i dag er det imidlertid begrenset med pendling til Grenland fra disse kommunene, og pendlingen til Grenland har blitt redusert. Hvis halvparten av dagens pendlere bruker banen 200 dager i året, vil dette utgjøre over 83 000 reiser.

Pendlingen mellom Bø, Sauherad og Notodden er ganske stor. Problemet er at Bratsbergbanen ikke er det mest praktiske valget for de fleste pendlere. På grunn av få stoppesteder og dårlig korrespondanse mellom Sørlandsbanen og Bratsbergbanen, vil andre transportmåter være et mer aktuelt alternativ for de fleste pendlere.

Relativt få pendler fra Grenland til Bø, Sauherad og Notodden. En liten økning i andel som pendler i denne retningen vil imidlertid fort utgjøre en del passasjerer, siden befolkningsgrunnlaget i Grenland er stort. Utfordringen er manglende korrespondanse videre fra Nordagutu hvis man jobber i Bø eller Sauherad. Det er derfor lite trolig at en stor andel vil bruke Bratsbergbanen med dagens rutetilbud.

Grenland har en stor befolkning og stor interntpendling, og mye tyder på at både folketallet og pendlingen i Grenland vil øke i årene som kommer. I antall er pendlingen internt i Grenland såpass stor at hvis en liten andel av de som pendler hadde benyttet seg av Bratsbergbanen, ville dette bli mange passasjerer i løpet av året. Hvis bare 10 prosent av dagens pendlere brukte Bratsbergbanen, ville dette utgjøre over 400 000 reiser i året. Slik det er i dag, er Bratsbergbanen imidlertid ikke det mest paktiske valget for de fleste pendlerne, blant annet på grunn av lokaliseringen stoppestedene i forhold til bostedsområder og arbeidsområder.

1. Innledning

Bratsbergbanen er en togstrekning mellom Porsgrunn og Notodden, som knytter regionene Øst- og Midt-Telemark og Grenland sammen. Dette notatet er en statuskartlegging av befolkningsutvikling, arbeidsplassutvikling og pendling i kommunene rundt Bratsbergbanen, som skal gi grunnlag for å vurdere potesialet for antall passasjerer i forbindelse med arbeidspendling. Vi har valgt å fokusere på dagpendling i forbindelse med arbeid, siden det finnes god statistikk på dette området. Ved å se nærmere på befolkningsutviklingen, arbeidsplassutviklingen og pendlingsstrømmene, kan vi danne oss et bilde på utviklingen de siste ti årene. Ved å ta utgangspunkt i den historiske utviklingen og befolkningsfremskrivninger, har vi forsøkt å illustrere potesialet for økt pendling med Bratsbergbanen i den neste tiårsperioden.

Ved å ta utgangspunkt i dagens pendlingsnivå og befolkningsfremskrivninger, kan vi beregne passasjertall ved ulike nivå av pendling og pendlingsandeler de neste årene. Beregningene er tenkte eksempler, men ut fra tidligere utvikling, befolkningsfremskrivninger og alternative reisemetoder, kan vi til en viss grad vurdere realismen av de ulike alternativene. Hensikten er imidlertid å påpeke hvor de største potensialene ligger, mer enn å tallfeste et konkret potensial.

Alle data om bosetting, sysselsetting og arbeidsplasser er hentet fra SSB. Dette gjelder:

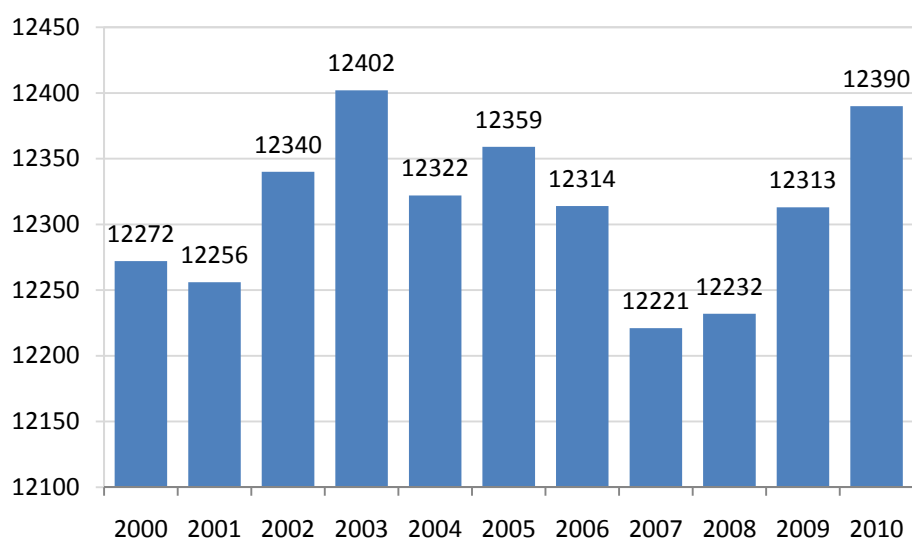
- Befolkningsutvikling
- Befolkningsfremskrivninger
- Arbeidsplassutvikling
- Sysselsetting
- Pendling

For å vurdere hvor godt alternativ Bratsbergbanen er for pendling har vi sett på rutetider og reiseavstander for ulike transportalternativer, og vurdert disse opp i mot hverandre. Informasjon om rutetider for buss og tog er hentet fra www.nsb.no og www.vestviken.no. Informasjon om kjøretid er hentet fra www.visveg.no.

2. Kommunene

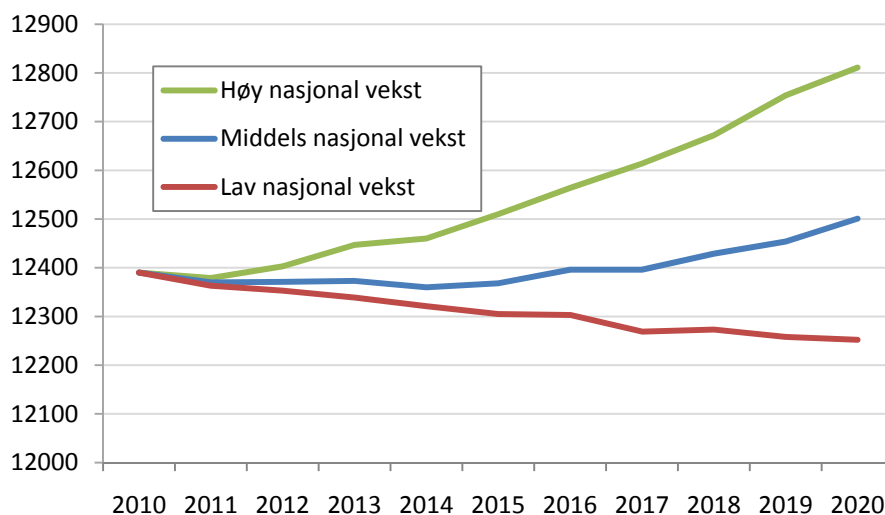
Vi skal gå igjennom utviklingen i kommunene rundt Bratsbergbanen. Her skal vi se på befolkningsutvikling, befolkningsfremskrivninger, arbeidsplassutvikling og alternative reisemåter for å nå arbeidssted. Denne informasjonen brukes deretter for å vurdere i hvilken grad Bratsbergbanen er aktuell som transportalternativ på de enkelte strekningene.

2.1 Notodden



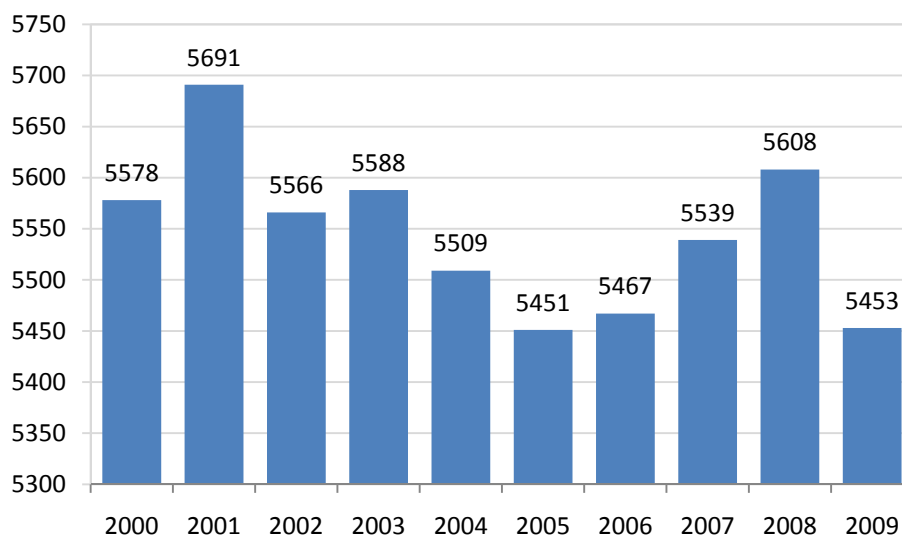
Figur 1: Befolkningsutvikling i Notodden 2000-2010.

Befolkningen i Notodden har holdt seg rimelig stabilt de siste ti årene. Det har vært en liten økning i folketallet, det er 118 flere innbyggere i 2010 enn det var i 2000.



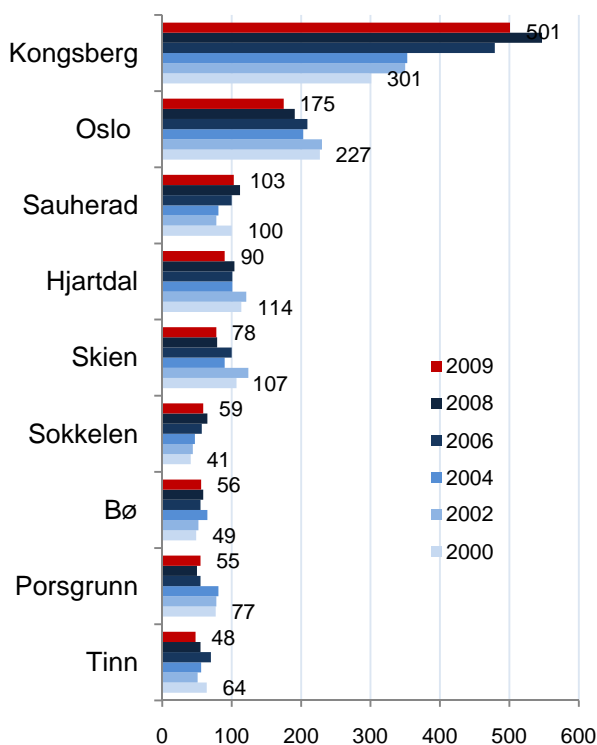
Figur 2: Tre alternative folketallsfremskrivninger for Notodden.

Folketallet i Notodden er forventet å vokse. Bare alternativet med lav vekst frem-skriver en liten nedgang i folketallet.



Figur 3: Arbeidsplassutvikling i Notodden 2000-2010.

Antall arbeidsplasser i Notodden har blitt redusert de siste ti årene. Notodden har blant annet mistet mange arbeidsplasser i industrien.



Figur 4: Utpendling fra Notodden.

Figur 4 viser at flest pendler til Kongsberg, og her har det vært en sterk økning i pendlingen de siste årene. Mens Notodden har hatt en nedgang i antall arbeidsplasser, har Kongsberg hatt sterk vekst. Så lenge arbeidsplassutviklingen i Kongsberg er sterk, vil pendlestrømmen mot Kongsberg være høy.

Det er også en del pendling til Sauherad, Skien, Bø og Porsgrunn. Det største potensialet for Bratsberbanen er antagelig retning Grenland. Det er klart raskest å bruke tog mellom Notodden og Grenland. Det har vært mellom 130 og 200 personer som har pendlet fra Notodden til Grenland i perioden. Pendlingen til Grenland er blitt litt redusert de siste årene.

Mange pendler til Sauherad, men på grunn av få stoppesteder på Bratsbergbanen, og at det ikke er mulig å nå tettsteder som Akkerhaugen og Gvarv med tog, er antagelig bil og buss sterke konkurrenter til tog. En del pendler til Bø, og her kunne man tenke seg at det var mulighet for å benytte seg av tog, hvis Bratsbergbanen korresponderer med Sørlandsbanen. Slik rutetidene er i dag, er ikke dette praktisk mulig på morgenen. Ventetiden på Nordagutu stasjon er på nærmere en time. Kjøretiden på de to sterkningene er 34 min, så med bedre korrespondanse kunne tog

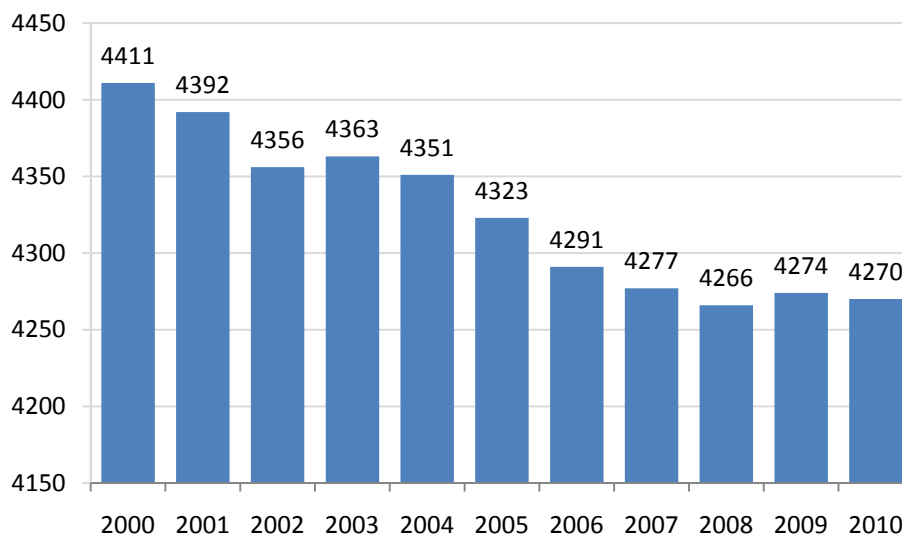
være et godt alternativ til både buss og bil. Det samme gjelder til Nome. Her hadde tog vært en godt alternativ hvis togene korresponderte bedre. Kjøretiden til tog er samlet raskere enn bil på strekningen. Pendlingen mellom Notodden og Nome er imidlertid per i dag begrenset.

Tabell 1: Reisetider fra Notodden.

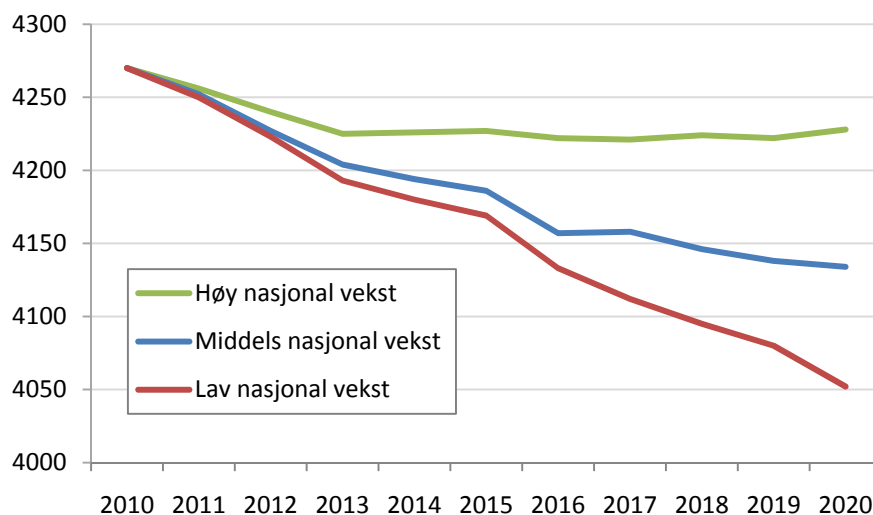
| | Tog | Bil | Buss |
|--------------------|--------------|---------------|---------------|
| Notodden-Nordagutu | 21 min | 22 min | 24 min |
| Notodden-Skien | 53 min | 59 min | |
| Notodden-Porsgrunn | 1 time 2 min | 1 time 12 min | |
| Notodden-Bø | 46 min* | 32 min | 49 min |
| Notodden-Nome | 58 min* | 52 min | 1 time 30 min |

*Ikke korrespondanse for dagpendling

2.2 Sauherad

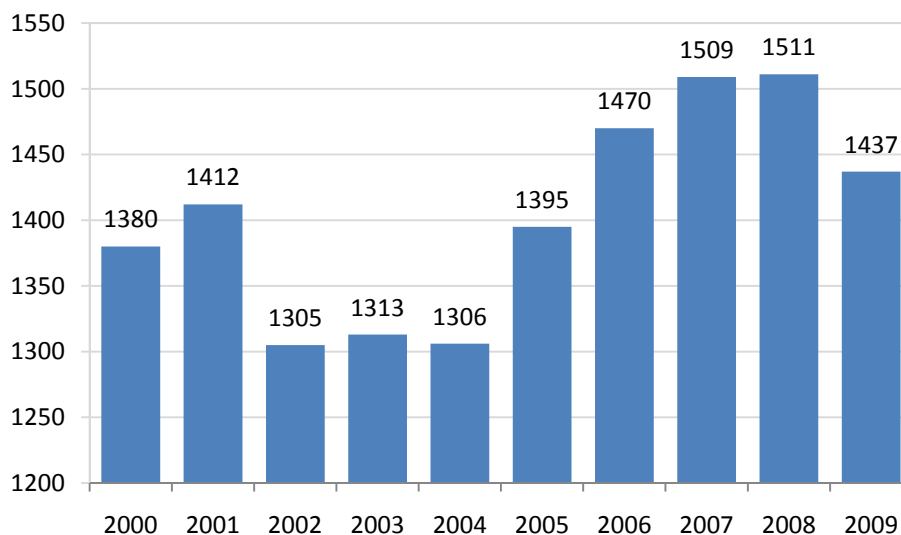


Figur 5: Befolkningsutvikling i Sauherad 2000-2010.



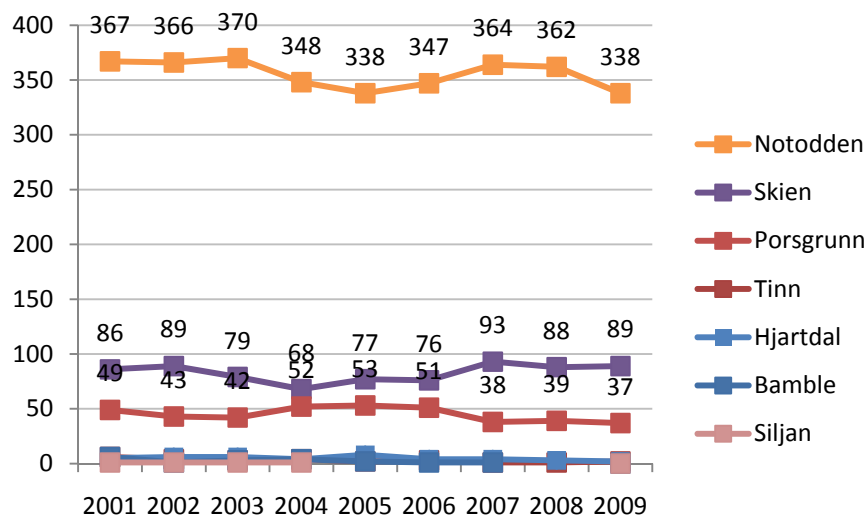
Figur 6: Tre alternative folketallsfremskrivninger for Sauherad.

Det har vært befolkningsnedgang i Sauherad siden 2000, selv om folketallet har vært ganske stabilt de siste årene. I løpet av 2010 var det folketallsvekst i Sauherad. Det fremskrives likevel folketallsnedgang.



Figur 7: Arbeidsplassutvikling i Sauherad 2000-2010.

Det har vært en liten vekst i antall arbeidsplasser i Sauherad. En stor andel av de sysselsatte pendler ut av kommunen.



Figur 8: Utpendling fra Sauherad.

Fra Sauherad pendler flest til Notodden. Fra Nordagutu til Notodden er det litt raskere å bruke tog enn bil og buss men, for mange av pendlerne vil buss og bil være et mer praktisk alternativ. Hvor godt alternativ tog er, avhenger av hvor man bor og jobber.

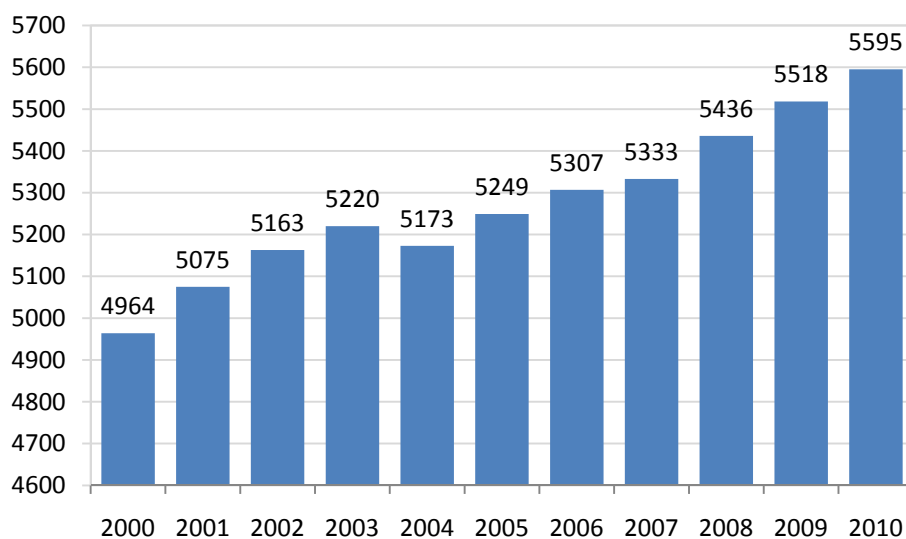
Mellom 80 og 90 personer jobber i Skien. Fra Nordagutu er toget et godt alternativ, i hvert fall hvis arbeidsstedet er nær togstasjonen. Hvor godt alternativ toget er avhenger av bosted i Sauherad og arbeidssted i Grenland. Hvis man jobber i sentrum av Skien, og bor på Gvarv eller lenger sør, er buss eller bil et bedre alternativ.

Hvis man skal til Bamble, kan tog til Porsgrunn og buss videre være et alternativ hvis buss korresponderer. Det samme kan gjelde for buss fra Skien til Siljan.

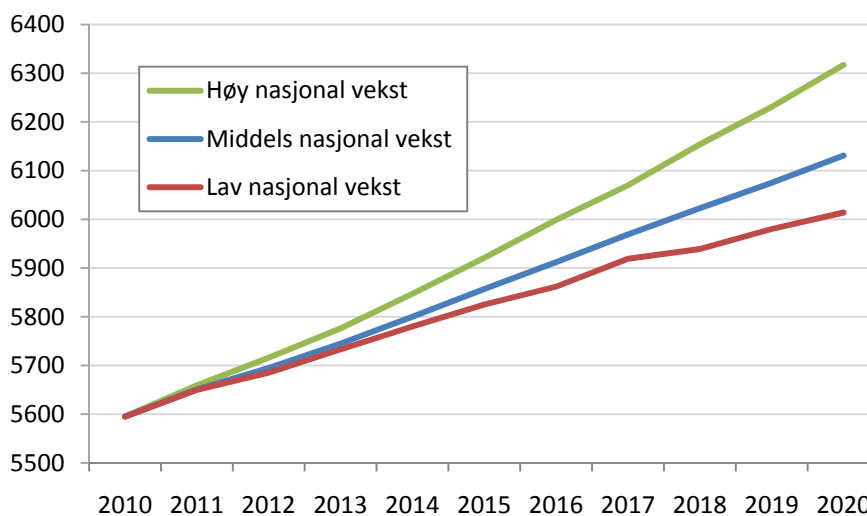
Tabell 2: Reisetider fra Sauherad.

| | Tog | Bil | Buss |
|-----------------------|--------|---------------|------------------|
| Nordagutu-Notodden | 21 min | 22 min | 24 min |
| Nordagutu - Skien | 32 min | 38 min | 53 min fra Gvarv |
| Nordagutu - Porsgrunn | 42 | 51 min | 1 time 25 |
| Nordagutu - Langesund | | 1 time 16 min | |
| Nordagutu - Siljan | | 53 min | |

2.3 Bø

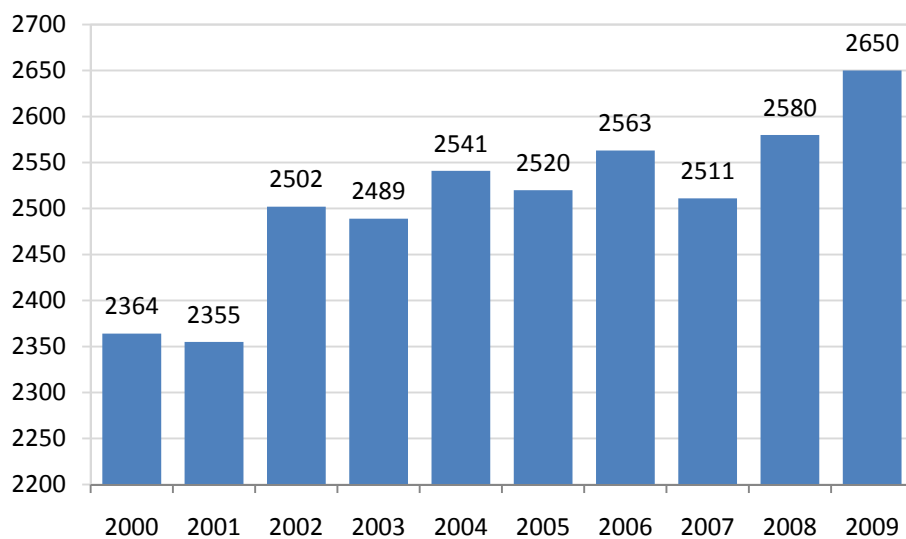


Figur 9: Befolkningsutvikling i Bø 2000-2010.



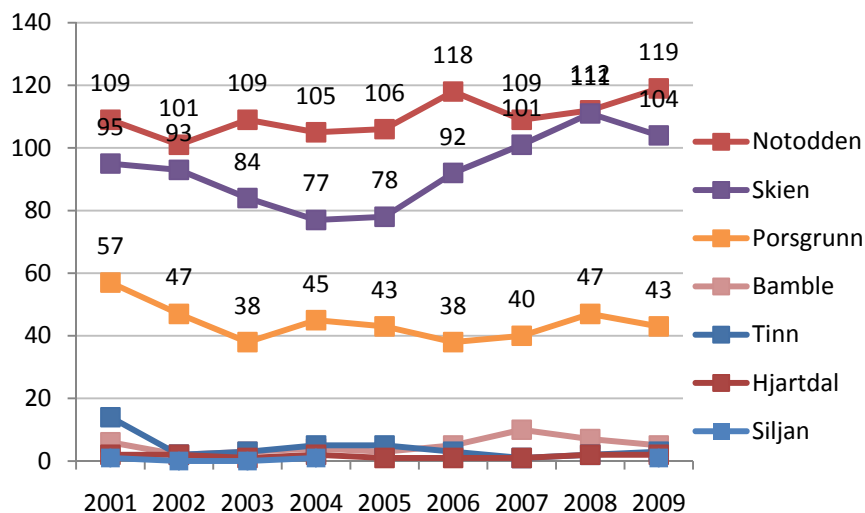
Figur 10: Tre alternative folketallsfremskrivninger for Bø.

Bø har hatt den sterkeste folketallsutviklingen i Telemark de siste årene. Siden 2000 har innbyggertallet økt med 12,7 prosent. Den sterke folketallsveksten er forventet å fortsette.



Figur 11: Arbeidsplassutvikling i Bø 2000-2010.

Det har også vært vekst i antall arbeidsplasser i Bø. Bø har en liten netto utpendling, men er det er nesten balanse mellom antall sysselsatte og antall arbeidsplasser.



Figur 12: Utpendling fra Bø.

Tabell 3: Reisetider fra Bø.

| | Tog | Bil | Buss |
|----------------|--|---------------|-------------------------------|
| Bø - Notodden | 1 time 1 min morgen/ 46 min etter- middag | 32 min | 49 min |
| Bø - Skien | 53 min | 56 min | 1 time 1 min 1 time 10 min |
| Bø – Porsgrunn | 1 time 4 min | 1 time 5 min | 1 time 33 min |
| Bø - Bamble | | 1 time 25 min | |
| Bø – Siljan | | 1 time 17 min | |

Over 100 personer pendler mellom Bø og Notodden. På denne strekningen er det raskest å bruke bil. På morgenen fra Bø til Notodden vil det ta 1 time og 1 min med tog, mens på ettermiddagen andre veien tar det 46 minutter. Den raskeste turen er med en overgangstid på 12 minutter.

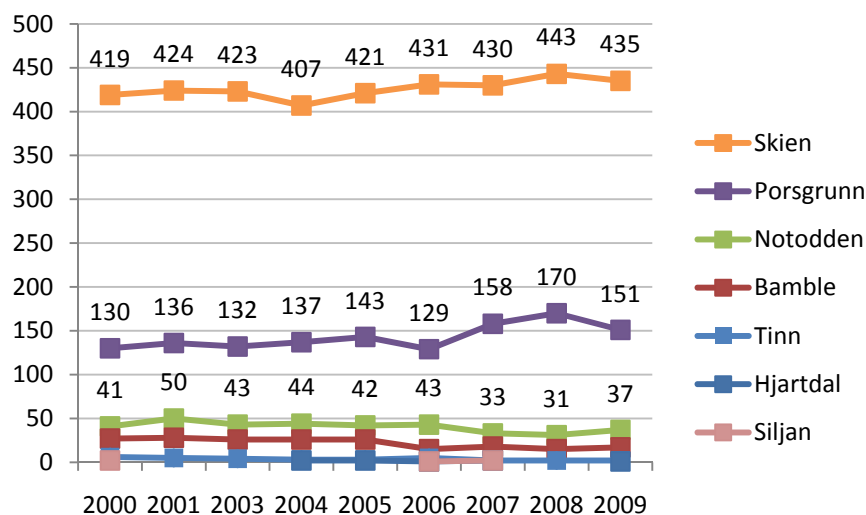
Over 100 fra Bø jobber i dag i Skien, og her har det vært en økning i pendlingen. Med god korrespondanse begge veier er toget like raskt som å kjøre strekningen. Et alternativ for de som bor i Bø er også å kjøre til Nordagutu og ta toget til Skien. Hvis arbeidsplassen i Skien er nær togstasjonen, kan dette være et godt alternativ. Bussen tar rundt en time til Skien sentrum. Hvis arbeidsplassen er i sentrum, vil buss muligens være et bedre alternativ enn tog.

Mellom 40 og 50 personer jobber i Porsgrunn. Fra Bø til Porsgrunn kan man på samme måte ta tog fra Bø, eller fra Nordagutu. Det vil ta omtrent like lang tid som å kjøre, og raskere enn å ta buss. Tog kan derfor være et godt alternativ.

Noen få jobber i Bamble og Siljan. Til Bamble kunne man tenke seg at det var mulig å ta tog til Porsgrunn og buss derfra, og til Siljan kunne man tenke seg buss fra Skien. Med to bytter blir dette antagelig tungvint og vil ta lengre tid enn å kjøre.

2.4 Nome

På grunn av sin beliggenhet er Nome er mindre relevant for Bratsbergbanen. Vi vil derfor bare se på pendling fra Nome. Befolkning i kommunen har gått ned siden 2000.



Figur 13: Utpendling fra Nome.

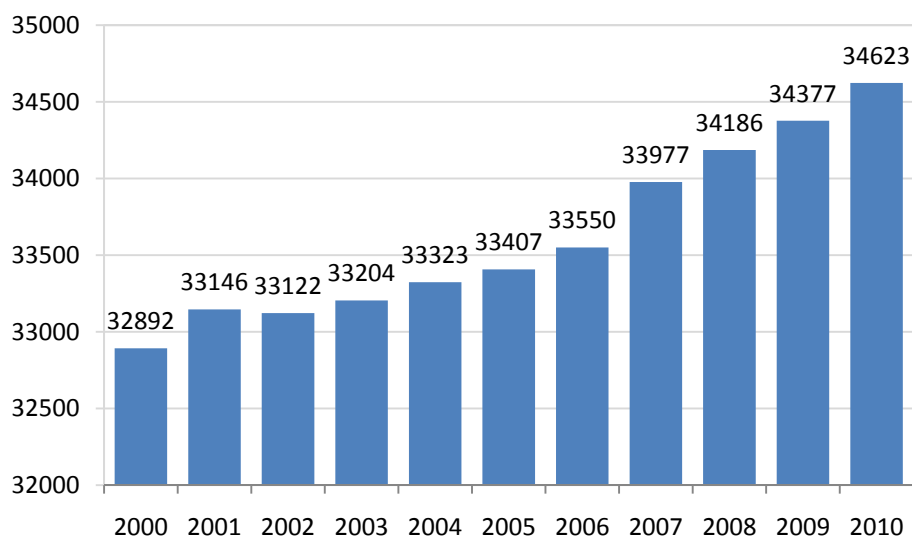
Tabell 4: Reisetider fra Nome.

| | Tog | Bil | Buss |
|------------------|--------------|--------|------|
| Lunde - Skien | 1 time 7 min | 48 min | |
| Lunde - Notodden | 58 min* | 52 min | |

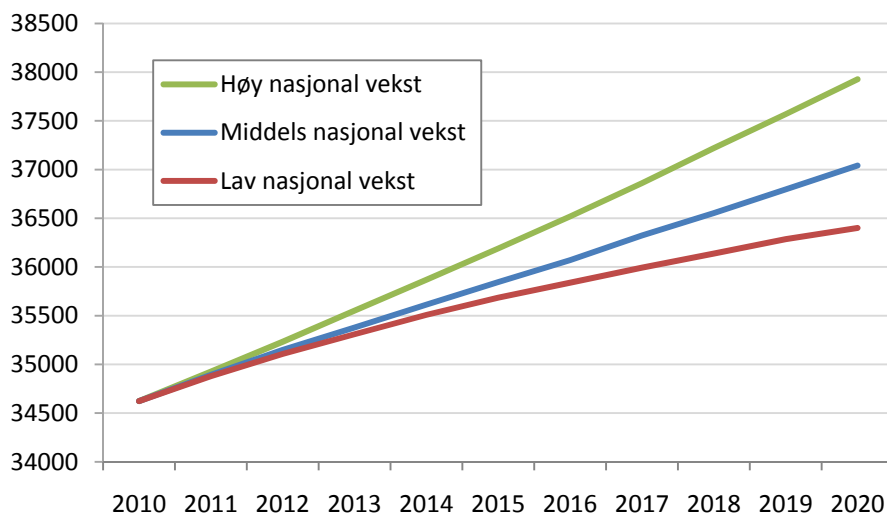
*Ikke korrespondanse for dagpendling

Nome har ganske stor netto utpendling, der flest pendler til Skien fra Nome, men en del til Porsgrunn. Fra Nome til Grenlandskommunene vil det ikke lønne seg å ta tog. I retning Notodden kan det derimot lønne seg hvis ruten hadde korrespondert. Den raskeste tiden er 58 min i dag, med 12 minutter overgangstid. Dette kan konkurrere med bil, som tar 52 minutter. På morgenen tar turen imidlertid en time og tretten minutter i dag med toget.

2.5 Porsgrunn

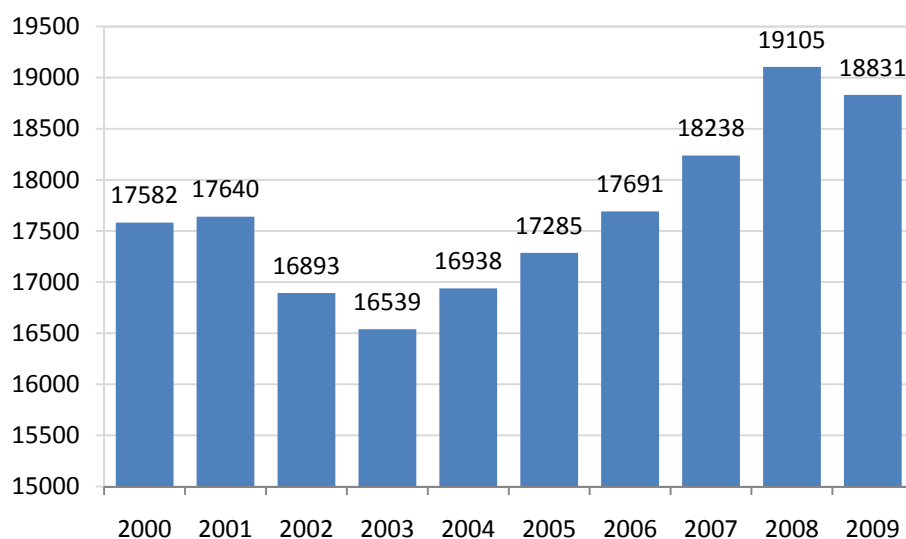


Figur 14: Befolkningsutvikling i Porsgrunn 2000-2010.



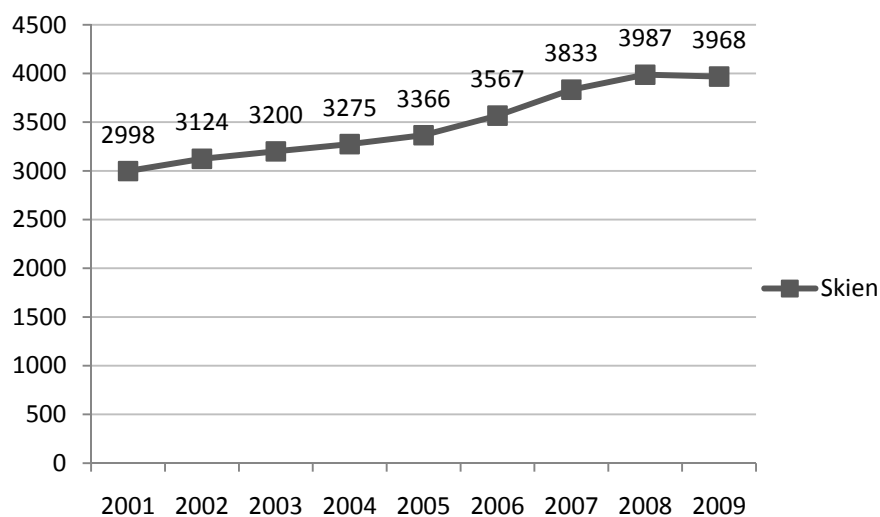
Figur 15: Tre alternative folketallsfremskrivninger for Porsgrunn.

Det har vært vekst i befolkningen i Porsgrunn, og veksten er forventet å fortsette.

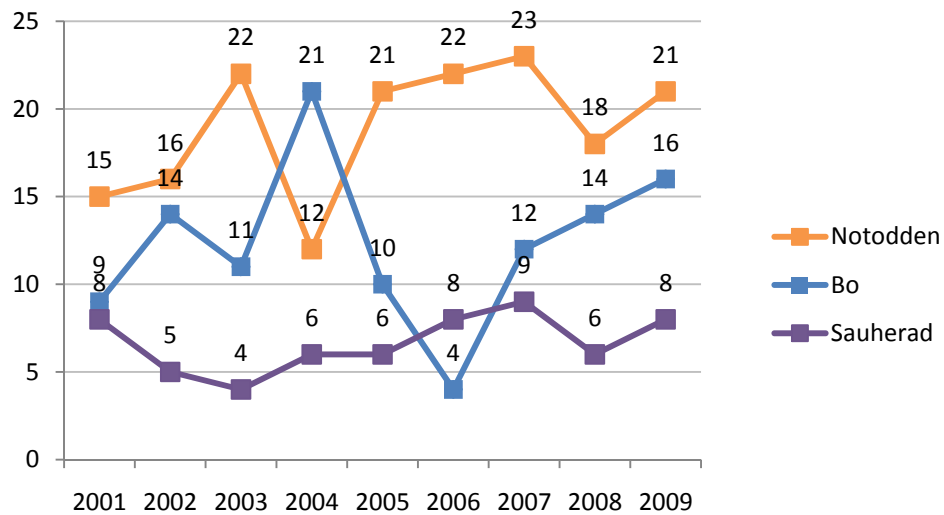


Figur 16: Arbeidsplassutvikling i Porsgrunn 2000-2010.

Det har vært vekst i antall arbeidsplasser i Porsgrunn. Veksten har vært omtrent sju prosent. Dette er likevel litt lavere vekst enn landsgjennomsnittet, der antall arbeidsplasser hat økt med litt over ti prosent.



Figur 17: Utpendling fra Porsgrunn til Skien.



Figur 18: Utpendling fra Porsgrunn til Notodden, Bø og Sauherad.

Tabell 5: Reisetider fra Porsgrunn.

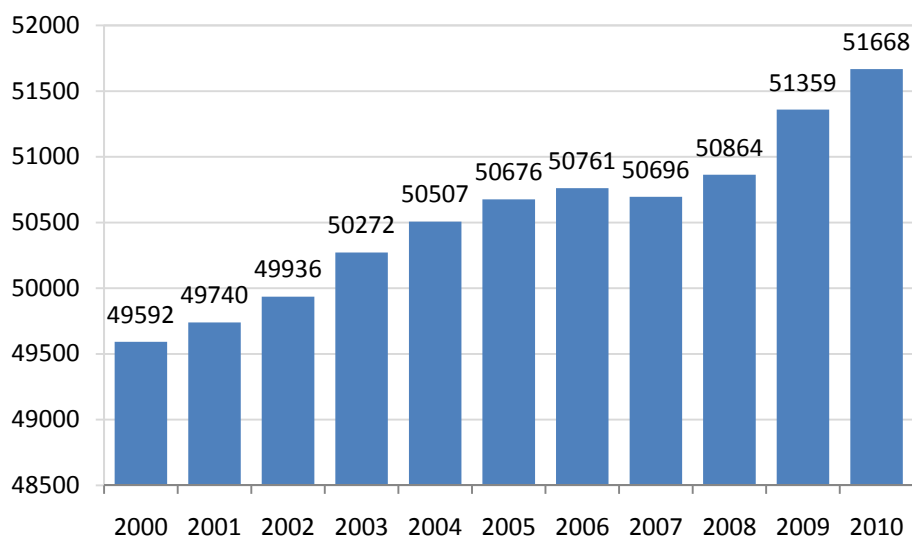
| | Tog | Bil | Buss |
|---------------------|-------------------------------|---------------|----------------------------|
| Porsgrunn-Skien | 8 min | 14 min | 24 min |
| Porsgrunn-Notodden | 1 time 2 min | 1 time 12 min | |
| Porsgrunn - Bø | 1 time 18 min 1 time 2 min | 1 time 5 min | 1 time 30 min |
| Porsgrunn-Nordagutu | 42 | 51 min | 1 time 20 min til Gvarv |

Det er til Skien det er klart mest pendling fra Porsgrunn. Nærmere 4000 pendlet fra Porsgrunn til Skien i 2009. Det har vært en sterk økning i pendlingen fra 2001, og det er nesten tusen flere som pendlet i 2009 enn i 2001. Fra Porsgrunn sentrum til togstasjonen i Skien er tog det raskeste transportmiddelet. Her bør det være et stort potensial for å få mange passasjerer. Det som er utfordringen er hvordan bosted, arbeidssted og togstasjonene ligger i forhold til hverandre. Togstasjonen i Skien ligger utenfor sentrum, og det kan derfor være behov for ytterligere transport til og fra stasjonene.

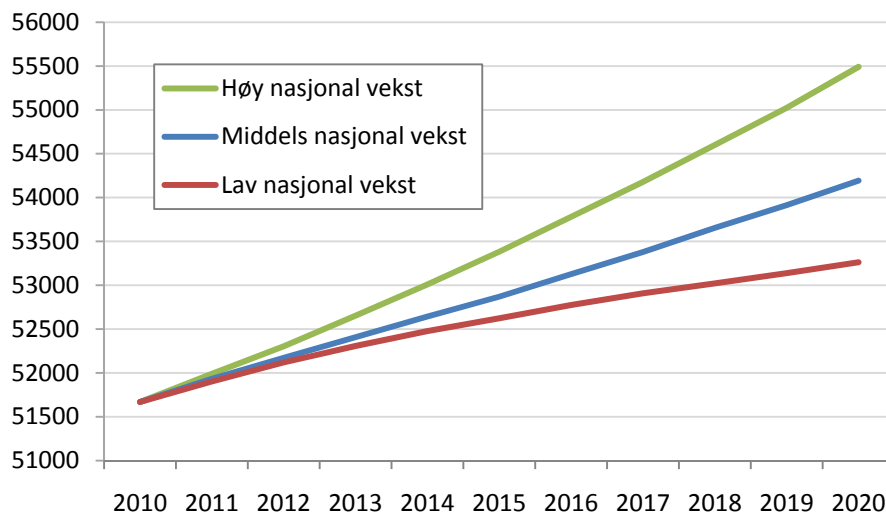
Det er ikke mange fra Porsgrunn som jobber i Notodden og Sauherad. Bare mellom 20 og 30 personer har pendlet fra Porsgrunn til Notodden og Sauherad de siste årene. Tog er det klart raskeste transportmiddelet på disse sterkingene, men spesielt i Sauherad kan det være en utfordring med korrespondanse videre hvis arbeidstedet er et annet sted enn Nordagutu.

Det er også et lite antall som bor i Porsgrunn og jobber i Bø. Den raskeste togforbindelsen mellom Porsgrunn og Bø er på 1 time og 2 minutter. Dette er med en overgangstid på 6 minutter. Dette kunne vært en godt alternativ til å kjøre. Men på morgenen er overgangstiden lengre, og total reisetid 1 time og 18 minutter. Dette er fortsatt raskere enn buss. På ettermiddagen er det imidlertid ingen tog som korresponderer fra Bø til Porsgrunn.

2.6 Skien

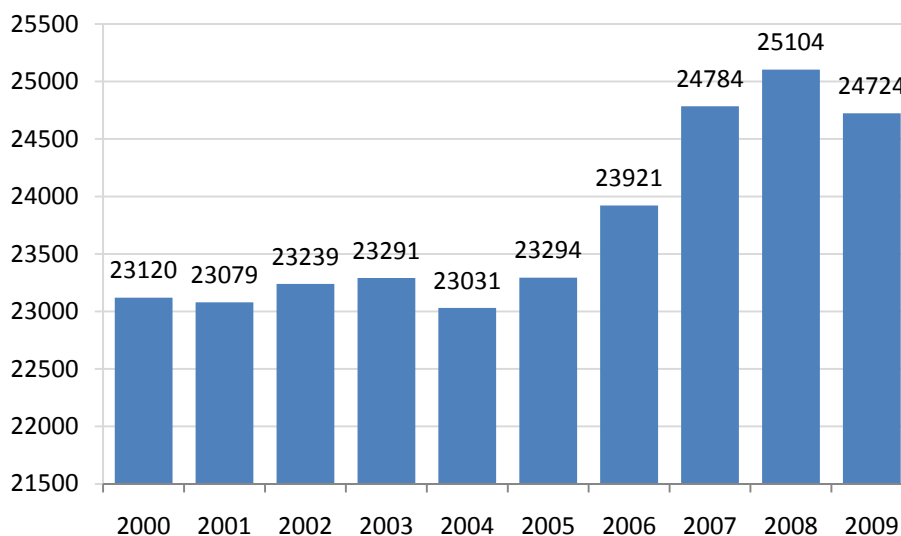


Figur 19: Befolkningsutvikling i Skien 2000-2010.



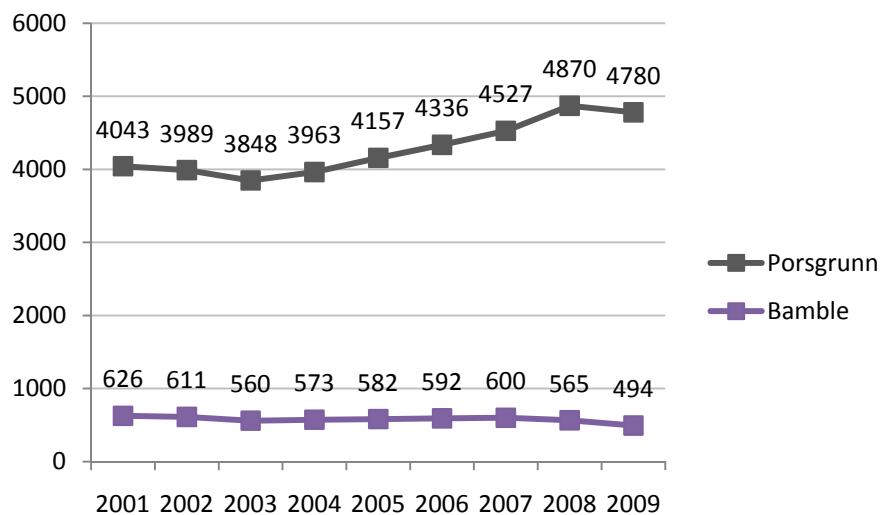
Figur 20: Tre alternative folketallsfremskrivninger for Skien.

Det har også vært folketallsvekst Skien de siste ti årene, og veksten er forventet å fortsette.

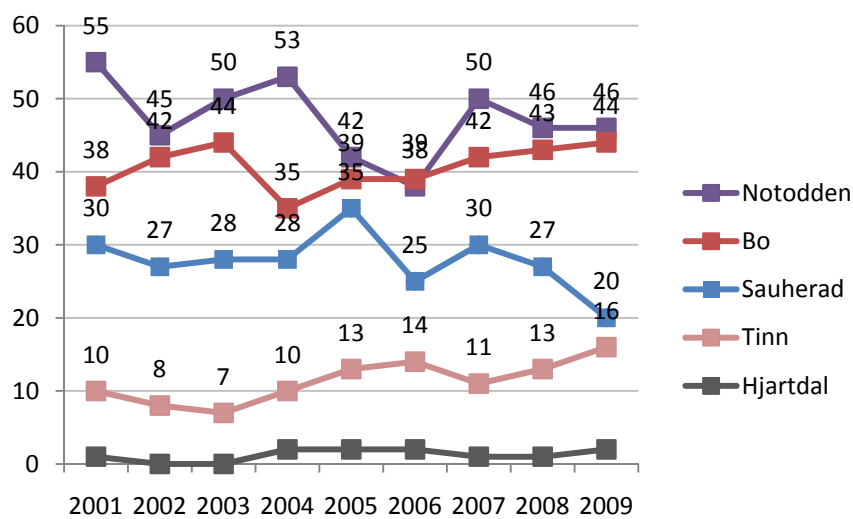


Figur 21: Arbeidsplassutvikling i Skien 2000-2010.

Det har vært vekst i antall arbeidsplasser i Skien. Veksten har vært på omtrent sju prosent, som er høyere enn fylkesgjennomsnittet, men lavere enn landsgjennomsnittet.



Figur 22: Utpendling fra Skien til Porsgrunn og Bamble.



Figur 23: Utpendling fra Skien til Notodden, Bø, Sauherad, Tinn og Hjartdal.

Tabell 6: Reisetider fra Skien.

| | Tog | Bil | Buss |
|-------------------|---|---------------------------|---------------|
| Skien - Porsgrunn | 8 min | 14 min | 24 min |
| Skien - Langsund | Tog 8 min til P Buss 39 min fra P til L 7 min ventetid | 37 min | 51 min |
| Skien - Notodden | Fra 51 min | 59 min (Valebø- veien) | |
| Skien - Nordagutu | Fra 31 min | 38 min | |
| Skien - Bø | 1 time 9 min 51 min | 56 min | 1 time 15 min |

4780 pendlet fra Skien til Porsgrunn i 2009, og pendlingen har økt. Som motsatt vei, er det raskeste transportmiddelet tog, men utfordringen er hvordan bosted, arbeidssted og togstasjonene ligger i forhold til hverandre.

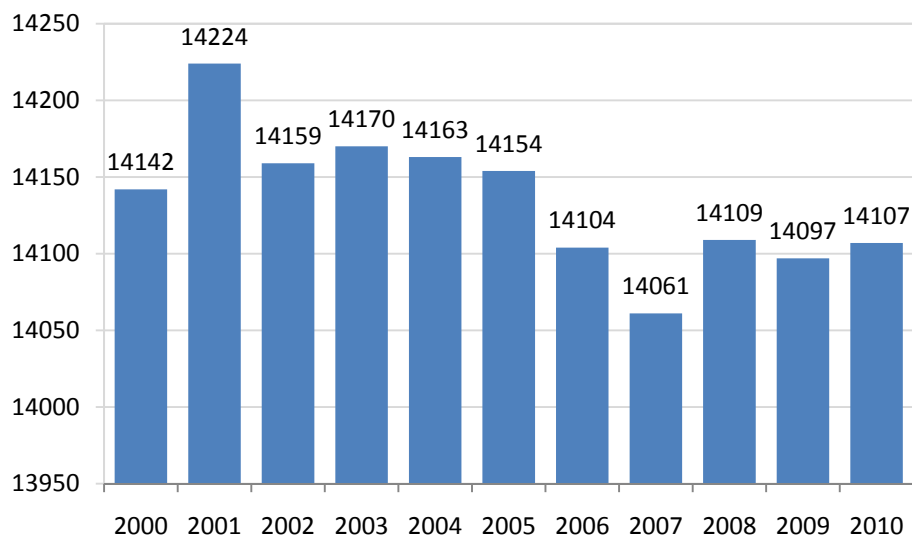
Det er nesten 500 som pendler fra Skien til Bamble. Dette tallet har gått noe ned. Mellom Skien og Bamble kunne man tenke seg en kombinasjon av tog og buss. Dette vil være raskere enn buss hele veien, forutsatt at buss korresponderer. Det er imidlertid ikke mye å spare på dette. Bil er den raskeste på strekningen, men man kan ha problemer med trafikk morgen og ettermiddag.

Fra Skien til Notodden og Sauherad har mellom 60 og 80 personer pendlet de siste årene. På denne strekningen er det raskest med tog, men det kan være et behov for videre korrespondanse i Sauherad. Mellom ti og 20 personer jobber i tillegg i Hjartdal og Tinn. Her korresponderer enkelte ankomster med tog til Notodden med bussen videre til Rjukan. Denne strekningen er imidlertid såpass lang, at det antagelig uansett ikke vil være aktuelt for dagpendling.

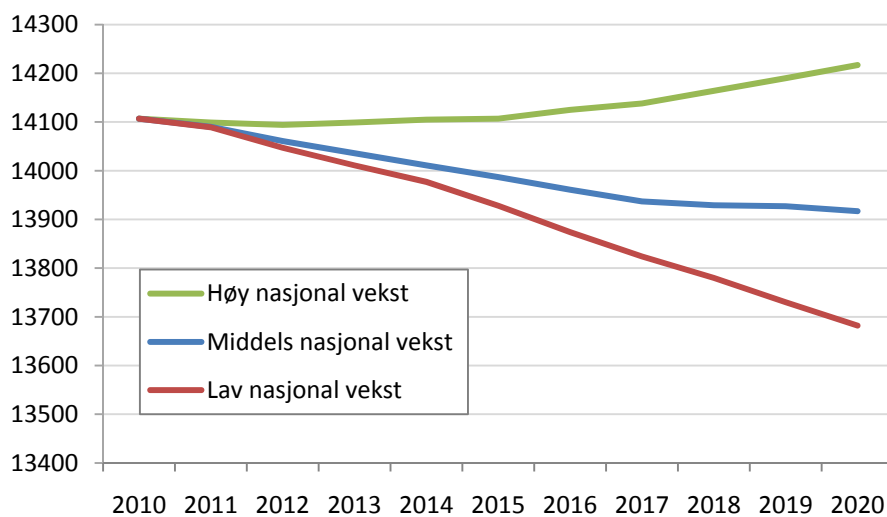
Mellom 30 og 40 personer jobber i Bø. Den raskeste togforbindelsen mellom Skien og Bø er på 51 minutter, med en overgangstid på 6 minutter. På morgenen tar det en time og ni minutter. Å kjøre tar 56 minutter, så med god korrespondanse er tog et alternativ til bil. Buss på strekningen tar en time og femten minutter fra

togstasjonen i Skien, men er noen minutter raskere hvis man tar bussen fra sentrum.

2.7 Bamble

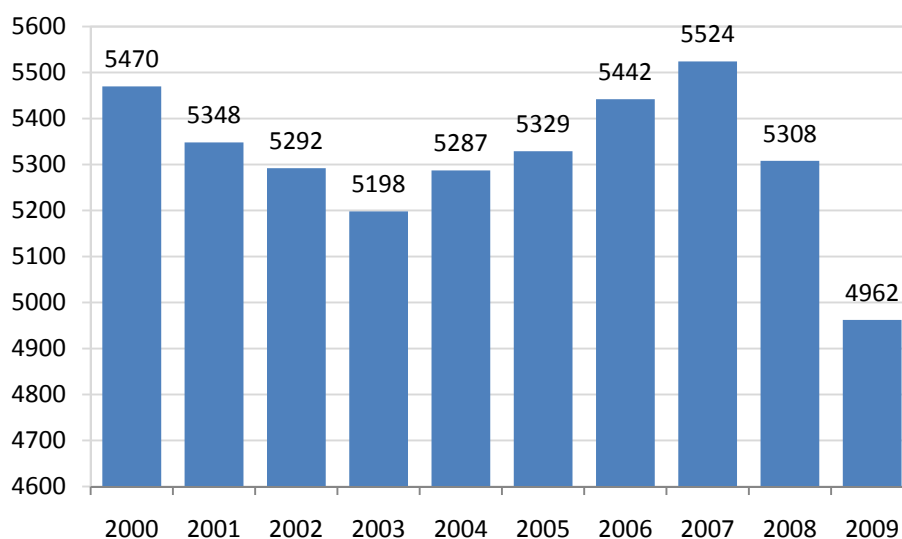


Figur 24: Befolkningsutvikling i Bamble 2000-2010.



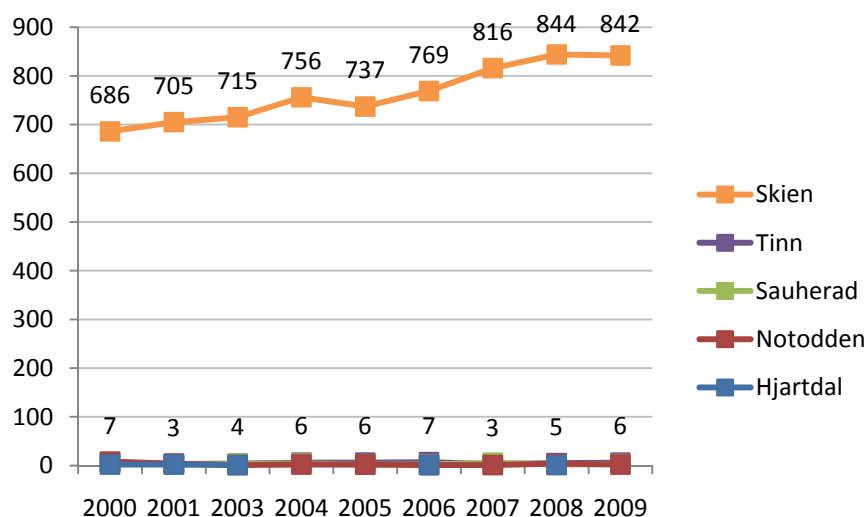
Figur 25: Tre alternative folketallsfremskrivninger for Bamble.

Bamble er den eneste kommunen i Grenland som har hatt litt nedgang i folketallet siden 2000. Bamble har mistet 0,2 prosent av befolkningen i perioden.



Figur 26: Arbeidsplassutvikling i Bamble 2000-2010.

Bamble har hatt en kraftig nedgang i antall arbeidsplasser de siste to årene. Mer enn ti prosent av arbeidsplassene i Bamble har forsvunnet på bare to år. Det er spesielt innenfor industrien det har vært sterk nedgang i antall arbeidsplasser.



Figur 27: Utpendling fra Bamble til Skien, Tinn, Sauherad, Notodden og Hjartdal.

Tabell 7: Reisetider fra Bamble.

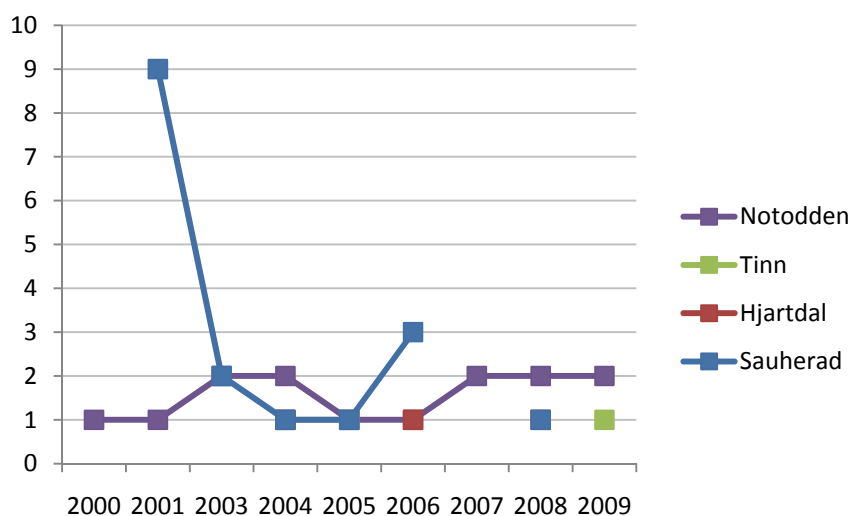
| | Tog | Bil | Buss |
|------------------|--|--------|--------|
| Langsund - Skien | Buss 39 min mellom Porsgrunn til Langesund Tog 8 min mellom Porsgrunn og Skien | 37 min | 51 min |

Mange i Bamble jobber i Skien, og antallet har øket de siste årene. Hvis buss og tog korresponderer, kan dette være et alternativ til å ta buss eller kjøre.

Få jobber i Sauherad og Notodden, men tog fra Porsgrunn kan også her være et alternativ.

2.8 Siljan

Siljan er mindre relevant for Bratsbergbanen, og vi vil derfor bare se på pendlingen.



Figur 28: Utpendling fra Siljan til Notodden, Tinn, Hjartdal og Sauherad.

Tabell 8: Reisetider fra Siljan.

| | Tog | Bil | Buss |
|--------------------|----------------------------------|---------------|------|
| Siljan - Nordagutu | 32 min fra Skien+ 15-20 min bil | 53 min | |
| Siljan - Notodden | 51 min fra Skien + 15-20 min bil | 1 time 14 min | |

Få i Siljan jobber i Notodden, Sauherad, Hjartdal eller Tinn. Det kunne imidlertid være et alternativ å ta tog fra Skien. Hvis man kjører til Skien, vil det være raskere og mer komfortabelt å ta tog.

2.9 Hjartdal og Tinn

Tinn og Hjartdal er ikke direkte tilknyttet Bratsbergbanen, men er en forlengelse av aksene mellom Notodden og Grenland.

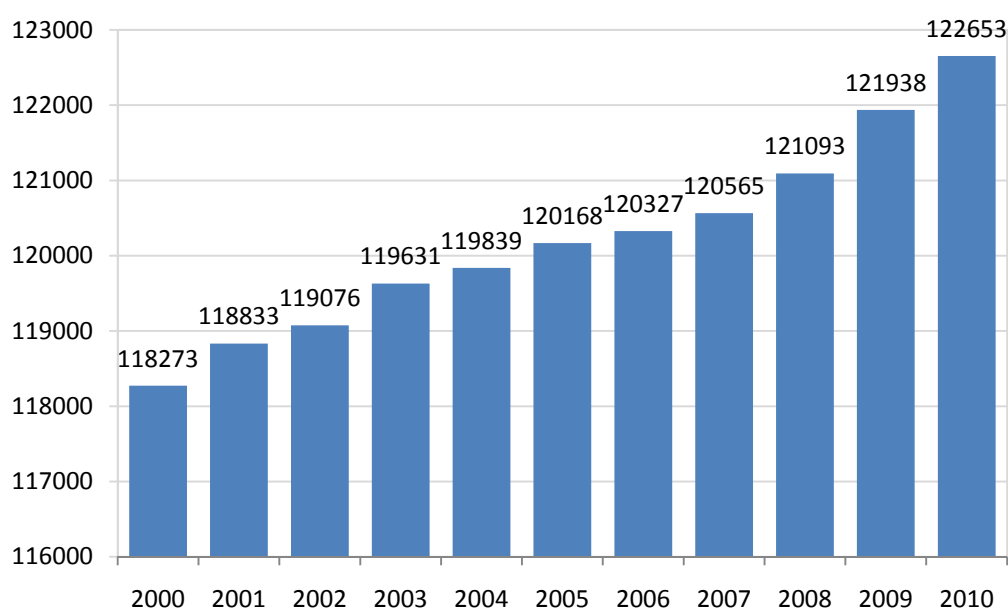
Det har vært svak befolkningsutvikling og arbeidsplassutvikling i Tinn og Hjartdal.

Fra Notodden til Skien og Porsgrunn vil det lønne seg å ta tog. På enkelte avganger korresponderer Rjukanekspresen godt med Bratsbergbanen. Problemet er avstanden er stor og reisetiden lang. Det er få fra Hjartdal som jobber i Grenland. Fra Tinn jobbet rundt 40 personer i Porsgrunn i 2009, og 25 jobbet i Skien. Antagelig er det ikke dagpendling. Det tar over to timer fra Rjukan til Grenland.

Til Sauherad er antagelig buss og bil bedre alternativer, blant annet så går Rjukanekspresen gjennom Sauherad og har flere stoppesteder.

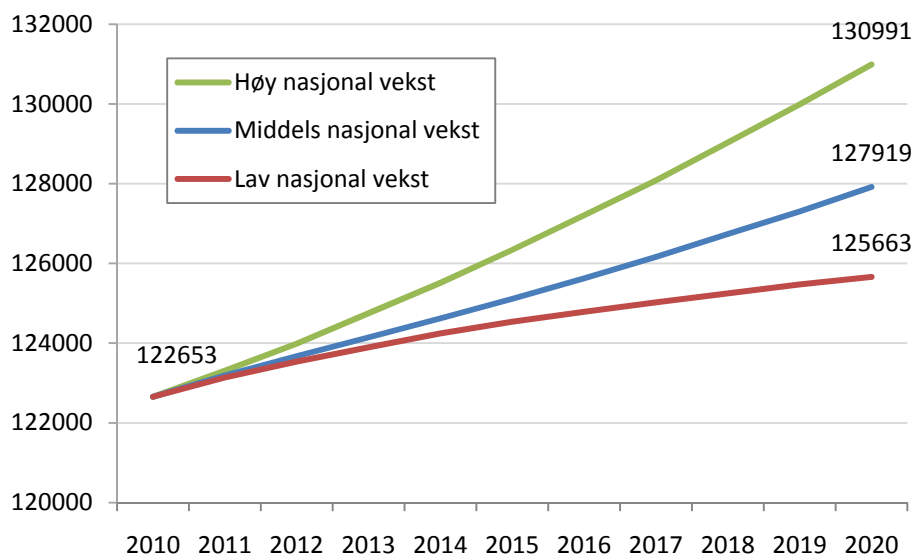
3. Samlet utvikling i regionen

Det forrige kapitlet viste at det spesielt er seks kommuner som er relevante med hensyn til pendling med Bratsbergbanen. Dette er Notodden, Sauherad, Bø, Skien, Porsgrunn og Bamble. Vi skal se på den samlede utviklingen i disse seks kommunene.



Figur 29: Befolkningsutvikling i regionen 2000-2010.

Det har vært en samlet økning på 4380 personer i de seks kommunene. Økningen har først og fremst kommet i Grenlandskommunene, men Bø har også hatt høy prosentvis vekst.



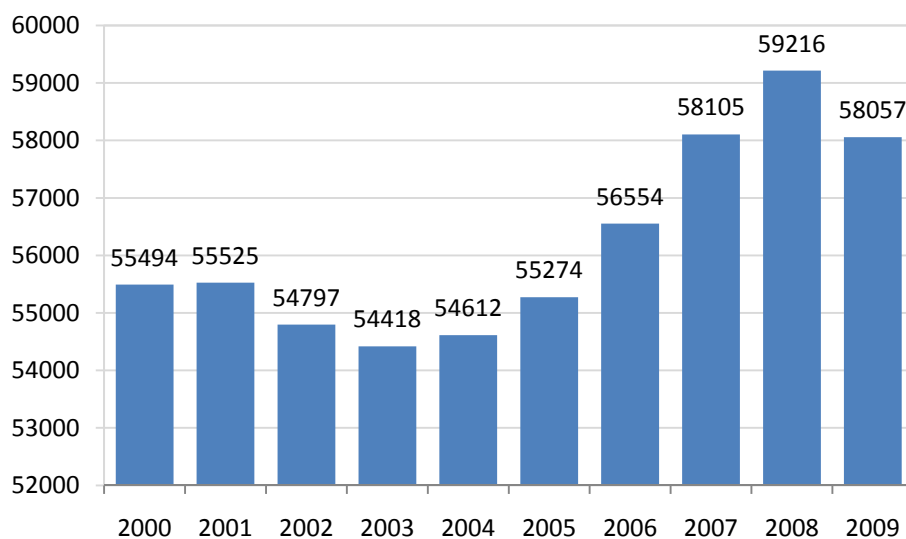
Figur 30: Befolkningsfremskrivninger for regionen 2010-2020.

Alternativet som fremskriver høy nasjonal vekst sier en vekst på 8 338 personer. Alternativet med lav vekst 3 010 innbyggere i de seks kommunene til sammen. Det meste av denne veksten regner man med vil komme i Grenland. I tabell 6 viser vi hvordan de ulike alternativene er med og uten Grenlandskommunene.

Tabell 9: Befolkningsfremskrivninger, ulike alternativer for regionen.

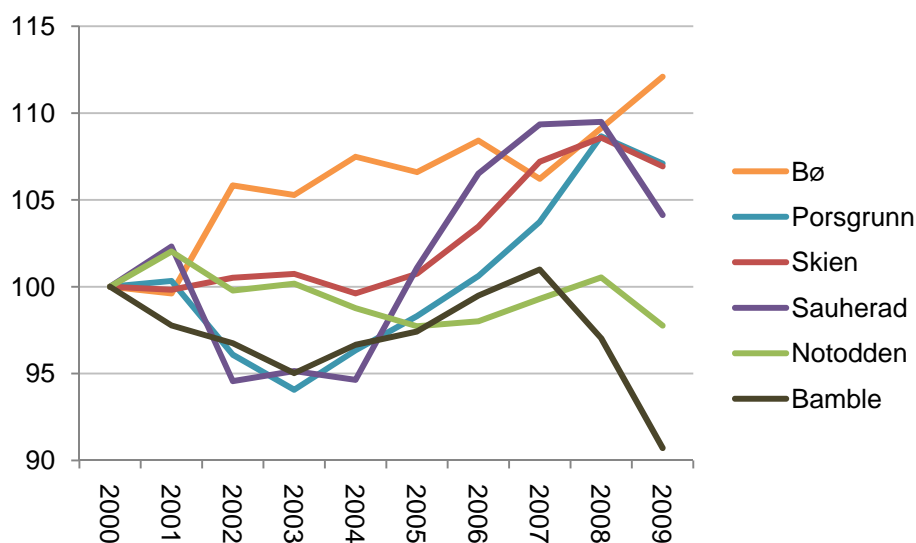
| | Med Grenland | Uten Grenland |
|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| Høy | Økning på 8 338 personer (6,8 %) | Økning på 811 personer (2,7 %) |
| Middels | Økning på 5 266 personer (4,3 %) | Økning på 36 personer (0,1 %) |
| Lav | Økning på 3 010 personer (2,5 %) | Nedgang på 550 personer (-1,8 %) |

3.1 Arbeidsplassutvikling



Figur 31: Arbeidsplassutvikling i regionen 2000-2009.

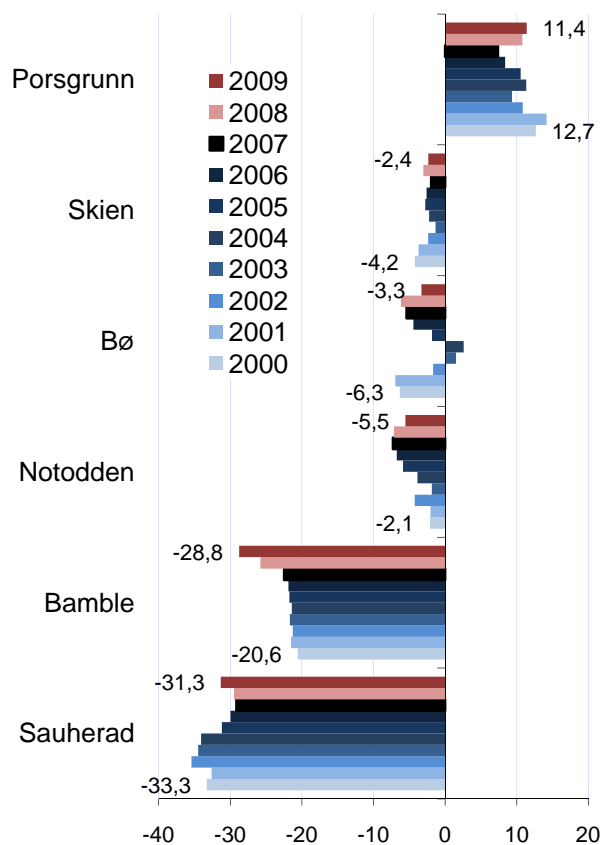
Antall arbeidsplasser har totalt økt med 2 563 i kommunene samlet siden 2000. Dette er en økning på nærmere fem prosent. Det var nedgang i antall arbeidsplasser frem til 2003, men deretter økte antall arbeidsplasser frem til 2008. I 2009 var det igjen nedgang i antall arbeidsplasser. 2009 var et svakt år med nedgang i arbeidsplasser over hele Østlandet. Utviklingen har vært noe forskjellig i de enkelte kommunene, som figur 32 viser.



Figur 32: Utviklingen i antall arbeidsplasser, indeksert slik at nivået i 2000=100.

Bø har hatt den sterkeste prosentvise veksten, og denne veksten fortsatte i 2009, i motsetning til i de fleste andre kommuner. Skien, Porsgrunn og Sauherad hadde vekst frem til 2008, men nedgang i 2009. Notodden og Bamble har hatt nedgang i antall arbeidsplasser, og det har spesielt vært et dramatisk fall i antall arbeidsplasser i Bamble de siste to årene.

3.2 Pendling



Figur 33: Nettopendling i prosent av sysselsatte i kommunene i perioden 2000 - 2009.

Det er bare to kommuner i Telemark som har netto innpendling, og dette er Porsgrunn og Seljord. Porsgrunn hadde overskudd på arbeidsplasser også i 2000, men overskuddet er noe redusert.

Skien, Bø, og Notodden er kommuner som nesten er selvforsynt med arbeidsplasser. Bø hadde i netto innpendling i 2003 og 2004. Notodden har økt utpendlingen de siste årene.

De andre kommunene i Telemark har stor utpendling. Sauherad hadde en netto utpendling på 31,3 prosent av antall sysselsatte. Her har nettopendlingen gått noe ned de siste årene. Bamble hadde en netto utpendling på 28,8 prosent i 2009. Dette er en økning siden 2000. Dette kommer antagelig av at Bamble har mistet mange arbeidsplasser, mens Sauherad har hatt en økning i antall arbeidsplasser.

Tabell 10 og 11 viser den interne pendlingen mellom de ulike kommunene etter bosted og arbeidssted i 2000 og 2009. Vi har ikke med de pendlingsstrømmene som ikke er relevante for Bratsbergbanen, som for eksempel mellom Bamble og Porsgrunn.

Tabell 10: Pendlingsmatrise 2000.

| | | Arbeidskommune | | | | | | Sum |
|----------------|-----------|----------------|-------|----------|--------|----|----------|-------|
| | | Porsgrunn | Skien | Notodden | Bamble | Bø | Sauherad | |
| Bostedskommune | Porsgrunn | | 2998 | 17 | | 3 | 4 | 3022 |
| | Skien | 4075 | | 49 | 596 | 33 | 22 | 4775 |
| | Notodden | 77 | 107 | | 1 | 49 | 100 | 334 |
| | Bamble | | 686 | 8 | | 2 | 6 | 702 |
| | Bø | 50 | 99 | 99 | 8 | | | 256 |
| | Sauherad | 49 | 91 | 358 | 5 | | | 503 |
| Sum | | 4251 | 3981 | 531 | 610 | 87 | 132 | 19184 |

Tabell 11: Pendlingsmatrise 2009.

| | | Arbeidskommune | | | | | | Sum |
|----------------|-----------|----------------|-------|----------|--------|-----|----------|-------|
| | | Porsgrunn | Skien | Notodden | Bamble | Bø | Sauherad | |
| Bostedskommune | Porsgrunn | | 3968 | 21 | | 16 | 8 | 4013 |
| | Skien | 4780 | | 46 | 494 | 44 | 20 | 5384 |
| | Notodden | 55 | 78 | | 2 | 56 | 103 | 294 |
| | Bamble | | 842 | 2 | | 5 | 3 | 852 |
| | Bø | 43 | 104 | 119 | 5 | | | 271 |
| | Sauherad | 37 | 89 | 338 | 0 | | | 464 |
| Sum | | 4915 | 5081 | 526 | 501 | 121 | 134 | 22556 |

I 2000 var det 19 184 stykker som pendlet mellom Bratsbergbane-kommunene, mens i 2009 var antallet økt til 22 556. Dette er en økning på 3 372 stykker, som tilsvarer en økning på nærmere 18 prosent. Vi ser imidlertid at det er en stor overvekt av pendling internt mellom Grenlandskommunene.

I antall pendler flest mellom Skien og Porsgrunn. Dette gjelder både i 2000 og 2009. Pendlingen mellom disse to kommunene har økt mye siden 2000. Det er også

mye pendling mellom Bamble og Porsgrunn/Skien. Det er også en del pendling mellom Bø, Notodden og Sauherad. Pendlingen mellom Grenland og kommunene i Midt- og Øst-Telemark er beskjeden i sammenligning.

Denne sterke økningen kommer fra den økte pendlingen mellom Porsgrunn og Skien. Pendlingen mellom de andre kommunene har faktisk gått ned i perioden. Hvis vi ser bort i fra den interne pendlingen mellom Skien, Porsgrunn og Bamble, var det en pendling på 2 474 i 2000 og 2 388 personer i 2009. Dette er en nedgang på 86 personer, som tilsvarer en nedgang på 3,5 prosent.

4. Potensial

I dette kapitlet skal vi forsøke å illustrere potensialet for pendling med Bratsbergbanen de neste ti årene, gitt ulike alternativ for utvikling i befolkning og pendling. Vi deler opp i to ulike grupper, der Notodden, Sauherad og Bø er en gruppe, og Porsgrunn, Skien og Bamble er en gruppe. Disse to gruppene brukes for å se på potensialet for pendling med Bratsbergbanen mellom regionene og internt i regionene. Vi tar utgangspunkt i dagens pendling, og ser på hvordan passasjertallet i de neste ti årene kan bli med ulik befolkningsvekst, utvikling i pendling og hvor stor andel som pendler.

Vi vet hvor mange som i dag bor og jobber i de ulike kommunene, og har derfor et godt utgangspunkt for å vite hvordan pendlestrømmene er mellom de ulike kommunene.

Vi skal se nærmere på pendlingen i/mellom fire områder:

- Fra de tre kommunene i Øst- og Midt-Telemark mot de tre kommunene i Grenland
- Fra de tre kommunene i Grenland mot de tre kommunene Midt- og Øst-Telemark
- Mellom de tre kommunene i Midt- og Øst-Telemark, utenom pendling mellom Bø og Sauherad.
- Mellom de tre kommunene i Grenland, utenom mellom Bamble og Porsgrunn.

Grunnen til at vi ser bort i fra pendling mellom Bø og Sauherad og Porsgrunn og Bamble, er at pendling mellom disse kommunene ikke er relevant for Bratsbergbanen.

Det første vi skal gjøre er å se på hvor mange reiser det vil utgjøre hvis 10, 25 og 50 prosent av pendlerne benytter seg av Bratsbergbanen 200 dager i året de neste ti årene, hvis befolkningsveksten er middels og pendlingen som i dag. I beregningene forutsetter vi at hver pendler bruker Bratsbergbanen 200 dager i året, som vil gi 400 reiser per pendler.

Tabell 12: Passasjerpotensial med ulike andeler av pendlerne som bruker Bratsbergbanen, middels befolkningsvekst og pendling som i dag.

| | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 | 2018 | 2020 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 10 prosent av pendlere | | | | | | |
| M/Ø mot G | 16 632 | 16 661 | 16 706 | 16 789 | 16 888 | 17 014 |
| G mot M/Ø | 6 235 | 6 296 | 6 351 | 6 407 | 6 467 | 6 530 |
| Internt M/Ø | 43 211 | 43 285 | 43 403 | 43 619 | 43 877 | 44 203 |
| Internt G | 405 643 | 409 614 | 413 202 | 416 802 | 420 754 | 424 855 |
| 25 prosent av pendlere | | | | | | |
| M/Ø mot G | 41 580 | 41 651 | 41 765 | 41 973 | 42 221 | 42 535 |
| G mot M/Ø | 15 588 | 15 740 | 15 878 | 16 017 | 16 168 | 16 326 |
| Internt M/Ø | 108 028 | 108 213 | 108 509 | 109 047 | 109 693 | 110 509 |
| Internt G | 1 014 107 | 1 024 036 | 1 033 006 | 1 042 006 | 1 051 884 | 1 062 137 |
| 50 prosent av pendlere | | | | | | |
| M/Ø mot G | 83 161 | 83 303 | 83 530 | 83 945 | 84 442 | 85 070 |
| G mot M/Ø | 31 175 | 31 481 | 31 756 | 32 033 | 32 337 | 32 652 |
| Internt M/Ø | 216 056 | 216 425 | 217 017 | 218 095 | 219 386 | 221 017 |
| Internt G | 2 028 214 | 2 048 072 | 2 066 011 | 2 084 011 | 2 103 768 | 2 124 273 |

Hvis 10 prosent av de som i dag bor i Midt- og Øst-Telemark og jobber i Grenland tar Bratsbergbanen 400 ganger i året hver, vil dette utgjøre 16 632 reiser i 2010. Med middels befolkningsvekst, vil antallet turer være 17 014 i 2010 med lik pendlingsandel. Hvis 25 prosent av pendlerne bruker tog, vil dette bety 41 580 turer i 2010 og 42 535 turer i 2020. Hvor stor andel som pendler betyr altså en del. For de som bor i Bø, Notodden og Sauherad og jobber i Grenland, er toget et såpass godt alternativ at det er realistisk at en gangske høy andel av pendlerne bruker toget. Hvis halvparten av pendlerne bruker tog 200 dager i året, vil dette tilsvare 83 161 turer i 2010 og 85 070 turer i 2020.

Motsatt vei, fra Grenland til Øst- og Midt-Telemark, pendler såpass få at det bare vil utgjøre 6 253 turer hvis 10 prosent av pendlerne brukte toget i 2010. Hvis 25 prosent brukte toget, utgjør dette 15 588 reiser, mens det utgjør 31 175 reiser hvis

halvparten pendlet med Bratsbergbanen. Det er trolig litt lavere sannsynlighet for en høy pendlingsandel denne veien, på grunn av manglende korrespondanse videre fra Nordagutu hvis man jobber i Bø eller Sauherad. Det er imidlertid ventet høyere befolkningsvekst i Grenland, så antall pendlere kan ventes å øke noe mer på grunn av dette selv om pendlingsandelen ikke øker

Mellom kommunene Bø, Notodden og Sauherad, på de sterkningene det er aktuelt å bruke Bratsbergbanen, vil det utgjøre 43 211 turer hvis ti prosent av pendlerne brukte tog på strekningen i 2010. Hvis 25 prosent av pendlerne benyttet seg av tog, vil dette bety 108 038 turer i 2010. Problemet er at det på denne strekningen er kanskje andre transportalternativer som er mer praktiske enn tog. Det er derfor lite trolig med en høy andel av pendlerne som tar toget.

Vi kan se at det er et stort potensial for pendling internt i Grenland, på de sterkningene det er mulig å ta Bratsbergbanen. Det er stor pendling mellom kommunene i dag, og hvis en liten andel benytter seg av tog, utgjør dette fort mange turer. Hvis bare 10 prosent tok tog til jobb 200 dager i året, utgjør dette over 400 000 reiser i året. Befolkningsveksten alene vil føre til en del flere turer selv om pendlingsandelen er konstant. Dette viser at det er et stort potensial internt i Grenland, men problemet er at tog antageligvis ikke er den mest praktiske transportmåten for mange. Det er derfor lite trolig at andelen som benytter seg av tog vil være spesielt høy.

Det neste vi skal gjøre er å se på hva som skjer hvis pendlingen øker. Trenden i Norge er at stadig flere personer pendler. Vi tar utgangspunkt i en befolkningsvekst er middels og at 25 prosent av de som pendler mellom de aktuelle kommunene benytter seg av toget. Deretter ser vi på betydningen av økt pendling hvis pendlingen øker med et halvt prosentpoeng, ett prosentpoeng og to prosentpoeng årlig.

Tabell 13: Passasjerpotensial med økt årlig pendling, middels befolkningsvekst og 25 prosent av pendlerne som bruker Bratsbergbanen.

| | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 | 2018 | 2020 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Økt pendling på 0,5 prosentpoeng årlig | | | | | | |
| M/Ø mot G | 41 580 | 43 881 | 46 236 | 48 712 | 51 260 | 53 918 |
| G mot M/Ø | 15 588 | 25 878 | 36 332 | 46 965 | 57 824 | 68 902 |
| Internt M/Ø | 108 028 | 110 442 | 112 979 | 115 787 | 118 732 | 121 892 |
| Internt G | 1 014 107 | 1 034 174 | 1 053 460 | 1 072 954 | 1 093 539 | 1 114 713 |
| Økt pendling på 1,0 prosentpoeng årlig | | | | | | |
| M/Ø mot G | 41 580 | 46 110 | 50 707 | 55 452 | 60 299 | 65 301 |
| G mot M/Ø | 15 588 | 36 017 | 56 786 | 77 913 | 99 479 | 121 479 |
| Internt M/Ø | 108 028 | 112 671 | 117 450 | 122 526 | 127 771 | 133 275 |
| Internt G | 1 014 107 | 1 044 312 | 1 073 913 | 1 103 902 | 1 135 195 | 1 167 290 |
| Økt pendling på 2,0 prosentpoeng årlig | | | | | | |
| M/Ø mot G | 41 580 | 50 568 | 59 648 | 68 931 | 78 378 | 88 067 |
| G mot M/Ø | 15 588 | 56 293 | 97 693 | 139 809 | 182 789 | 226 632 |
| Internt M/Ø | 108 028 | 117 130 | 126 392 | 136 005 | 145 850 | 156 041 |
| Internt G | 1 014 107 | 1 064 589 | 1 114 821 | 1 165 798 | 1 218 505 | 1 272 443 |

Hvis pendlingen fra Midt- og Øst Telemark øker med 0,5 prosentpoeng årlig, vil dette utgjøre 12 338 turer. Hvis den årlige pendlingen øker med ett prosentpoeng, betyr dette 23 721 flere turer. Hvis pendlingen øker med to prosentpoeng årlig, vil antall turer bli mer enn doblet. Pendlingen vil da ha økt fra 1,87 prosent til 3,87 prosent av folketallet. I perioden 2000-2009 har imidlertid pendlingen gått ned fra 2,25 prosent til 1,87 prosent av folketallet. Dette er en nedgang på 0,38 prosentpoeng. Det er vanskelig å vite hvorfor pendlingen her har gått ned, når trenden generelt er at pendlingen øker. Det kan ha med pendlingsmulighetene å gjøre, eller arbeidsplassutviklingen i egen region, i Grenland og andre naboregioner. Hvordan pendlingen utvikler seg i fremtiden vil avhenge av disse forholdene.

Med dagens pendling fra Grenland til Midt- og Øst-Telemark er potensialet ganske beskjedent, men vi kan av tabell 13 se at en økning i pendlingen her vil få ganske stor betydning. Dette kommer av at befolkningsstørrelsen er såpass stor, at bare en

liten økning i pendlingsandelen vil bety mye. Hvis pendlingen øker fra 2009-nivået på 0,16 prosent til 1,16 prosent i 2020, vil dette bety en økning fra 15 588 til 68 902 turer, gitt forutsetningene om middels befolkningsvekst og at 25 prosent av pendlerne benytter seg av toget. Fra 2000 til 2009 har pendlingen denne veien økt med 0,02 prosentpoeng. For de som bor i Grenland er Midt- og Øst-Telemark kanskje ikke det viktigste arbeidsmarkedet, men beregningene i tabell 13 viser at det kan ha stor betydning for passasjertallet hvis man fikk en økning i pendlingen denne veien.

En økning i pendlingen mellom Sauherad, Bø og Notodden på 0,5 prosentpoeng vil gi nærmere 14 000 flere turer i 2020. Hvis pendlingen øker med en prosent, vil det gi 25 000 flere turer, og 48 000 flere turer hvis pendlingen øker med to prosent. Dette er omtrent på samme nivået som effekten av økt pendling fra disse kommunene mot Grenland. Fra 2000 til 2009 har pendlingen i dette området gått ned med 0,06 prosentpoeng.

Ser vi på effekten av økt pendling mellom kommunene i Grenland, ser vi at dette vil ha stor betydning for passasjertallet. En økning på 0,5 prosentpoeng vil gi over 100 000 flere reiser i året, gitt de forutsetningene vi har satt. Pendlingen mellom disse kommunene har økt sterkt. I perioden fra 2000 til 2009 har andelen pendlere økt med 1,45 prosentpoeng. I dette området er det imidlertid ikke utviklingen i pendling som er det store spørsmålet, men valg av transportmåte. Befolkningsgrunnlaget er stort, og det er mye pendling mellom kommunene. Alle beregningene viser at det vil få stor betydning for passasjertallet hvis Bratsbergbanen var et naturlig valg for selv en liten andel av pendlerne.

Vi har til nå tatt utgangspunkt i en befolkningsutvikling med middels vekst. Det siste vi skal gjøre, er å se på betydningen av befolkningsveksten i fremtiden. Vi skal sammenligne de tre alternativene for lav, middels og høy vekst i folketallet. I disse beregningene forutsetter vi at pendlingen er som i dag, og at 25 prosent av pendlerne i alle områdene benytter seg av Bratsbergbanen.

Tabell 14: Passasjerpotensial med ulik befolkningsvekst, pendling som i dag og 25 prosent av pendlerne som bruker Bratsbergbanen.

| | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 | 2018 | 2020 |
|--------------------|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Lav vekst i folketallet | | | | | |
| M/Ø mot G | 41 580 | 41 591 | 41 629 | 41 661 | 41 677 | 41 698 |
| G mot M/Ø | 15 588 | 15 724 | 15 831 | 15 912 | 15 982 | 16 045 |
| Internt M/Ø | 108 028 | 108 057 | 108 154 | 108 237 | 108 281 | 108 334 |
| Internt G | 1 014 107 | 1 022 965 | 1 029 915 | 1 035 208 | 1 039 783 | 1 043 874 |
| | Middels vekst i folketallet | | | | | |
| M/Ø mot G | 41 580 | 41 651 | 41 765 | 41 973 | 42 221 | 42 535 |
| G mot M/Ø | 15 588 | 15 740 | 15 878 | 16 017 | 16 168 | 16 326 |
| Internt M/Ø | 108 028 | 108 213 | 108 509 | 109 047 | 109 693 | 110 509 |
| Internt G | 1 014 107 | 1 024 036 | 1 033 006 | 1 042 006 | 1 051 884 | 1 062 137 |
| | Høy vekst i folketallet | | | | | |
| M/Ø mot G | 41 580 | 41 775 | 42 100 | 42 570 | 43 066 | 43 637 |
| G mot M/Ø | 15 588 | 15 779 | 15 989 | 16 213 | 16 455 | 16 711 |
| Internt M/Ø | 108 028 | 108 533 | 109 378 | 110 601 | 111 887 | 113 372 |
| Internt G | 1 014 107 | 1 026 541 | 1 040 198 | 1 054 773 | 1 070 541 | 1 087 207 |

For pendlingen fra Midt- og Øst-Telemark til Grenland skiller de ulike alternativene i befolkningsveksten seg ikke veldig mye i fra hverandre. Det skiller under 2000 reiser mellom alternativene for lav befolkningsvekst og høy befolkningsvekst i 2020. Det er litt større forskjell for pendlingen internt i Midt- og Øst-Telemark. Her skiller alternativene med rundt 5000 reiser.

Fra Grenland til Midt- og Øst-Telemark utgjør forskjellen mellom høy og lav befolkningsvekst 666 reiser i 2020. Internt i Grenland betyr økningen en del mer. Her utgjør differansen mellom høy og lav folketallsvekst over 40 000 reiser. Generelt er kommunene i Grenland ventet å ha mye høyere befolkningsvekst enn kommunene i Øst- og Midt-Telemark.

5. Oppsummering

Beregningene i kapitel 4 viser at det ikke er veksten i folketallet som vil bety mest for potensialet for økt passasjertall. Det viktigste er hvor stor andel av dagens pendlere som benytter seg av toget og hvordan utviklingen i pendlingen fremover vil bli.

Fra Notodden, Sauherad og Bø til Grenland, vil Bratsbergbanen være et godt alternativ for mange pendlere. Per i dag er det imidlertid begrenset med pendling til Grenland fra disse kommunene, og pendlingen til Grenland har blitt redusert. I 2000 pendlet 487 stykker fra Notodden, Sauherad og Bø til Skien, Porsgrunn og Bamble. I 2009 var dette tallet redusert til 413 stykker. Hvis halvparten av dagens pendlere (2009-nivå) bruker banen 200 dager i året, vil dette utgjøre over 83 000 reiser.

Samtidig som pendlingen til Grenland er redusert, har pendlingen til andre kommuner økt. Fra Notodden har pendlingen mot Kongsberg økt sterkt. Ingenting tilsier at utpendlingen fra disse kommunene i fremtiden vil bli redusert, men spørsmålet er i hvilken retning pendlingen går.

For pendlingen fra Sauherad, Notodden og Bø mot Grenland er det antagelig avgjørende hvordan arbeidsplassutviklingen i Grenland blir i forhold til arbeidsplassutviklingen i egen region og naboregioner. Grenland har ikke hatt like sterk vekst i antall arbeidsplasser som sammenlignbare regioner på Østlandet og i Agder. Grenland må antagelig ha høyere vekst i antall arbeidsplasser i dag for at pendlingen skal øke vesentlig. En annen ting som er viktig for pendling i retning Grenland, er pendlingsmulighetene. Hvis for eksempel togtilbudet blir forbedret, kan dette øke pendlingen.

Den økte pendlingen fra Notodden til Kongsberg kan i stor grad forklares av en høy vekst i antall arbeidsplasser i Kongsberg, samtidig som at antall arbeidsplasser har gått ned på Notodden. Mellom Notodden og Kongsberg går det buss hver time, noe som gir gode pendlingsmuligheter. Dette er et godt eksempel på hvor viktig arbeidsplassvekst i naboområder og gode pendlingsmuligheter er for bosettingen.

Pendlingen mellom Bø, Sauherad og Notodden er ganske stor. I 2000 pendlet 1 063 personer mellom Bø, Notodden og Sauherad, sett bort i fra pendling mellom Sauherad og Bø. I 2009 var antallet nesten det samme, da pendlet 1 073 mellom de tre kommunene. Problemet er at Bratsbergbanen ikke er det mest praktiske valget for de fleste. På grunn av få stoppesteder og dårlig korrespondanse mellom Sørlandsbanen og Bratsbergbanen, vil andre transportmåter som buss eller bil være et mer aktuelt alternativ for de fleste pendlere. Dette betyr at det vil være en relativt liten andel av pendlerne som er potensielle brukere av Bratsbergbanen. Hvis ti prosent av dagens pendlere benyttet seg av Bratsbergbanen 200 dager i året, vil dette utgjøre over 43 000 reiser.

I 2000 pendlet 128 personer fra Grenland til Bø, Sauherad og Notodden. I 2009 var dette økt til 155 personer. Dette er relativt få i antall, men det har vært en stor økning i prosent.

Arbeidsplassutviklingen har vært dårlig på Notodden, men god i Bø og Sauherad. I antall er arbeidsplassene ikke mange, og for befolkningen i Grenland er de store arbeidsmarkedene i kommunene i Grenland og Vestfold. Det vil antagelig være mer relevant for befolkningen i Grenland å pendle i retning Vestfold enn mot øvre deler av fylket. Men hvis trenden med økt pendlingsvillighet fortsetter, og hvis pendlingsmulighetene blir bedre, kan man tenke seg at pendlingen mot Midt- og Øst-Telemark også vil øke. Eksemplene i tabell 12 og 13 viser at en liten økning i pendlingen denne veien kan bety en del for passasjertallet. I andel er pendlingen fra Grenland mot Sauherad, Bø og Notodden liten, men befolkningen er i sammenligning stor. Selv om bare en liten andel skulle pendle i denne retningen, kan dette fort utgjøre en del passasjerer. Utfordringen er imidlertid også manglende korrespondanse videre fra Nordagutu hvis man jobber i Bø eller Sauherad. Det er derfor lite trolig at en stor andel vil bruke Bratsbergbanen med dagens rutetilbud. Hvis 10 prosent av dagens pendlere bruker Bratsbergbanen, utgjør dette bare 6 235 reiser. Men beregningene viser at antallet kan øke mye hvis pendlingen øker og hvis det passer for flere å ta toget.

Det er stor pendling mellom kommunene i Grenland, og denne pendlingen har økt sterkt. I 2000 pendlet 8 355 personer mellom Porsgrunn, Skien og Bamble, når

pendling mellom Bamble og Porsgrunn er holdt utenfor. I 2009 var dette antallet økt til 10 084. Dette er en økning på over 20 prosent.

Grenland har en stor befolkning og stor interpendling, og mye tyder på at både folketallet og pendlingen i Grenland vil øke i årene som kommer. I antall er pendlingen internt i Grenland såpass stor at hvis en liten andel av de som pendler hadde benyttet seg av Bratsbergbanen, ville dette bli mange passasjerer i løpet av året. Hvis bare 10 prosent av dagens pendlere brukte Bratsbergbanen, ville dette utgjøre over 400 000 reiser i året.

Bratsbergbanen er raskest på strekningen mellom de to stasjonene i Skien og Porsgrunn, men problemet er at hvis man ikke bor og jobber i nærheten av togstasjonen, vil det fort være andre transportalternativ som vil passe bedre. Det er altså et stort potensial, men vil forutsette at forholdene legges bedre til rette. Slik det er i dag, er Bratsbergbanen ikke det mest praktiske valget for de fleste pendlerne, blant annet på grunn av lokaliseringen stoppestedene i forhold til bostedsområder og arbeidsområder.