

BRATSBERGBANEN? ...et nasjonalt ansvar!

Er argumentene for å beholde og oppgradere banen sterke nok?

Et samfunnsspørsmål det er delte meninger om. Det lar seg neppe forsvare å la vedlikeholdet av Bratsbergbanen bli forsømt. Konsekvensen av forfall og forvitring blir at man til slutt forsterker realøkonomenes argumenter for å legge ned banen! Realiteten blir med andre ord at bil og vei til slutt er eneste alternativ. Uverdig!

Kulturhistoriske verdier må vurderes mens vi ennå har dem. Spørsmålet som krever svar er: Kan Bratsbergbanen ha et næringspotensial i seg sett i den rette sammenhengen? En trivelig reise til "verdensarvstedet" Rjukan er for eksempel ikke å forakte!

Per dato kan man med bekymring registrere at denne saken "ligger og driver" mellom forvaltningsnivåene. – Initiativ for å ta vare på og utvikle banen er ikke nok. Det må følges opp av begrunnelser og handling!

Oppsummering er nødvendig:

- Verneperspektivet – et kultur-/industriminne: Rjukanbanen, Tinnsjøferja og Tinnosbanen er vernet, men hva med Bratsbergbanen? Norsk Hydro og industrisuksessen gjennom 100 år har vært uløselig knyttet til hele transportstrekningen Porsgrunn – Rjukan.
- Miljøaspektet – sats på jernbane har relevans her!
- Banen er fortsatt en viktig del av transportinfrastrukturen i fylket med betydelig fremtidsmuligheter i seg. Særlig om man ser den i sammenheng med satsingen og fullføring av Vestfoldbanens oppgradering. Det dreier seg om forbindelsen til Sørlandsbanen samt å sikre jernbaneforbindelsen Grenland - Notodden – Kongsberg og Drammen (- transport og samfunnsberedskap)
- Telemark som turrystfylke – en moderne opplevelsesreise. Kanalen og båttrafikken - Det er mulighet for å reise rundtur med båt og jernbane hver sin vei mellom Skien/Grenland og Akkerhaugen eller Notodden. Reisen lar seg eksempelvis kombinere med buss/bil fra banen om Bø - Seljord - Hjartdal til Notodden. eller fra banen ved Notodden og så over Sauland - Tuddal - Gaustadtoppen til Rjukan. Kommer du for eksempel med ferje fra Danmark til Larvik, bør det med få midler kunne bli mulig å bli tilbudt en spennende reise med ulike kollektivte transpormidler gjennom Telemark. Dette forutsetter et helhetlig grep i planlegging og sammenkopling av de ulike trafikktilbudene.
- Bratsbergbanen vil være helt sentral i en slik reiselivssammenheng. Momenter eller opplevelsespunkter verdt å nevne forbindelse med Bratsbergbanen mellom Notodden og Skien er bl.a.:

Start på "reisen" langs banen.

"Notodden kommune med 12 200 innbyggere fremstår i dag først og fremst som et handelssenter for Øst-Telemark med industri og skolesenter. (Desentralisert høyskolesystem krever gode forbindelser). Høgskolen i Telemark avdeling Notodden, med over 1 200 studentplasser, har flott beliggenhet på Sætre i østre bydel. Notodden videregående skole ligger på nedre Tinfos i oppussede, gamle industrilokaler, mens avdeling Tinnos holder til i nybygg i øvre del av Storgaten.

I selve Notodden bysentrum bor det ca. 9.200 innbyggere. Notodden har røtter tilbake som en typisk industriby, men fikk bystatus først i 1913. Utgangspunktet var Tinnelva med fløting og vannkraft. Det vokste fram sagbruk og treforedling som gav grunnlag for den første byveksten. Vassdraget fra Skien til Heddalvannet ble kanalisert i 1861 og gav nye transportmuligheter. I 1894 så Tinfos Jernverk dagens lys. Neste trinn i utviklingen kom med Norsk Hydro som i 1905 startet salpeterproduksjon og kraftutbygging. Notodden er Hydros vugge. Landets første plastbedrift, Norsk Extruding, så også dagens lys her på Notodden. Notodden har gjennom mange tiår vært plastbyen fremfor noen i Norge." (Klipp fra Notodden kommunes IT -presentasjon)

Vi merker oss ellers Telemarksgaleriet i det nedlagte industrianlegget på Tinnfoskaja og ikke minst den årlige bluesfestivalen. Festivalen ble arrangert første gang i 1988 og besøkes hvert år av 1000-vis av mennesker. Notodden Blues Festival er en av Nord-Europas største bluesfestivaler. I 2002 var det 23 000 personer som kjøpte billett. Noen av artistene fra 2006 inkluderer Gary Moore, Beth Hart, Johnny Winter og Canned Heat.

Ca 5 km fra byens sentrum ligger Heddal stavkirke!

1. **Tinnegrend.** Her etablerte Tanberg radiofabrikk seg i 1973: Komponentfabrikk starter på Notodden (TR 6) med 1.600 kvm gulvflate i leide lokaler (Notodden Industriselskap A/S). Investering på 6-7 mill. i utstyr og maskiner. Etter å hatt en eventyrlig vekst fikk hele "industrieventyret", Tanberg Fabrikker, en brå slutt grunnet store likviditetsproblemer i hele Tanberg konsernet. Selv om ting etter hvert ble vanskelig og galt, Står det fast at Tandberg var en pionerbedrift innen elektronikk og data i Norge – I 1978 måtte dessverre bedriften reorganisere og nedlegge flere virksomheter –noen datterselskaper fortsatte, men det gamle konsernet opphørte.
2. **Tveitan** – registreringspunkt for YR- værværsling
3. **Hjukse, tettsted i Sauherad kommune, Telemark, ved Heddalsvatnets østside.**



Hjukse bru Norges høyeste, 65 m. Foto 1916: Anders Beer Wilse. Norsk Folkemuseum

"Navnet kommer trolig av et eldre elvenavn, Hjuksa, med uvisst betydning; kan være avledning av norrønt hogg og sikter da til elvens løp gjennom trange juv.

Margit Hjukse eller Margjit Hjukse er en folkeviser fra Telemark. Den er dikta i balladens form og stil og blir klassifisert som middelalderballade i undergruppen naturmytisk ballade fordi den forteller om møte med et overnaturlig vesen. I TSB katalogen typologiseres den som TSB A 54, svensk SMB 24 «Den bergtagna», dansk DgF 37 «Jomfruen og dværgkongen». Visa forteller om Margit Hjukse som blir bergtatt på veg til kirke og må bli i berget. Det som skiller Margjit Hjukse fra andre ballader om jenter som blir bergtatt, er at den er stedsbestemt til Sauherad. Forklaringa på dette må være at det

har fantes et lokalt sagn i Sauherad som visa kunne nytte seg til. Alt tyder på at denne bergtakingsvisa har kommet til Sauherad fra Sverige. Magnus Brostrup Landstad skreiv opp «Margit Hjukse» etter ei gammel kvinne fra Hjartdal, og hun kjente godt til sagnstoffet. Typologisk regnes den som en variant av «Liti Kjersti og Bergekongen» fordi visa om Margit Hjukse ligger svært tett opp til de svenske variantene av denne typen. I «Margit Hjukse» mangler villarkornmotivet, og derfor kan ikke Margit glemme barndomshjemmet og foreldrene. Den mest brukte tonen til visa oppleves sårere enn i mange av de eldre visene, og det nære båndet mellom Margit og faren blir sterkt understreka. Man skjønner at mor hennes er død ved at Tor Hjukse leier Margit «i si moders stol» – en symbolsk handling som vil si at han ber henne ta over som husfrue på gården. Derfor kommer da også Bergekongen raskt til for å hindre at det skjer.

«Margit Hjukse» hører til blant de balladene som har blitt populære og blitt tatt inn i moderne sangbøker, og finnes også på albumet Jygr fra 2002 av bandet Gåte i form av rock." Sakset fra Wikipedia.

Hjukse sag og Høvleri På slutten av 2. verdenskrig startet Andres Hjukse med sagbruk på Hjuksevelta. I praksis var det en litt stor gårdssag. Det hele skjøt fart da krigen sluttet og Norge skulle bygges opp igjen. Det var rasjonering på tømmer. Særlig var det stort behov i Nord-Norge. Fra starten av var 6-7 mann i arbeid på saga, og det de produserte ble sendt videre til høvlerier for viderebearbeiding.

I 1959 ble virksomheten utvidet til sag og høvleri, og sortimentet ble sterkt utvidet. Etter hvert kuttet man ut saga, og høvling ble hovedgeskjeften. Det skjedde på 80-tallet. Nå kjøper man ferdig skjært og tørket plank fra store sagbruk på Østlandet.

Halvor Hjukse overtok virksomheten etter sin far. Sammen med sin formingslærerkone Ragnhild begynte de å produsere formingsmateriell. Dette er forskjellig norske treslag, gjerne hugget i skogene i lokalmiljøet. Mye sages på gårdssaga til Rollef Flathus, før høvleriet på Hjuksevelta viderefører til bruk i skolens sløydundervisning. – Dette er fortsatt et viktig produkt for oss, vi leverer særlig på Sørlandet og på Østlandet. For tiden er jo kommunens økonomi nokså anstrengt, så salget er ned i en bølgedal for tiden, sier dagens leder av bedriften, Bjørn Berg.

Hjukse Bruk er et byggfirma som driver i nært samarbeid med Hjukse sag og høvleri.

Hjuksebø stasjon. Her sammanfaller

Bratsbergbanen med Sørlandsbanen (nordfra fra Kongsberg og går ved Trykkerud sammen med Bratsbergbanen sydover til Nordagutu) Bilde: Wikipedia, foto 1916 v/Anders Beer Wilse I "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" er godshuset vernet, mens stasjonsbygningen og parken med minnestøtte over Myllarguten er midlertidig vernet inntil en ny vurdering er foretatt. Hjuksebø ble opprettet som stasjon da Bratsbergbanen ble åpnet i 1917, ble fjernstyrt i 1984 og ubetjent i 1985, og mistet all passasjertrafikk da Bratsbergbanens tog sluttet å stoppe i 2004.

Sørlandsbanen hadde sløyfet stopp noen år tidligere, og all passasjerutveksling mellom banene foregikk på Nordagutu stasjon. Det er fremdeles rutemessige kryssinger på stasjonen.



Stasjonen var tidligere et viktig knutepunkt for passasjer- og godstrafikk, med cirka 30 togankomster hvert døgn i mellomkrigstiden. Sovevognene mellom Rjukanbanen og Oslo ble satt av på Hjuksebø og skiftet inn i toget mot Tinnoset eller Oslo. Hjuksebø var i over 50 år utgangspunkt og endestasjon for en av de korteste lokaltogstrekninger i landet. Fra 1920-tallet til 1980-tallet gikk det fra morgen til kveld egne lokaltog mellom Notodden og Hjuksebø, med behovsstopp på holdeplassene Tinnan, Trykkerud og Tinnegrend. Strekingen er 9,5 kilometer lang, og turen tok på 1980-tallet cirka 10 minutter. Det gikk egne godstog fra Oslo Vest og Drammen til Hjuksebø, hvor vognene til og fra industrivirksomheten på Notodden ble skiftet ut og sendt videre i egne tog. Godstogene bedrev også lokal passasjertrafikk. På 1930-tallet førte godstogene passasjervogner mellom Hokksund og Kongsberg og vice versa

Hjuksebø-ulykken inntraff den 15. november 1950 klokken 10.50.33, da nordgående ekspressstog (Et 72, Sørlandsekspressen) fra Kristiansand kolliderte med to løpske godsvogner ved km 139,53 mellom Holtsås og Hjuksebø stasjoner i Telemark fylke. Ekspressstoget ble fremført med et motorvognsett av type 66 (populært kalt Lyntog). Ekspressstogets styrevogn som gikk lengst nord i togsettet ble totalødelagt i ulykken. Det var totalt 20 passasjerer i denne vognen da sammenstøtet inntraff, og elleve av passasjerene samt lokomotivføreren omkom umiddelbart. Åtte passasjerer var hardt skadet, og to av disse døde senere av skadene. Det totale antallet omkomne etter ulykken var altså 14 personer. Årsaken til ulykken var at det foregikk skifting på Hjuksebø stasjon. Skiftelokomotivet kjørte inntil en rekke godsvogner som i strid med forskriftene ikke var innbyrdes sammenkoblet. De ytterste vognene i rekken ble dermed gitt fart mot fallet. En av de løpske vognene var lastet med impregnerte telefonstolper, noe som gjorde at ødeleggelsene på det lettbygde motorvognsettet vognene kolliderte med ble spesielt store.

4. **Holtsås stasjon** er en jernbanestasjon i Sauherad kommune som frem til 2004 var en holdeplass på Bratsbergbanen, og som tidligere også var holdeplass for Sørlandsbanen. Holtsås ble opprettet som holdeplass i 1917, men ble i 1930 oppgradert til stasjon, dvs. at det ble kryssningsspor ved Holtsås. Stasjonen var bemannet frem til 1968, og de senere årene stasjonen var betjent ble den igjen redusert til holdeplassestatus ved at kryssningssporet ble fjernet.
5. **Nordagutu stasjon.** Nordagutu er et tettsted i Sauherad kommune i Telemark. Tettstedet har 351 innbyggere per 1. januar 2009. Nordagutu stasjon er en del av Bratsbergbanen, og stasjonen er knutepunkt mellom Vestfold-Bratsbergbanen og Sørlandsbanen. Det gammelnorske navnet var «Norðangata» som betyr «nord for vege».



Nordagutu – registreringspunkt for YR- værværsling

Nordagutu er eneste overgangsstasjon mellom jernbanestrekningene. Den ble opprettet i 1917 som en del av Bratsbergbanen, og ble en del av Sørlandsbanen da den i 1924 ble forlenget til Bø. Stasjonsområdet er midlertidig fredet siden 2001. Det er fortsatt togekspeditører stasjonert på stasjonen, men det har ikke vært billettutvalg siden 2004.

Nå er dette redusert til et stoppested for av og påstigning mellom Bratsbergbanen og Sørlandsbanen.

Telemark rehabiliteringssenter ligger på Nordagutu og er underlagt Sykehuset Telemark HF.

Bildet er fra 1925 og tatt av *Anders Beer Wilse* (ref.Wikipedia)

Både damp, diesel og elektrisitet har vært nyttet i lokomotivene. Vannet til dampkokomotivene ble hentet ned fra flere tjern så lå ut på vestkanten av fjella syd for Eiangen. (Steintjønn, Damtj., Dugurdsfjelltj., Ellartj., Langvatn og Svartj.) Derfra førte NSB vannet ned til Nordagutu og jernbanen.

6. **Sauheradjella.** Rett vest for Nordagutu stiger landskapet bratt opp mot Narefjell som er del av Fjellmassivet Sauheradjella. Her hadde mange av Sauheradbøndene seterdrift i gammel tid. Fjellområdet ligger for en stor del inne i Skien kommunes grenser og er et markant høydedrag øst for Bratsbergbanen og Sørlandsbanen. Før bilen ble alminnelig for folk flest, var banestrekningen her viktig i bær- og skisesesongene. Fra Skien N og fra Porsgrunn gikk vognene fullastet med turfolk når været innbød til det. Startturene i marka tok av fra Valebø, Dalsvatten, Nordagutu, Holtsås eller Hjuksebø, og ikke minst la man i vei på Ski fra Øysteinstul stasjon oppover bakkene og innover fjellet mot Breisethytta, Eiangen og over til Luksefjell. Herfra tok man bussen tilbake til byen. Fra Nordagutu gikk man opp til Narekollen. Mønstrer for bruk disse fjell og skogsområdene har endret seg. Seterdriften er slutt, men ennå drives det fiske og jakt i området. For almenheten er det vandring til fots og på ski som dominerer i naturreservater – verneområder – innover i gammelt naturlandskap. Det er god mulighet for å treffe på turentusiaster sommer som vinter på Svanstul skisenter.

Idrettsforeningen Kjapp eide skibakken og vi finner følgende informasjon i databasen www.skihopp.no : Narekollen i Sauherad kommune ble åpnet 28 januar 1934. Det kostet minst 1000kr å reise denne bakken den gangen. Den første bakkerekorden var på 64m under åpningsrennet. Det var Skarphedin-

gutten Hans Kleppen som gjorde dette hoppet. Anlegget var Norges aller største hoppbakke på den tiden, også blant verdens største. Den siste stående bakkerekorden var på 95m, 96,5m med fall, den ble satt av Arnold Kongsgård i 1936. Bakken hadde flere landshopprenn, og anlegget fikk et internasjonalt nivå. I Narekollen var det flere norske OL-helter som fikk sine omganger f.eks: Birger Ruud fra Kongsberg. Den 21.mars 1948 var det aller siste rennet i Narekollen. Mye skyldes at IL Kjapp som eide Narekollen prioriterte heller å arbeide med et nytt idrettsanlegg. Pluss det at idrettslaget fikk en annen hoppbakke.

Helt fra starten på Notodden og hit har de reisende hatt flott utsikt mot vest over Heddalsvatnet og vassdraget med Lifjell platået i bakgrunnen.

7. **Dalsvatn stasjon.** Nedlagt. Dalsbygda er registreringspunkt for YR- værvarsling. I dette området i Sauherad og ikke minst i nabobygda, Valebøtraktene trivdes Edvin Johansen, "elggjegere'n", naturmannen og huleboeren meget godt. Her hadde den lille sky og sagnomsuste mannen en del gode venner. De samme traktene skal i sin tid Ole Høiland og Rottenikken ha fart igjennom.



Tjerdalen viadukt, syd for Valebø stasjon. Foto Roy Olsen

8. Valebø stasjon og Valebøbyda

Valebø stasjon (161,2 meter over havet) er en stasjon på Bratsbergbanen, beliggende utenfor tettstedet Valebø i Skien kommune som ble åpnet ved banestrekningens åpning i 1917, og som betjente den frem til 2004. Stasjonen er den eneste mellom Skien og Nordagutu som har krysningsspor, og var bemannet frem til 1973. Strekningen mellom Skien og Nordagutu kalles iblant for Valebøbanen, etter Valebø stasjon. Stasjonsbygningen i nybarokk stil er i dag i privat eie og benyttes til boligformål, og er klassifisert som verneverdig i NSBs bygningsverneplan.(Wikipedia)

Valebøområdet ligger nord for Dilsdalen Geitebuvarden og Bliva og grenser mot Norsjø i vest. I nord grenser området mot Sauherad kommune og østgrensen er linjen som kan tenkes trukket mellom Bliva og Kjerringfjell.

Valebø – registreringspunkt for YR- værvarsling.

Valebø er ei bygd som på mange måter ligger sentralt i fylket vårt, men som likevel av mange oppleves å ligge bortgjemt. En sirkel med radius på tre mil trukket rundt Valebø får med byene Porsgrunn, Skien og Notodden. En får også med store Midt-Telemarks- bygder som Bø, Sauherad og Nome samt fjell- og naturområder som Sauheradjella og Lifjell. Det er også kort vei til havet og til Telemarks fjellheim. Gjennom bygda går det god vei og jernbane, dessuten har bygda brygge mot Norsjø og Telemarksvassdraget. Jernbanen, Bratsbergbanen, går til Notodden.

I Valebø hadde tyskerne fangeleir for polakker og senere for russere. Fangene hadde tvunget skogsarbeid. Lokalbefolkningen var aktive med å hjelpe fangene så godt de kunne til tross for strengt vakthold og med fare for egen sikkerhet.

8. Vi nærmer oss Skien og kjører gjennom Ytre – Valebø og inn i gjerpensbygda. I dette området var Milorg meget aktive under krigen. Gutta på skauen holdt våpentrening i sine hemmelige kvarter oppe i heia Ved Elgtjern og Ormetjern og Hoppefjell. Det forgikk Containerslipp fra allierte fly og sabotasjeaksjonen ("betongblanding") for å hindre tyske troppeforflytninger mot frontene i Europa på slutten av krigen var dramatisk. Det gjaldt spregningen av Svartufjernbanebru rett nord for Nisterud stasjon.
9. I første halvdel av 1900-tallet da tog og mennesker hadde bedre tid eller skal vi si, mer ro i kroppen, kunne grupper og badeentusiaster få toget til å stoppe på skinnegangen ved Bliva badested på sin vei nordover fra Skien, og folk fikk så igjen stige om bord når dagen var omme og man skulle hjem. Slike stopp gjorde det lokale toget også for folk som skulle på bærtur.
10. Ved Bliva møter vi en bratt vegg av sedimentære bergarter – avsatt på gammel havbunn for ca 5-600 millioner år siden. Etter nå å ha beveget oss igjennom noe av den eldste berggrunnen i landet, grunnfjell av gneis og granitt, ca 1.6 milliarder år gammelt, møter vi Oslofeltet her i form av en bratt bergvegg av lagdelte bergarter. Det er de eldste igjenværende rester etter kambrosilurtiden – herjet med av forvitring – vær og vinn og mange istider samt av jordas indre krefter som utspant seg med voldsomhet under permtiden. Vi nærmer oss Skien sentrum idet jernbanen krysser Bøelva og forlater grunnfjellområdet med de mange Fossumgruvene –(Fossum Jernverk var i virksomhet fra ca 1540 til 1867.)
11. Løvenskiold familiens Gods på Fossum ligger på høyre hånd idet toget får det åpne og fruktbare jordbrukslandet (gammel havbunn) i øvre gjerpens under sine skinner. Dette er Bronsealderlandet, området med mangfoldige og unike jordbrukshelleristninger. Her på Hoppestad, Ås og Fossum er de blitt avdekket i spesielt stort omfang, men vi finner dem spredt om i hele Gjerpens (Skien) ned til Porsgrunn.

12. Fjellet på vår venstre side og sydover (på østsiden av dalen) består i hovedsak av eruptive bergarter fra permtiden (Oslofeltet). Her er den meget fruktbare berggrunnen av basalt. Dette gir grunnlaget for Skiens usedvanlig frodige "setermark". Der ligger blant annet det kjente naturreservatet Gunnborgdalen. Over basaltlaget har vi syenitt i forskjellige former – normarkitt og larvikitt. Høyeste synlige punkter er Vealøs med "fjernsynstårnet" og Skrehelle med sitt karakteristisk blankskurte fjell i dagen. Skrehelle var betegnet og et skummelt innslag i befolkningens bevissthet som vårt lokale Blokkberg på 15 – 1800-tallet. Hoppetadelta og Bøelva møtes ved Fossum for så å renne videre ut i Telemarksvassdraget og Hjellevannet i Skien sentrum under navnet Falkumelva.
13. *Hoppetad stasjon* i Skien kommune er tidligere stasjon og stoppested på Bratsbergbanen. Stasjonen ble åpnet i 1920 og var betjent frem til 1954. Siden 2004 har det ikke stoppet tog på Hoppetad.
14. *Henrik Ibsen* ble født i Skien 20. mars 1828. Han opplevde ikke toga nær hjemstedet på gården Venstøp, banekom senere, men likevel: Henrik Ibsen Muséum som kan ses på høyre hånd før toget ruller inn på Skien N. N står for "nye stasjon". Området stasjonen ligger i heter Nylende, og stasjonens navn knyttes også til dette stedsnavnet, Nylende.

Middelalderkirken – Gjerpen kirke, bygget i 1152 – ligger ca 600 m øst for stasjonen.

15. "*Skien stasjon*, også kjent som Skien nye stasjon, ligger på Nylende omtrent en kilometer nord for torget i Skien sentrum i Telemark. Den er endestasjon for Vestfoldbanen, og betjenes også av Bratsbergbanen. Den ble åpnet da Bratsbergbanen ble åpnet i 1917, og var ment å erstatte Skien gamle stasjon, som lå på brygga. Protester førte imidlertid til at Skien gamle igjen ble endestasjon for Vestfoldbanen i 1927. I 1963 ble Skien gamle endelig nedlagt, og Skien nye ble igjen endestasjon. Det har siden ved flere anledninger vært reist forslag om å bygge ny stasjon i fjellet ved bussterminalen i sentrum, dog uten at konkrete planer har blitt fremlagt." (Wikipedia)



I tilknytning til jernbanestasjonen ligger et stort jernbaneanlegg der det på 2000-tallet er investert betydelige beløp beregnet på vedlikehold og reparasjoner av tog.

Oppsummert er det med andre ord grunn til å stille en del spørsmål:

Hva er begrunnelsen for å la Bratsbergbanen forfalle og eventuelt bli nedlagt? Hvor mange år har man på seg for å få endelig beslutning på hva som skal gjøres? – nedleggelse eller bevare og utvikle? Hvilke verdier skal vektlegges når en skal ta stilling til forvaltningen av denne typen ressurser som Bratsbergbanen representerer i nasjonal sammenheng?

Jeg for min del mener det kan ligge en god mulighet for fremtidig verdiskaping i denne banestrekningen om man ser den i sammenheng med de mange positive momentene et utviklingsprosjekt kan inkludere. Man må få saken fram i lyset i sin *hele* bredde og vekke til skikkelig offentlig og tverrfaglig debatt.

Dette dreier seg om et verdifullt felleseie. Rent moralsk kan vi spørre oss om folkets kårne kun lokalt, og i en stakket stund på begynnelsen av dette århundre, uten videre og alene bør forvalte/beslutte om en nasjonal verdi som dette. Dette har allmenn interesse og bør derfor løses gjennom positiv samhandling mellom lokalt og sentralt nivå.

Skien 5.mars 2010 Tormod Aulebo

