



Innst. 209 S

(2013–2014)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:42 S (2013–2014)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen, Torgeir Micaelsen og Lise Christoffersen om oppgradering og gjenåpning av Steinberg stasjon i Buskerud som planlagt i desember 2014

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak i gjeldende statsbudsjett, herunder bevilgningen til oppgradering av Steinberg stasjon i Nedre Eiker kommune i Buskerud, slik at stasjonen kan gjenåpnes som planlagt i desember 2014.»

Det vises ellers til dokumentet for nærmere begrunnelse av forslaget.

Steinberg stasjon er ellers omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) Ein del saker om luftfart, veg og jernbane, jf. punkt 4.4.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folke-

parti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget og til vedlagte uttalelse, datert 7. april 2014, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken. Komiteen viser videre til omtale av Steinberg stasjon i Prop. 97 S (2013–2014) punkt 4.4.

Komiteen viser til at Steinberg stasjon på Sørlandsbanen i Nedre Eiker kommune i Buskerud i forbindelse med innføring av ny grunnrutemodell for NSB ble midlertidig stengt fra og med desember 2012, og at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Prop. 1 S (2012–2013) vedtok at stasjonen skulle oppgraderes og gjenåpnes i desember 2014.

Komiteen viser til at Stortinget i Innst. 13 S (2013–2014), jf. Prop. 1 S (2013–2014), vedtok gjenåpning av Steinberg stasjon med en beregnet kostnadsramme på 200 mill. kroner.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Senterpartiet, viser til at Samferdselsdepartementets uttalelse er grundig, og redegjør godt for fordeler og ulemper ved gjenåpning.

Flertallet viser videre til at uttalelsen gjør rede for at kostnadene for gjenåpning og oppgradering med utgangspunkt i fortetting rundt stasjonen, er steget til 300 mill. kroner fra 200 mill. kroner som forutsatt i budsjettproposisjonen for 2014.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet har igangsatt et arbeid for å bedre kollektivtilbudet i tilknytning til Steinberg stasjon, blant annet dialog med lokale myndigheter, stopp for ekspressbuss og planovergang på Steinberg.

Flertallet har merket seg at Samferdselsdepartementet v/statsråden i brev av 7. april 2014 til komiteen påpeker at en opprettholdelse av Steinberg stasjon vil medføre risiko for at:

«- Det lokale ønsket om to tog i timen Drammen-Hokksund kan bli dyrere å realisere enn dersom Steinberg stasjon legges ned.

- Det aksepteres at en allerede dårlig punktlighet på strekningen kan bli ytterligere svekket og robustheten reduseres.

- Det vil ikke være mulig å innføre jevn to-timersfrekvens på Sørlandsbanen, et tilbud som er slått å generere 100 000 nye passasjerer årlig.»

Flertallet har merket seg at statsråden i brevet fremhever at dette ikke er en enkel sak, og at Samferdselsdepartementet også sier at det er svært viktig at lokalsamfunnet fortsatt skal ha et godt kollektivtilbud. Flertallet har videre merket seg at statsråden også peker på at Samferdselsdepartementet allerede har jobbet svært grundig med denne saken i lengre tid, og at planen har vært og er å komme tilbake til Stortinget med en anbefaling om kort tid.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at regjeringen nå har signalisert at en skal gjennomføre de planlagte punktlighetstiltakene, og deretter ha en prøveordning med ordinære stopp på Steinberg stasjon. Den praktiske erfaringen fra prøveordninga vil være et viktig moment for den endelige beslutningen.

Dette flertallet har merket seg at regjeringen foreslår omfattende tiltak på investeringssiden og foreslår at det bør gjennomføres sikringstiltak som gjerder, gangbru, enkle plattformtiltak og planovergang på stasjonen. Det foreslås også at det blir utført tiltak i spor og sikringsanlegg i Hokksund for å få en mer effektiv togkryssing på stasjonen, samt fjerning av planovergangen i Rødgata ved Gulskogen stasjon i Drammen. Dette er arbeid som vil bli utført i 2014/2015. Aktuelt tidspunkt for prøveordning med stopp på Steinberg stasjon vil derfor være ved ordinær ruteomlegging i 2015.

Dette flertallet har videre merket seg at regjeringen vil bidra med et bedre reisetilbud også før investeringene er ferdigstilt. Det vil derfor bli utført tiltak for å legge til rette for at to innsatstog (to mot Oslo på morgenen og to fra Oslo på ettermiddagen) kan stoppe på stasjonen fra august 2014.

Dette flertallet har også merket seg at Jernbaneverket i samarbeid med Statens vegvesen vil vurdere om det senere kan etableres en ekspressbusstopp i retning Oslo-Kongsberg.

Et tredje flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil påpeke at problemstillingen i bunn og grunn handler om hvordan vi skal forvalte og bruke en meget knapp sporkapasitet til gode for flest mulig reisende, og hvor høy risiko man er villig til å ta med tanke på stadige forsinkelser på jernbanen. NSB er i ferd med å

gjennomføre en stor jernbanereform med to viktige elementer: en omfattende endring av grunnrutene og en betydelig økning av togmateriellet. Dette har ført til økt frekvens på sentrale togruter med en maksimal utnyttelse av sporkapasiteten. Som eksempel kan det nevnes at det daglig går nær 900 tog gjennom Oslo-tunnelen. Passasjerveksten for NSB i 2013 var 7,8 pst., som er langt høyere enn tidligere og viser at NSB har tatt gode grep.

Dette flertallet vil med bakgrunn i dette peke på viktigheten av at det i forbindelse med budsjettvedtaket for 2014 ble tatt et forbehold om at Jernbaneverket skulle gjennomføre en trafikksimulering av den detaljerte ruteplanen for å sikre at løsningene er robuste. Som det fremgår av departementets brev, har Jernbaneverket tatt oppgaven alvorlig, og arbeidet med en rekke alternativer for å identifisere løsninger for Steinberg stasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at det i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2013–2014) for Samferdselsdepartementet ble bevilget 130 mill. kroner til prosjekt i tilknytning til Steinberg stasjon, og at følgende står under kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen:

«Prosjektet planlegges gjennomført med sikte på ruteendring i desember 2014, og tiltakene ferdigstilles i 2015. I sum er kostnadene for tiltakene på Steinberg, Hokksund og Rødgata foreløpig beregnet til om lag 200 mill. kr. Det foreslås 130 mill. kr til prosjektet i 2014.»

Disse medlemmer har i ettertid merket seg at regjeringen i Prop. 97 S (2013–2014) foreslår å omdisponere 65 mill. kroner av de 130 mill. kroner som var bevilget til Steinberg stasjon i statsbudsjettet til investeringsprosjektet Farrisidet–Porsgrunn på Vestfoldbanen. Disse medlemmer har videre merket seg at regjeringen i Prop. 97 S (2013–2014) anfører at:

«Regjeringa ønsker ikkje å prioritere ny opning av Steinberg stasjon i 2014 framfor å gjere det mogleg å auke trafikktilbodet på Sørlandsbanen».

Disse medlemmer vil understreke at de er opptatt av å øke tilbudet på Sørlandsbanen. Disse medlemmer synes det er merkelig at regjeringen, dersom den er opptatt av å styrke Sørlandsbanen, ikke har foreslått økte midler til Sørlandsbanen når de foreslår å omprioritere midler som er bevilget til tiltak i tilknytning til Steinberg stasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at Stortinget skal være varsomme med å behandle åpning og stenging av enkeltstasjo-

ner i jernbanenettet. Disse medlemmer har merket seg, og tar på alvor, de innvendinger Samferdselsdepartementet v/statsråden har til komiteen i brev av 7. april 2014. På den annen side vil disse medlemmer påpeke at tiltakene i tilknytning til Steinberg stasjon er behandlet i statsbudsjettene for både 2013 og 2014, og at midler er bevilget.

Disse medlemmer er derfor opptatt av at Samferdselsdepartementet finner en god løsning for Steinberg stasjon med tilhørende tiltak, i tråd med tidligere føringer fra departementet og Stortinget.

Etter en helhetlig vurdering vil derfor disse medlemmer støtte forslagsstillerne.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak i statsbudsjettet for 2014 med bevilgning til oppgradering av Steinberg stasjon på Sørlandsbanen i Nedre Eiker, slik at stasjonen kan gjenåpnes for trafikk som planlagt i desember 2014 og tiltakene kan ferdigstilles i 2015.»

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti forutsetter at det ikke er økonomiske forhold som avgjør hvorvidt Steinberg stasjon skal gjenåpnes, men at det er befolkningens behov i Nedre Eiker kommune og omegn som er avgjørende, så vel som stabilitet, forutsigbarhet og helhet i det totale jernbanetilbudet. Dette medlem forutsetter at regjeringens opplegg vil danne grunnlag for en robust og langsiktig løsning for Steinberg stasjon. Dette medlem forutsetter at det stilles tilstrekkelig med ressurser til rådighet slik at trafikk ved Steinberg stasjon kan innpasses i øvrig trafikk uten at helheten blir skadelidende.

Dette medlem legger til grunn at Steinberg stasjon kan gjenåpnes uten at det øvrige togtilbudet blir skadelidende. Dette medlem forutsetter at det blir gjort et grundig arbeid med å vurdere å koordinere Jernbaneverkets gjennomgang med de analysene som er utført av Trafikkonsept AS. Dette arbeidet bør danne grunnlag for optimalt togtilbud på Steinberg stasjon uten at helheten blir skadelidende.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at utviklingen av Steinberg som boområde er i høy grad avhengig av jernbanestasjonen. Nedre

Eiker er en pendlerkommune. Over 60 pst. av den yrkesaktive del av befolkningen er dagpendlere som reiser mot Drammen, Oslo-området eller kommuner i Akershus, samt pendlere i retning Kongsberg.

Dette medlem vil peke på at stopp på Steinberg ikke har avgjørende betydning for robustheten i ruteplanen. Dette viser blant annet en rapport utført av firmaet Trafikkonsept AS, hvor det tydelig fremkommer at det er fullt mulig å stanse på Steinberg, selv med to tog i timen mellom Drammen–Hokksund og økt frekvens på Sørlandsbanen.

Dette medlem mener at en togrute uten stopp er mest robust siden mulige avviksårsaker da blir færre. Imidlertid er toget til for kundene slik at toget må stoppe for å ha en funksjon.

Det har ikke kommet opp noen nye momenter som ikke Stortinget og den nye regjeringen kjente til, da de styrket vedtaket i statsbudsjett for 2014 om gjenåpning ved å gi en bevilgning til oppgradering av stasjonen.

Dette medlem ber derfor om at Steinberg stasjon gjenåpnes som planlagt i desember 2014.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak i statsbudsjettet for 2014 med bevilgning til oppgradering av Steinberg stasjon på Sørlandsbanen i Nedre Eiker, slik at stasjonen kan gjenåpnes for trafikk som planlagt i desember 2014 og tiltakene kan ferdigstilles i 2015.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rå Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:42 S (2013–2014) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen, Torgeir Micaelsen og Lise Christoffersen om oppgradering og gjenåpning av Steinberg stasjon i Buskerud som planlagt i desember 2014 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 7. april 2014

Dokument 8:42 S (2013-2014) Representantfor- slag fra representantene Lundteigen, Micaelsen og Christoffersen om oppgradering og gjenåpning av Steinberg stasjon i Buskerud som planlagt i desember 2014

Fra desember 2012 ble det gjort omfattende endringer i rutetilbudet på hele Østlandet, kalt «ny grunnrutemodell». NSB hadde i lengre tid arbeidet med å utvikle en modell for Østlandsområdet som ville gjøre at flest mulig fikk et best mulig tilbud. Det var en stor og vanskelig oppgave med mange hensyn å ta, og hvor små justeringer på enkeltlinjer kunne få store effekter for punktlighet og frekvens i andre deler av tognettet i regionen. Jeg minner om at flere statsråder opplevde massiv kritikk for tidvis store forsinkelser på jernbanen.

Etter anbefaling fra NSB og Jernbaneverket, kom Samferdselsdepartementet til at det var nødvendig å legge ned Steinberg stasjon fra desember 2012 for å kunne kjøre den nye grunnruten med en akseptabel punktlighet. Samferdselsdepartementet, den gang ledet av Magnhild Meltveit Kleppa, begrunnet dette med at det ville koste anslagsvis 100 mill. kr å gjennomføre nødvendig oppgraderingstiltak for å kunne stoppe på stasjonen i den nye grunnruten. Dette ble sett på som en for stor investering.

I budsjettproposisjonen for 2013 gjorde den daværende regjeringen helomvending. Beslutningen ble imidlertid tatt så sent at stasjonen likevel måtte stenge midlertidig fra desember 2012 og frem til nødvendige tiltak er gjennomført. I omtalen i budsjettproposisjonen settes det imidlertid krav om at «en gjenåpning av stasjonen må forutsette enighet med lokale myndigheter om en styrking av trafikkgrunnlaget ved fortetting og utbygging i gang- og sykkelavstand fra stasjonen».

I budsjettproposisjonen for 2014 fremgår det følgende:

Steinberg stasjon ble stengt i forbindelse med innføringen av ny grunnrute i 2012. Prosjektet vil legge til rette for at stasjonen kan gjenåpnes for trafikk i desember 2014. Stasjonsprosjektet omfatter bygging av to nye plattformer, overgangsbru og sikkerhetstiltak på planoverganger på Steinberg. I tillegg er det nødvendig å gjennomføre tiltak i spor og sikringsanlegg i Hokksund for å få en mer effektiv togkryssing på stasjonen, samt fjerne en planovergang i Rødgata ved Gullskogen stasjon i Drammen. Hensikten med de to sistnevnte tiltakene er å unngå

at tiden det tar å stoppe på Steinberg, påvirker avviklingen av den nye ruteplanen og reisetiden på strekningen. Jernbaneverket vil gjennomføre en trafikkstudie av den detaljerte ruteplanen for å sikre at løsningene er robuste. Prosjektet planlegges gjennomført med sikte på ruteendring i desember 2014, og tiltakene ferdigstilles i 2015. I sum er kostnadene for tiltakene på Steinberg, Hokksund og Rødgata foreløpig beregnet til om lag 200 mill. kr. Det foreslås 130 mill. kr til prosjektet i 2014.

Mer grundige beregninger viste som det fremgår ovenfor at kostnaden nå har økt til 200 mill. kr bare for å kunne gjenåpne stasjonen. Dersom det i tillegg skal legges opp til fortetting rundt stasjonen, er prosjektet kostnadsberegnet til ca. 300 mill. kr.

Regjeringen har en klar ambisjon om å satse på jernbane, og har økt bevilgningene til jernbaneforvaltningen i den korte tiden den har sittet. Satsing på pendlerreisen er en hovedprioritet. Jernbanen står samtidig overfor et svært stort kapitalbehov, både for nyinvesteringer og vedlikehold. Det er derfor svært viktig å sikre at pengene som bevilges til jernbane benyttes der de gjør mest mulig nytte. Jernbanens konkurransefortrinn er å frakte mange mennesker raskt over litt lengre avstander.

Etter først å ha støttet stenging av Steinberg stasjon, ønsket forrige regjering etter hvert å bevilge de nødvendige midler til gjenåpning av Steinberg stasjon, og med unntak av Venstre er det ingen partier som har hatt merknader til dette. Etter hvert som Jernbaneverket har jobbet med formål å gjenåpne Steinberg stasjon, har saken vist seg å være mye mer krevende enn forutsatt. Problemstillingen handler om hvordan vi skal forvalte og bruke meget knapp sporkapasitet til gode for flest mulig reisende, og hvor høy risiko man er villig til å ta med tanke på stadige forsinkelser på jernbanen.

Når forslagsstillerne ønsker at Stortinget skal ta stilling til enkeltstasjoner, må Stortinget samtidig vurdere hvordan slike enkeltgrep påvirker reisetilbudet for regionen som helhet – både med tanke på fordeling av bevilgede midler til jernbanen, og med tanke på risiko for forsinkelser i togtrafikken når det er knapp kapasitet i infrastrukturen. Her må man ta i betraktning momenter som lengden på enkeltspor, lengden på kryssingsspor, ledig kapasitet på hovedsporene inn mot Oslo S (og hvordan forsinkelser på enkeltlinjer påvirker trafikksituasjonen inn mot Oslo S), så vel som kombinasjonen av sakte- og hurtiggå-

ende tog på samme spor. Med ruteomleggingen i 2012 ble det tettere trafikk på sporene inn mot Oslo S. Forsinkelser fra en linje vil dermed få større konsekvenser for resten av linjesystemet sammenlignet med den gamle rutemodellen.

I budsjettproposisjonen for 2014 står det at JBV vil gjennomføre en trafikksimulering av den detaljerte ruteplanen for å sikre at løsningene er robuste. Jernbaneverket har tatt oppgaven alvorlig og har arbeidet med en rekke alternativer for å identifisere løsninger for Steinberg stasjon. Jernbaneverket har i dette arbeidet avdekket at det er flere negative følgekonsekvenser av å tillate stopp på Steinberg stasjon. Jernbanen er et integrert system der selv små endringer kan få uante følgekonsekvenser. Dette gjelder spesielt på strekninger med mye trafikk på høy grad av enkeltsporet bane. En gjenåpning av Steinberg stasjon vil ha negative konsekvenser for driftsstabiliteten, umuliggjør 2-timersfrekvens på Sørlandsbanen og vil trolig fordyre en tilbudsutvikling med to tog i timen på strekningen Drammen-Hokksund som er ønsket lokalt.

Jernbaneverket har derfor i sitt Handlingsprogram anbefalt at midlene som er satt av til Steinberg st. i stedet benyttes til planlegging og oppstart av tiltak på strekningen Drammen-Hokksund for bl.a. å øke tilgjengeligheten og robustheten i togtilbudet.

Punktlighet

Jernbanedrift på enkeltsporet bane er et meget komplisert og sammensatt system der alle tog-bevegelser må planlegges ned på sekundet. Tett trafikk, lite dobbeltspor og begrensede møte-muligheter for togene er en særlig utfordring. Selv små forsinkelser kan få store ringvirkninger. Steinberg stasjon ligger på Sørlandsbanen. På denne strekningen har punktligheten vært svak sett opp mot målet om 90 % punktighet. Jernbaneverket har arbeidet for å få til økt punktighet på denne sterkt belastede strekningen og har, etter reduksjon av opphold på Drammen stasjon fra 3 til 2 minutter, klart å øke punktligheten fra 78 % til 84 %. Reserven i systemet er derfor allerede brukt opp og sårbarheten for forsinkelser ved avvik er stor. Jernbaneverkets vurdering er at en sanering av en planovergang i Drammen, samt stasjonstiltak på Steinberg og Hokksund vil spare inn noe tid og kunne tillate stopp på Steinberg. JBV understreker imidlertid at punktligheten vil svekkes selv med disse tiltakene, dersom Steinberg stasjon gjenåpnes fordi tiltakene samlet sparer inn mindre tid enn tiden stasjonsoppholdet på Steinberg stasjon vil ta.

Dersom Steinberg stasjon legges ned, vil tiltakene i Rødgata og Hokksund likevel kunne gjennomføres, og på den måten bidra til at punktligheten på strekningen nærmer seg målet på 90 prosent. Dette vil komme alle reisende på strekningen til gode. Erfar-

ing viser at hyppig frekvens, sammen med god punktighet, er avgjørende for at flere skal velge kollektivløsninger fremfor bil.

To tog timen Drammen-Hokksund

Flere av konseptene i konseptvalgutredning (KVU) Buskerudbypakke 2, har med dobbeltspor og halvtimesfrekvens på strekningen Drammen-Hokksund/Kongsberg. I KVUen fremgår det videre at det i lokale planer legges opp til å styrke tettstedsutviklingen gjennom å bedre kollektivinnvidningen, særlig rundt sentrale knutepunkt. Det er fokus på knutepunktene Lierbyen, Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg. Steinberg pekes ikke på som et slikt knutepunkt. Kvalitetssikring (KS1) av KVUen pågår nå, og er ventet ferdigstilt i mai. Deretter vil det bli politisk behandling av hvilket konsept det skal planlegges videre etter.

Jeg merker meg at det er bred enighet lokalt om at det er svært ønskelig med to tog i timen, i første omgang Drammen – Hokksund. Jernbaneverkets vurdering er at ved stopp på Steinberg vil det trolig kreves en mer omfattende dobbeltsporutbygging tidligere for å få et tilbud med to tog i timen Drammen-Hokksund, enn om stasjonen legges ned. En gjenåpning av Steinberg vil, i tillegg til selve kostnadene ved tiltaket, dermed kunne gjøre et tilbud med to tog timen dyrere å realisere. Dette vil kunne bidra til at ruteopplegget med to tog i timen som lokale myndigheter ønsker, blir mer krevende å få realisert.

To-timersfrekvens på Sørlandsbanen

Det er i dag kun fire avganger i driftsdøgnet Oslo-Kristiansand, og frekvensen varierer betydelig. De fleste fylkeskommunene langs Sørlandsbanen har ønsket seg en utvidelse av togtilbudet til totimersfrekvens. Samferdselsdepartementet har bedt NSB vurdere alle sider ved forslaget, og NSB har i sine analyser beregnet at det ved å innføre jevn totimersfrekvens på Sørlandsbanen vil genereres 100 000 nye passasjerer på strekningen årlig i 2017. En slik frekvens vil ikke være mulig å innføre dersom Steinberg stasjon opprettholdes fordi det ikke er tilstrekkelig kapasitet til dette.

Det var i 2012 ca. 87 000 reisende på Steinberg. En opprettholdelse av stasjonen vil dermed gi et negativt bidrag i antall passasjerer totalt, og dersom antall passasjerkilometer tas hensyn til, vil forskjellen mellom de to alternativene bli meget stor.

En samlet vurdering

Stortinget har i behandlingen av budsjettene for 2013 og 2014 sluttet seg til at det skal investeres betydelige summer for at stasjonen skal gjenåpne. Stortinget har imidlertid ikke fått seg forelagt hvilke

konsekvenser Jernbaneverket mener en opprettholdelse av Steinberg stasjon vil kunne få for øvrig rute-tilbud. I tillegg til diskusjonen om hvordan man skal prioritere pengebruken mellom mange verdige formål på jernbanen, må Stortinget også være klar over at det ved å opprettholde Steinberg vil akseptere risikoen for at:

- Det lokale ønsket om to tog i timen Drammen-Hokksund kan bli dyrere å realisere enn dersom Steinberg stasjon legges ned.
- Det aksepteres at en allerede dårlig punktlighet på strekningen kan bli ytterligere svekket og robustheten reduseres.
- Det vil ikke være mulig å innføre jevn to-timersfrekvens på Sørlandsbanen, et tilbud som er anslått å generere 100 000 nye passasjerer årlig.

Dette er med andre ord ingen enkel sak.

Jeg vil understreke at det er svært viktig at lokalsamfunnet fortsatt har et kollektivtilbud og at sikkerheten knyttet til jernbanen på Steinberg forbedres dersom stasjonen legges ned slik Jernbaneverket tilrår i Handlingsprogrammet som detaljerer Nasjonal Transportplan 2014-2023. I en vurdering av status for

Steinberg, må man vurdere hvilke andre kollektivløsninger som er realistisk å organisere for lokalsamfunnet. Jernbaneverket i samarbeid med NSB, er bedt om å vurdere muligheten for at to innsatstog morgen og ettermiddag betjener stasjonen, da dette ikke vil ha negative konsekvenser for øvrig togtrafikk. Det er også naturlig at det opprettes en dialog med fylkeskommunen som ansvarlig myndighet for lokal kollektivtrafikk for å se på muligheter for at lokale bussruter kan betjene Steinberg stasjon til Mjøndalen og Hokksund. Videre er Statens vegvesen blitt bedt om å vurdere å opprette et busstopp for ekspressbuss Oslo/Kongsberg ved E134 som vil kunne være et godt alternativ til toget. For å ivareta sikkerheten vil Jernbaneverket kunne bygge en overgangsbri og se på planovergangene på Steinberg, samt gjennomføre tiltak for å bedre punktligheten på strekningen. Med disse tiltakene vil Steinberg fortsatt kunne være et attraktivt sted å bo med et tilfredsstillende kollektivtilbud.

Samferdselsdepartementet har allerede jobbet svært grundig med denne saken i lengre tid, og vår plan har hele tiden vært, og er fremdeles, å komme tilbake til Stortinget med vår anbefaling om kort tid.

