



Steinberg stasjon, saken oppsummert 19. Februar 2014.

Aksjonsgruppa bevar Steinberg stasjon

STORTINGSVEDTAK – 130 MILLIONER BEVILGET

- I statsbudsjettet for 2014 sikres løftet om en gjenåpning av Steinberg stasjon ved at det bevilges 130 mill kr til oppgradering av stasjonen og 70 millioner kr til tilstøtende tiltak som også er nevnt i proposisjonen. Regjeringa Solberg har ikke endret dette. Stortinget, med unntak av Venstre, har heller ikke hatt merknader til saken.
- Det er ikke kommet noen nye momenter fra JBV siden vedtaket ble fattet. Denne regjeringen er dermed forpliktet til å følge opp dette vedtaket og sørge for at JBV følger opp bestilling de fikk i 2012! Det er alvorlig at en etat gjentatte ganger ikke følger opp bestillinger fra regjering og storting, samt instruks fra samferdselsministeren. Dette kommer vi til å forfølge.

JBV'S UTRETTTELIG OG UDEMOKRATISK KAMP FOR Å LEGGE NED STEINBERG STASJON

- **Ikke tid å stoppe på Steinberg?** En løsning for å dekke tidstapet det tar å stoppe på Steinberg er funnet (Tidligere avgang Drammen, oppgradering i Rødgata og Hokksund)
- **Oppgradering av Rødgata og Hokksund en forutsetning?** Neppe, men det vil uansett være til gode for HELE strekningen og være en nødvendighet for fremtidige prosjekt med dobbeltspor. Det blir svært feil å legge kostnaden til Steinberg og bruke dette som hovedargument for ikke å gjenåpne stasjonen. Begge tiltak var nevnt separat i Stasjonstrukturrapporten 2012 og bør på plass uavhengig av Steinberg.
- **Økte kostnader?** Regnestykket som med totalsum 200 mill er feil. Steinberg + Rødgata + Hokksund blir $103 + 43 + 33 = 179$ mill kr. Og som nevnt kostnadene Hokksund og Rødgata vil komme uavhengig av stopp på Steinberg.
- **Fortetting en forutsetning?** Kommunen har lagt frem planer for utbygging og fortetting, og forventer i regionene Mjøndalen, Krokstadelva, Steinberg en økning i folketall på 8000 innen 2030. Flere grunneiere venter på JBV's valg av løsninger for å kunne komme i gang med utbyggingsplaner. Antall reisende og befolkningsgrunnlaget er undervurdert (JBV hevder drøye 200 pr. dag mens den trolig ligger nær 300, 280 talt i 2012). Folketallet på Steinberg har økt med ca 30 % siden år 2000.
- **Halvtimes frekvens og dobbelt spor?** Halvtimes frekvens er noe alle ønsker. Men det blir feil å holde dette opp mot hva som blir igjen av kostnader som direkte kan relateres til gjenåpning av Steinberg. Steinberg stasjon er nær ferdig prosjektert, det er vedtatt og bestilt hos JBV. Halvtimesfrekvens er så langt kun en drøm i fremtiden og er heller ikke konsekvensutredet eller bestilt hos Jernbaneverket. JBV har heller ikke forklart hvorfor halvtimesruter ikke kan kombineres med stopp på Steinberg.
- Steinberg stasjon må bestå! Vedtatt innføring av 4 togavganger fra august beviser at det er teknisk mulig å benytte stasjonen, både rutemessig (også i rushtiden) og i forhold til utforming av stasjonen.

JBV'S «SPLITT OG HERSK» METODER OG FREMGANGSMÅTE

- **Dobbeltspor eller Steinberg stasjon?** Rødgata og Hokksund? JBV setter opp saker mot hverandre og mot gjenåpning av Steinberg, alt for å tåkelegge saken, og øke kostnader på bekostning av Steinberg stasjon. Man skal også være oppmerksom på de uheldige konsekvenser av det å skape splittelse i et lokalmiljø.



- **Lukket kommunikasjonskultur.** Etter prosjektering av stasjonsalternativer i 2013 har de trenert saken om Steinberg stasjon til januar 2014. Både Nedre Eiker kommune og Aksjonsgruppa for bevaring av Steinberg stasjon har blitt holdt utenfor.

HVA BETYR OPPRUSTING OG GJENÅPNING AV STEINBERG STASJON

- **Gunstig for Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Drammen** Pendlerparkeringer innover mot Oslo-områdene er nå fylt opp. Om regjeringens ønsker om å få flere til å reise kollektivt må i tillegg parkeringskapasiteten ved stasjonene økes. Midlertidig nedleggelse av Steinberg førte som forventet til at Mjøndalen nå også ble fylt opp. En gjenåpnet Steinberg, med mulighet for utvidet parkeringsplass, vil kunne fungere som en buffer i tiden fremover. På Steinberg bruker folk flest beina til stasjonen. Mindre rush trafikk i samtlige tettsteder.
- **Det viser at demokratiet fungerer.** Folket på Steinberg har vunnet frem med sin sak på ærlig og demokratisk vis. Det er ingen mening å legge ned en stasjon som var brukt av 300 reisende daglig. Sikkerheten ved Steinberg må også uansett forbedres, gitt skolevei over og barnehage umiddelbar nærhet til planovergangen. Det vil si at hovedkostnaden ved Steinbergprosjektet også må komme uansett. Man kan ikke legge ned kollektivreise i et stadig voksende pendlersamfunn. Og om departementet nå velger å ta tilbake det den forrige regjeringen ga oss, vil tiltroen til de demokratiske prosesser svekkes alvorlig.

Kort historikk

Steinberg ble i februar 2012 besluttet nedlagt av samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Vedtaket ble imidlertid opphevet høsten 2012 og det ble i Statsbudsjettet for 2013 vedtatt at Steinberg stasjon skulle oppgraderes og gjenåpnes innen desember 2014. Nedre Eiker kommune og Aksjonsgruppa fikk på informasjonsmøtet med JBV 19. mars 2013 framlagt ulike alternativer for oppgradering av stasjonen, og ble lovet et nytt møte før sommeren. Dette møte ble aldri avholdt, til tross for gjentatte purringer.

25. april 2013 får kommunen og Aksjonsgruppa gjennom DT nyheten om at avgjørelsen om hvilke tiltak som skal settes inn for å gjøre Steinberg stasjon klar til gjenåpning er utsatt. Den krystallklare meldingen fra samferdselsminister Marit Arnstad var da: "Jeg forutsetter at Jernbaneverket forholder seg til det regjering og storting har bestemt og at Steinberg stasjon skal gjenåpnes i løpet av 2014". Samferdselsminister Arnstad viste til at det lå inne penger på statsbudsjettet til utredningsarbeidet i 2013, og at det ikke er noen usikkerhet rundt bevilgning for 2014. (jf. <http://www.dt.no/nyheter/arnstad-lover-gjenapning-i-2014-1.7863476>) 13. juni 2013 leser vi i DT om JBV's planer om plattformutvidelse og de nevnte tiltak Rødgate og Hokksund (jf. <http://www.dt.no/nyheter/steinberg-stasjon-apner-likevel-neste-ar-1.7934852>). Kommunikasjonen fra JBV's side opphører i praksis sommeren 2013, mens et regjeringsskifte anes somstadig mer sannsynlig.

Lenker:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Utredninger/Utredningsartikler/Steinberg-stasjon---tiltak-for-gjenapning/>

<http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2014/Jernbaneverkets-handlingsprogram-er-fastsatt/>

<http://www.steinbergstasjon.no/>

<http://www.steinbergstasjon.no/Hoeringsuttalelse%20Jernbanens%20struktur%202012%20-%20Steinberg%20-%202015-06-2012.pdf>

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=54586>