



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/5410-

Dato
1. desember 2025

Dokument 8:40 S (2024-2025) om å bevare og videreutvikle Steinberg stasjon

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 17. november 2025, og representantforslag 8:40 S (2025-2026) fra stortingsrepresentant Geir Inge Lien, om å bevare og videreutvikle Steinberg stasjon. I forslaget fremsettes to forslag:

1. Stortinget ber regjeringen sørge for at dagens stopp-mønster ved Steinberg stasjon opprettholdes.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for videre utvikling av Steinberg stasjon ved å legge til rette for flere parkeringsplasser for pendlere ved stasjonen.

1. Stortinget ber regjeringen sørge for at dagens stopp-mønster ved Steinberg stasjon opprettholdes

Bane NOR har som infrastrukturforvalter ansvaret for årlig å tildele infrastrukturkapasitet på det norske jernbanenettet. Samferdselsdepartementet har ikke myndighet til å overprøve infrastrukturforvalters tildeling av ruteleier. Bane NORs ansvar for tildeling av infrastrukturkapasitet følger av jernbaneforskriften. Det er egne bestemmelser om infrastrukturforvalters uavhengighet. Verken jernbaneforetak eller andre skal, direkte eller indirekte, kunne utøve avgjørende innflytelse på infrastrukturforvalters beslutninger i forbindelse med ivaretagelsen av de grunnleggende funksjonene, herunder fordeling av infrastrukturkapasitet. Dette følger av jernbaneforskriften § 3-4.

Dersom togselskap ikke får tildelt infrastrukturkapasitet, plikter selskapet heller ikke å stoppe på stasjonen. Jernbanedirektoratet opplyser om at det i trafikkavtale Østlandet 2 mellom

Vygruppen og Jernbanedirektoratet er krav om at alle regiontogavganger skal ha togstopp ved Steinberg (R12). Vygruppen er imidlertid fritatt fra å oppfylle minimumskravene til rutetilbudet i trafikkavtalen dersom Bane NOR ikke tildeler nødvendig kapasitet i den årlige ruteplanprosessen. I trafikkavtalen står det at dersom Vy ikke får tildelt ruteleier som oppfyller kravene i trafikkavtalen vil dette ikke utgjøre mislighold, med mindre dette skyldes forhold som Vy selv er ansvarlig for. Manglende tildeling av kapasitet for togstopp omfattes av denne bestemmelsen.

Bane NOR gjør endringene i ruteplanen for å bedre punktligheten og gjøre togtilbudet bedre for svært mange reisende i Oslo-området. Bane NOR opplyser nå at deres beregninger viser at det ikke er tilstrekkelig kjøretid til å stoppe enkelte tog på linje R12 Kongsberg-Eidsvoll for passasjerutveksling på Steinberg, dvs. at noen tog må kjøre fordi. Bane NOR har derfor besluttet å redusere antall stopp ved Steinberg stasjon fra 43 til 30 i døgnet fra desember 2025. Bane NOR har samtidig forsøkt å minimere konsekvensene for de reisende gjennom at dagens tilnærmet 30-minutters frekvens i medstrøms rushtid i stor grad blir videreført. Dette innebærer at 7 av 10 rushtidstog fortsatt vil stoppe på Steinberg, og flertallet av de reisende fortsatt vil ha et rimelig godt togtilbud. På strekningen Steinberg-Drammen-Steinberg tilbyr Buskerud fylkeskommune/Brakar et busstilbud med halvtimesfrekvens på hverdager og timefrekvens lørdager og søndager. Bussene stopper ved Drammen stasjon for overgang til/fra Vygruppens regiontog i retning Oslo.

Jernbanen er et komplekst system med mange avhengigheter, og små endringer kan potensielt gi store konsekvenser. Eksempelvis vil det å spare inn tiden det tar å stoppe på enkelte mindre stasjoner kunne ha uventet stor positiv effekt langt utover den linjen stoppene ligger på. Dette skyldes at jernbanen i Norge er formet som et nav der all trafikk går ut ifra Oslo S og er forbundet sammen, med få omkjøringsmuligheter. Det kjøres svært mange avganger og det er svært høy kapasitetsutnyttelse av infrastrukturen i Norge. Når hendelser oppstår forplanter derfor forsinkelser seg raskt utover jernbanenettet og rammer svært mange reisende.

For at de reisende og næringslivet skal velge toget, er det viktig at de kan stole på at det kommer og går til avtalt tid. I Norge har vi et mål om at ni av ti tog skal være i rute. Dette klarer vi dessverre ikke i dag, og det er derfor viktig at vi jobber målrettet i hele jernbanesektoren for å øke punktligheten. Dette innebærer blant annet satsingen på vedlikehold og fornying av infrastrukturen, og innføring av nytt togmateriell. Bane NOR og øvrige jernbaneaktører har de siste årene intensivert det viktige arbeidet med å analysere og identifisere store potensielle punktlighetsforbedrende tiltak.

Bane NOR har i sine punktlighetsanalyser identifisert Steinberg stasjon som en punktlighetsutfordring da analysene viser at stopp på Steinberg stasjon fører til forsinkelser. Dette har vært kjent også tidligere og stasjonen ble derfor opprinnelig foreslått nedlagt i den store ruteomleggingen i 2013/14.

Bane NOR opplyser at justeringene i antall tog som stopper på Steinberg stasjon i årets ruteplanprosess er vurdert til å gi færre forsinkede tog og en vesentlig bedring i punktligheten for linje R12. I tillegg forventer Bane NOR at følgeforsinkelser på alle øvrige region-, fjern- og godstog på Sørlandsbanen som er avhengig av linje R12 reduseres tilsvarende. Dette er positivt for punktligheten på denne strekningen, som har vært lav og fallende de siste årene.

Ifølge Jernbanedirektoratet er det i overkant av 80 000 reisende til og fra Steinberg stasjon i året, eller et snitt på i overkant av 350 per arbeidsdag. Det er årlig om lag 6,6 millioner reisende til og fra de øvrige stasjonene på linje R12, tilsvarende om lag 28 700 per arbeidsdag. Dette indikerer en potensielt stor gevinst for svært mange reisende, sammenlignet med de som får noen færre avganger. I tillegg vil reisende på fjerntogene og godstransporten på Sørlandsbanen også få en gevinst. De to rushtidsavgangene som ikke lenger vil stoppe ved Steinberg, har i dag i gjennomsnitt 14 påstigende i morgenrush og 9 avstigninger i ettermiddagsrush, ifølge tall fra Jernbanedirektoratet.

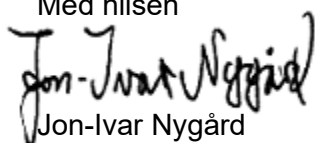
2. Stortinget ber regjeringen sørge for videre utvikling av Steinberg stasjon ved å legge til rette for flere parkeringsplasser for pendlere ved stasjonen.

Ved en del stasjoner tilbyr Bane NOR parkeringsplasser for pendlere, noen steder mot betaling. Hensikten er å legge til rette for at flere skal reise med toget. Hvor folk ønsker å parkere kan være relatert til deres hverdagslogistikk, som f.eks. å skulle levere og hente barn, handle eller gjøre andre ærender. Det kan også være motivert av hva som er gunstig med tanke på grenser for takstsoner. Pendlerparkering er et ettertraktet gode, som mange som reiser med toget benytter seg av.

Parkeringen ved Steinberg stasjon er per i dag gratis. Bane NOR opplyser at parkeringsplassen er full på enkelte dager. Foretakets egne undersøkelser viser at en høy andel av de som parkerer ved Steinberg stasjon bor i kort avstand fra stasjonen. Foretaket vurderer å innføre avgiftsparkering ved Steinberg for å stimulere til at flere velger å gå eller sykle, slik at det frigjøres plasser til andre pendlere som bor lenger unna stasjonen.

Ansvar for å forvalte pendlerparkeringsplasser og arealer tilknyttet dette ligger til Bane NOR SF. Forvaltningen av foretaket ligger til styret, noe som følger av statsforetaksloven. Statens adgang til å instruere styret i foretaket er avgrenset til gjennom foretaksmøtet. I tråd med eierskapsmeldingen, Meld. St. 6 (2022-2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, skal staten være varsom med å instruere statlig eide selskaper i enkeltsaker. Dette henger sammen med at det kan undergrave rolle- og ansvarsfordelingen som selskapslovgivningen bygger på. At staten er varsom med å instruere i enkeltsaker må også sees i sammenheng med at foretaksformen er valgt for å gi foretaket handlefrihet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård