



STORTINGET

Innst. 91 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:40 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Geir Inge Lien om å bevare og videreutvikle Steinberg stasjon

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen sørge for at dagens stoppmønster 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.»

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 1. desember 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud,

Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen, Bengt Halvard Odden og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til statsrådens svarbrev av 1. desember 2025.

Komiteen viser til at Bane NOR som infrastrukturforvalter har ansvaret for årlig å tildele infrastrukturkapasitet på det norske jernbanenettet, og at dette følger av jernbaneforskriften.

Komiteen viser til at det i trafikkavtalen Østlandet 2 mellom Vy-gruppen og Jernbanedirektoratet er krav om at alle regiontogavganger skal ha stopp ved Steinberg (R12), men at selskapet er fritatt plikten til å stoppe på stasjonen ettersom Bane NOR ikke har tildelt nødvendig kapasitet. Bane NOR begrunner dette med at det ikke er tilstrekkelig kjøretid til å stoppe enkelte tog på Steinberg, og har derfor redusert antall stopp fra 43 til 30 i døgnet. Komiteen merker seg at forslagsstillerne mener det er uklart om Bane NOR har hjemmel til å endre stoppmønsteret uten pålegg fra Jernbanedirektoratet.

Komiteen viser til at Bane NOR tilbyr gratis parkeringsplasser for pendlere ved Steinberg stasjon. Bane NOR opplyser at parkeringsplassen er full på enkelte dager. Ansvaret for å forvalte pendlerparkeringsplasser og arealer tilknyttet dette ligger til Bane NOR. Statens adgang til å instruere styret i foretaket er avgrenset til gjennom foretaksmøtet.

Komiteen viser for øvrig til statsrådens vurdering av forslaget og de mange skriftlige innspillene som har

kommet inn fra berørte pendlere og aksjonsgruppa Bevar Steinberg stasjon for persontrafikk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at stoppmønsteret ved Steinberg stasjon opprettholdes på samme nivå som før ruteendringen i desember 2025.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at endringer i stoppmønsteret ved Steinberg og Brakerøya stasjon må drøftes med lokalbefolkning, kommuner og fylkeskommuner, og at pendlere og lokalt næringsliv høres.»

Et tredje flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Rødt, fremmer følgende forslag:

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

Et fjerde flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne, vil gjøre jernbanen til et mer attraktivt transportalternativ som oppleves å være tilgjengelig som daglig transportmiddel. Et godt utbygd og stabilt stasjonsnett er en viktig forutsetning for å få til dette. Dette flertallet mener at å svekke et stasjonstilbud i et vekstområde er å gå i feil retning og vil gjøre at mange ikke lenger vil oppleve at toget er attraktivt for daglig transport. Dette flertallet legger til grunn at Steinberg stasjon skal få bestå som et fullverdig stasjonstilbud.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Miljøpartiet De Grønne mener at det ikke er Steinberg stasjon eller andre stasjonstilbud som er utfordringen for togenes punktlighet, men heller underinvesteringer, elendig vedlikehold og mange steder utdatert infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at Steinberg stasjon har fått en stor reduksjon i antall stopp. Disse medlemmer viser til at dette har stor innvirkning for passasjerene, som opplever et dårligere kollektivtilbud.

Disse medlemmer viser til at saken har skapt stort engasjement, og at komiteen har fått mange skriftlige høringsinnspill.

Disse medlemmer viser til at Brakerøya stasjon ved nye Drammen sykehus også har fått svært få stopp, til tross for store investeringer og at sykehuset er en svært stor arbeidsplass. Disse medlemmer merker seg at lokale styresmakter ikke opplever seg hensyntatt.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at Steinberg stasjon betjener et område med småhusbygging og desentralisert bosetting der mange har valgt å bosette seg nettopp fordi Steinberg stasjon tilbyr gode forbindelser både østover og vestover. Disse medlemmer merker seg at statsråden peker på at det «kun» er 300 daglige reisende fra Steinberg stasjon, og at dette forsvarer reduksjon i antall stopp. Disse medlemmer viser til at 300 reisende utgjør 16 pst. av innbyggertallet i Steinberg. Disse medlemmer minner videre om at en systematisk nedbygging av tilbudet vil gjøre de resterende avgangene mindre attraktive og gi en selvforsterkende negativ effekt i antall reisende og videre utvikling av Steinberg som tettsted.

Disse medlemmer merker seg at verken lokalbefolkning, lokalpolitikere eller operatør har vært hørt i prosessen før beslutning. Disse medlemmer mener dette understreker den ukulturen som råder i jernbaneforvaltningen.

Disse medlemmer viser til at trafikkavtalen Østlandet 2 forutsetter at passasjertoget stopper ved Steinberg stasjon, og disse medlemmer anser det som uakseptabelt at forutsetningen i praksis settes til side gjennom kapasitetsvurderinger fra Bane NOR. Togtilbudet må utformes med utgangspunkt i passasjerenes behov og sikre et tilgjengelig og forutsigbart kollektivtilbud for lokalsamfunnet.

Disse medlemmer reagerer på manglende informasjon og involvering av lokalsamfunnet, pendlere og politikere, samt på at prosessen har vært gjennomført uten høringer eller invitasjon til offentlig debatt. Kuttene vil ha store konsekvenser for beboende ved Steinberg – innbyggere uten bil vil få særlige utfordringer da bussforbindelsene i området også er mangelfulle.

Disse medlemmer peker på at konsekvensene for de reisende fra Steinberg til sykehus er desto mer alvorlige da toget fra Steinberg ikke stopper ved det nye sykehuset som har åpnet på Brakerøya. Reisende fra Steinberg til sykehuset må bytte tog i Drammen med avganger hver halvtime. Med 13 færre avganger fra Steinberg påpeker disse medlemmer at reisen blir mer tungvinn, mindre sømløs og mindre attraktiv for innbyggerne.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Rødt merker seg at Bane NORs beslutning om å redusere antall avganger til og fra Steinberg stasjon har

vekket stort lokalt engasjement, noe som gjenspeiles i de over 70 skriftlige høringsvarene til saken.

Disse medlemmer mener rutekuttet for Steinberg stasjon er et eksempel på en ukultur i Bane NOR og i forvaltningen av jernbanen i Norge. Stasjoner som legger til rette for spredt og desentralisert bosetning, prioriteres ned og får redusert tilbudet sitt, under påskudd av å holde rutetider og at det er lavt passasjergrunnlag. Samtidig har mange aktivt valgt å bosette seg langs sporet nettopp for å leve desentralisert, men med gode kollektivforbindelser. Disse medlemmer mener denne holdningen i forvaltningen av jernbanen undergraver tillitten til både jernbanen og storsamfunnet og bidrar til sentralisering av bosetting og tjenester.

Disse medlemmer mener jernbanen må fungere til det beste for alle som bor langs sporet, og at forvaltningen må ta inn over seg at sykkel og gange ikke er et reelt alternativ for mange reisende. Mange pendlerreiser består av flere etapper, gjerne i kombinasjoner av bil, buss, tog, sykkel eller gange. Bane NORs prinsipper om flest mulig syklende og gående til stasjonene kan være hensiktsmessig ved knutepunktstasjoner, men jernbanen blir et mindre attraktivt reisemiddel dersom parkering blir for kostbart eller utilgjengelig for folk som har bruk for bil som første etappe, enten som følge av avstander eller for å få hverdagen til å gå opp med skole og barnehage.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til de mange høringsvarene fra beboere og pendlere som rammes av rutekuttet. Steinberg er dessverre ikke den eneste stasjonen som er rammet. Fra 14. desember 2025 forsvant 90 pst. av avgangene fra Svingen stasjon på Kongsvingerbanen.

Disse medlemmer viser til at tilbudet allerede oppleves som begrenset utenfor rushtid. Bane NORs argument om bedre punktlighet er etter disse medlemmers syn ikke tilstrekkelig grunn til å svekke tilbudet ytterligere. Pendlerne på Steinberg får pålagt en uforholdsmessig stor byrde for forsinkelser som i stor grad skyldes flaskehalser på andre delstrekninger enn ved Steinberg.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne mener at en utvikling med stadig dårligere og mindre forutsigbart kollektivtilbud gjør det krevende å nå nullvekstmålet, i en tid hvor biltrafikken er på vei opp.

Dette medlem viser til at buss som alternativ til tog ikke er realistisk for mange pendlere, da det medfører betydelig lengre reisetid og høyere kostnader. Månedskortet på toget gjelder ikke for buss, slik at de reisende ender opp med å betale både for tog og buss for å komme seg til og fra arbeid. Det er heller ikke alle som

kan kjøre selv, da det forutsetter tilgang på bil og parkering ved arbeidsplassen.

Dette medlem viser til forslaget om å etablere flere parkeringsplasser ved Steinberg stasjon. Pendlerparkering er et plasskrevende tiltak som relativt få reisende har mulighet til å benytte seg av. Innfartsparkering egner seg best i områder som ligger utenfor tettstedsbebyggelsen, og hvor det er vanskelig å komme til stasjonen til fots eller sykkel. Steinberg stasjon ligger midt i et boligområde hvor økt trafikk vil være uheldig. Dette medlem mener det bør vurderes andre virkemidler enn mer parkering for å øke stasjonens attraktivitet. Dette kan være bedre og mer attraktiv sykkelparkering, opprettelse av snarveier og trygge gang- og sykkelveier i stasjonens nærområde. Dette medlem kan av denne grunn ikke støtte representantforslaget om å legge til rette for flere parkeringsplasser for pendlere ved Steinberg stasjon.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteens tilråding II fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteens tilråding III fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Rødt.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

I

Stortinget ber regjeringen sørge for at stoppmønsteret ved Steinberg stasjon opprettholdes på samme nivå som før ruteendringen i desember 2025.

II

Stortinget ber regjeringen sørge for at endringer i stoppmønsteret ved Steinberg og Brakerøya stasjon må drøftes med lokalbefolkning, kommuner og fylkeskommuner, og at pendlere og lokalt næringsliv høres.

III

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. januar 2026

Bård Hoksrud
leder

Oda Indgaard
ordfører



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.

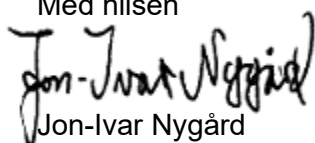
2. Stortinget ber regjeringen sørge for videre utvikling av Steinberg stasjon ved å legge til rette for flere parkeringsplasser for pendlere ved stasjonen.

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

