

Til: Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen



Steinberg, 14. januar 2014

Vedr. ny usikkerhet ang. Steinberg stasjon

JBV har ved flere anledninger fått et tydelig oppdrag om å gjenåpne Steinberg stasjon i desember 2014, jf.:

1. vedtak i statsbudsjettet 2012 (om gjenåpning),
2. tidligere samferdselsminister Arnstads uttalelser i pressen, bl.a.:
<http://dt.no/nyheter/arnstad-lover-gjenapning-i-2014-1.7863476>,
3. vedtak i statsbudsjettet 2013 (hvor vedtaket opprettholdes og det tildeles midler for å sikre at gjenåpning av stasjonen gjennomføres).

At det nå enda en gang skal sås tvil om et vedtak om gjenåpning av Steinberg stasjon gjør at vi og våre støttespillere igjen går til kamp for å sikre opprettholdelse av dette vedtaket. At økte kostnader knyttet til vanskeligere løsninger enn først antatt, ved Rødgata og Hokksund stasjon, skal være med på å ikke kunne gjenåpne Steinberg stasjon desember 2014, blir feil. Vi mener de tilstøtende tiltakene ved Rødgata og Hokksund ikke er nødvendige for hvorvidt man kan stoppe på Steinberg stasjon eller ikke.

Denne saken handler kort og godt om at JBV har fått et uønsket oppdrag og gjør hva de kan, og med alle midler, for å slippe dette.

Det var i utgangspunktet aldri noen legitim grunn til å nedlegge stasjonen vår med over 300 reisende hver dag, og med stadig flere reisende i takt med innbyggervæksten. En nedleggelse var (og fortsatt er) ønsket av JBV/NSB, men møter stor motstand fra innbyggerne, lokal-, fylkes- og stortingspolitikere m/fl. Togene kan stoppe på Steinberg i dag ved å benytte dørstyring for å sikre at det kun er de dørene som går til plattform som åpnes, slik det gjøres på Darbu. Ved å sende dispensasjonsøknad til Jernbanetilsynet kan stasjonen vår i praksis tas i bruk fra desember 2014 uten utbedringstiltak. T.o. er Steinberg stasjon dessuten en av de største stasjonene på Sørlandsbanen med et kryssningsspor på 722 meter. Dvs. at alle tog kan krysse her på Steinberg, i motsetning til de fleste andre stasjoner. (Et godstog kan være opp til 700 meter langt).

Togsporene deler tettstedet vårt i to med boligbebyggelse på begge sider, noe som gjør at mange må krysse planovergangen flere ganger daglig for å komme seg til og fra jobb/skole/annet. En forlengelse/heving av eksisterende plattform til 220 meter, en ny plattform til spor 2 samt gangbru for gående, vil sørge for at sikkerheten blir best mulig ivare tatt for alle. Vi er særlig redd for barna våre som i dag har en livsfarlig skolevei ved at de må krysse planovergang(er) hvor togene nå kjører forbi i en hastighet opptil 130 km/t, i tillegg til økt biltrafikk! Det er kun et tidsspørsmål før en dødsulykke rammer.

JBV trenerer dessuten ønsket boligutbygging på Steinberg. I tillegg til planlegging av nytt boligfelt og "Stasjonskvartalet", venter flere grunneiere, i umiddelbar avstand til stasjonen, på JBV's valg av løsning for å kunne legge videre planer for boligutbygging.

Slakk i ny grunnrute

Vi som reiser på strekningen Oslo–Mjøndalen/Hokksund erfarer at den nye grunnruten er svært robust og opplever at det langt raskere Flirt-toget kommer inn til stasjoner 1-3 min før oppsatt rutetid og da med påfølgende lengre stasjonsopphold. Vi vet også at det har vært en diskusjon innad i JBV/NSB vedr. balansen mellom hvor robust og effektiv ruteplanen skal være.

Ulikt det som kom fram før den midlertidige nedleggelsen, har man nå fått erfaring med hvordan den nye grunnruta fungerer og som nettopp viser at det er rom for å stoppe på Steinberg med marginale justeringer i ruta. NSB har nektet å forklare for oss i detalj hvorfor de mener dette likevel ikke går, og mener vi må stole på de som er profesjonelle. Dette er å undervurdere Aksjonsgruppas innsikt i saken og vår tilgang på råd og innspill fra fagpersoner.

Planovergangen ved Rødgata

Verken Aksjonsgruppa, eller fagpersoner vi har snakket med, klarer å se at en stenging av planovergangen ved Rødgata skal kunne påvirke kjøretid eller stoppmønster på strekningen. Planoverganger/ikke planoverganger, sporveksler, signalanlegg, kurver, skinnegang, togtype osv. har betydning for *hastigheten* et tog kan kjøre på en strekning. Alle lokaltog på vår strekning har fast stopp på Gulskogen. Hastigheten må derfor uansett reduseres lenge før planovergangen ved Rødgata når toget skal stoppe på Gulskogen stasjon, og tilsvarende ved å ikke ha oppnådd høy hastighet under akselerasjon forbi Rødgata mot Mjøndalen/Kongsberg.

Vi kan ikke se noen holdepunkter i JBV's argumentet for at denne planovergangen må bort i forhold til "prosjekt Steinberg". Dette mener vi kun er et forsøk på å dra opp kostnadene i et tiltak som bør kunne løses enkelt ved en gangbru, evt. undergang.

Hokksund stasjon og kryssing

JBV ønsker seg en såkalt "*glidende kryssing*" ved at de kan stille innkjøring fra begge retninger ved Hokksund stasjon. Å ønske seg er en ting, men det er et fåtall stasjoner som har denne løsningen i dag, og er derfor ikke nødvendig tiltak for å gjenåpne Steinberg stasjon. Aksjonsgruppa har tidligere vist til at stopp på Steinberg lar seg løse ved at toget enten kjører tidligere fra Kongsberg stasjon, eller reduserer kjøretid (mellom Gulskogen – Drammen). Både pendlere og flere lokførere uttaler at det er *meget* god tid mellom Drammen/Gulskogen. Toget står om lag 3 minutter på Drammen stasjon i dag, noe som må sies å være mer en "robust" nok med tid til å kunne finne løsninger for stopp på Steinberg.

Om kostnadsoverslag

At en stengt planovergang i Rødgata og en justering i Hokksund skal beløpe seg på mer enn f. eks hele trafikktiltaket i forbindelse med nytt sykehus på Brakerøya (ref. 130 mill kr, DT 28.12.2013), er ikke til å forstå. Det er viktig å være klar over at de økte kostnadene JBV nå snakker om, handler om ønskede tiltak og som kun indirekte gagnar Steinberg stasjon. I realiteten vil disse tiltakene ha fordeler for hele strekningen, men er ikke nødvendige for å kunne foreta stopp på Steinberg.

Argumenter om framtidige mulige halvtimesfrekvens på strekningen og mulig behov for nytt toppstopp ifbm. ev. bygging av nytt sykehus er forhold som ikke skal blandes inn i denne saken. JBV fått et oppdrag om å sørge for en gjenåpning, ikke å skulle ta stilling til andre og mulig framtidige problemstillinger.

Det bør tas svært alvorlig og bør bekymre den nye politiske ledelsen i SD at JBV gjentatte ganger ikke følger opp vedtak fattet i Stortinget. Steinberg-saken er dessverre ikke unik og vi stiller oss derfor noe undrende til hvorfor det ikke det foretas en gjennomgang av JBV, herunder etatens rolleforståelse, styringsdialog, forvaltningspraksis mv.

Med mindre det bekreftes av politisk ledelse i SD om at en gjenåpning av stasjonen vår står ved lag, ber vi om et møte med departementet for å kunne presentere saken nærmere, og ikke minst for å sikre at alle forhold som er vesentlig i denne saken er kommet frem.

Vi er lovet en gjenåpning i desember 2014 og vi forventer derfor at samferdselsministeren snarest mulig bekrefter at vedtaket om gjenåpning står ved lag og gir JBV klar beskjed om å gjennomføre det oppdraget de er blitt gitt, sist gitt ifbm. Stortingets vedtak i statsbudsjettet for 2014, som også denne regjeringen var med på å vedta.

Med vennlig hilsen

Aksjonsgruppen Bevar Steinberg stasjon

v/Aksjonsgruppen, Olav Gåserød

v/Steinberg velforening, Elin Høifoss

v/Eiker pendlerforening, Erling Havik

v/Nedre Eiker Næringsråd, Walter Welo

E-post: post@steinbergstasjon.no

www.steinbergstasjon.no

Tlf: 41511362 (Gåserød)/40238970 (Høifoss)