



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/963-3

27. april 2022

Dokument 8:181 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Andreas Sjalg Unneland og Grete Wold

Jeg viser til brev av 7. april 2022 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, der det bes om min vurdering av ovennevnte representantforslag om en punktlig og pålitelig jernbane.

Innledningsvis vil jeg benytte anledningen til å gi min tilslutning til at vedlikehold er viktig for å sikre de reisende og godskundene gode togtilbud. Nettopp derfor har regjeringen i Hurdalsplattformen trukket fram at regjeringen vil utarbeide en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen.

Som representantene peker på, har det bygget seg opp et stort etterslep på vedlikehold av jernbanen. Etterslepet er på jernbanen definert som verdien av alle komponenter der den tekniske levetiden er utløpt. I Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2021–2022) fremgår det at vedlikeholdsetterslepet ved utgangen av 2021 var på 23,3 mrd. kr. Det fremgår videre at likevektsnivået i Nasjonal transportplan 2022–2033 er beregnet til 4,3 mrd. kr, dvs. det nivået der vedlikeholdsetterslepet ikke øker.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 ble det estimert kostnader knyttet til forebyggende og korrigerende vedlikehold for ulike fornyelsesstrategier. Det ble etablert en overordnet samfunnsøkonomisk modell, som ble benyttet for å analysere de ulike fornyelsesstrategiene. Konklusjonen var at det vil gi samfunnsøkonomiske fordeler å øke vedlikeholdsinnsatsen. Med bakgrunn i de faglige vurderingene legges det i Nasjonal transportplan 2022–2033 derfor opp til en gradvis opptrapping av bevilgningene til vedlikehold og fornyelse fra dagens nivå til et nivå der man begynner å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Forutsigbarhet er viktig for Bane NOR. Forutsigbarhet gjør det mulig for Bane NOR å planlegge mer rasjonelle vedlikeholds- og fornyelsesprosjekt og er derfor viktig for å oppnå mest mulig effektiv drift og vedlikehold. Bane NOR legger også opp til at innsatsen skal vris mot forebyggende vedlikehold, noe som gir mindre behov for korrektivt vedlikehold på sikt. For å sikre Bane NOR forutsigbarhet fremmet Samferdselsdepartementet i Prop. 1 S (2021–2022) forslag om å øke fullmaktene til området, slik at Jernbanedirektoratet kunne inngå en mer omfattende flerårig avtale om drift og vedlikehold med Bane NOR. Stortinget ga sin tilslutning til forslaget og avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR er nå inngått.

Bane NOR har arbeidet aktivt med området og blant annet utarbeidet langsiktige strategiske planer for fremtidig vedlikehold. Bane NOR har også over år arbeidet med dokumentasjon av infrastrukturen og utvikling av et verktøy for både å bedre kunne overvåke tilstanden i infrastrukturen og prioritere og planlegge vedlikeholdet.

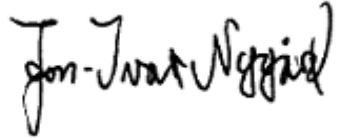
Bane NORs nye verktøy vil bidra til å identifisere fremtidig ressursbehov, som er nødvendig for å opprettholde den ønskede ytelsen på jernbanenettet. Ut fra analysen som ble gjennomført i 2020 vurderte Bane NOR at 24 % av anleggene var i en slik tilstand at de bør fornyes i løpet av de neste 12 årene. 76 % av infrastrukturen var klassifisert som å være i «god» eller «svært god» tilstand. Bane NOR er fortsatt i en tidlig fase av å implementere denne modellen, så det er usikkerhet knyttet til tallene. Bane NOR jobber nå med rapport for 2021 som vil foreligge i løpet av mai.

Gjennom digitaliseringen vil jernbanen bli mer punktlig, mer driftssikker og enklere å holde ved like. Med innføringen av signalsystemet ERTMS blir kommunikasjonen på jernbanenettet standardisert og mer driftssikker. Den omfattende digitaliseringen av jernbanen vil også generere mer og bedre kvalitet på data enn i dag. Dette kan hjelpe oss med å forutse framtidig behov for vedlikehold og bidra til å forebygge tekniske feil som fører til driftsforstyrrelser. Dette bidrar til å gjøre arbeidet med vedlikehold mer målrettet.

I Hurdalsplattformen fremgår det at regjeringen vil utarbeide en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Jeg vil følge opp dette på to måter. For det første vil Samferdselsdepartementet følge opp Bane NOR sine planer for vedlikehold og fornyelse innenfor de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2022–2033. Digitaliseringen vil bidra til å arbeide smartere og mer målrettet med vedlikehold, jf. verktøyet Bane NOR har etablert for å overvåke tilstanden på infrastrukturen. Med det pågående og planlagte arbeidet i Bane NOR vil Samferdselsdepartementet få et bedre grunnlag for å vurdere omfanget og kostnadene av nødvendig vedlikeholdsarbeid for en god og pålitelig jernbane. For det andre vil jeg i neste NTP legge fram en helhetlig strategi for utvikling av jernbanen, herunder en vurdering av hvilken rolle og prioritet drift og vedlikehold skal ha framover. Dette er viktig for å sikre at alle de ulike elementene som utgjør jernbanen, infrastrukturtiltak, teknologitiltak, vedlikehold, togmateriell og ruteplanlegging, kan ses i en sammenheng og vurderes innenfor en helhetlig økonomisk ramme. I lys av dette mener jeg at departementet har en god

prosess for å redusere vedlikeholdsetterslepet og at det derfor ikke er behov for å utarbeide en særskilt finansieringsplan nå.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård