



STORTINGET

Innst. 320 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:181 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Andreas Sjalg Unneland og Grete Wold om en punktlig og pålitelig jernbane

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til representantforslag fra Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Andreas Sjalg Unneland og Grete Wold om en punktlig

og pålitelig jernbane, og til departementets svarbrev av 27. april 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

I svarbrevet viser statsråden til Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2021–2022) der det fremgår at vedlikeholdsetterslepet ved utgangen av 2021 var på 23,3 mrd. kroner. Komiteen viser til at statsråden i sitt svar understreker at departementet vil følge opp Bane NOR sine planer for vedlikehold og fornyelse innenfor de økonomiske rammene i NTP 2022–2033, samt at det skal legges frem en helhetlig strategi for utvikling av jernbanen i neste NTP.

Komiteen registrerer at Bane NOR gjennom bruk av nye verktøy i større grad nå kan identifisere fremtidige ressursbehov, og at en rapport om dette vil bli lagt frem i løpet av mai 2022.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til Hurdalsplattformen, der det fremgår at regjeringen vil utarbeide en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen.

Flertallet viser også til departementets svarbrev, der statsråden beskriver det som oppfattes som en god prosess for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Det legges opp til en gradvis opptrapping av bevilgningene til vedlikehold og fornyelse fra dagens nivå, til et nivå der man begynner å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at samferdselsstrategien under Solberg-regjeringen var historisk. Infrastruktur ble i perioden bygget ut i et tempo som aldri før, bevilgningene til jernbane ble doblet og hele sektoren er fornyet og forbedret. Disse medlemmer viser

også til at jernbanereformen er en suksess. Flere strekninger ble konkurranseutsatt, og reformen resulterte i at staten over en tiårsperiode var ventet å spare om lag 12 mrd. kroner på disse anbudene. Disse medlemmer viser til at jernbanereformen bidro til både et bedre togtilbud for passasjerene og at staten fikk mer jernbane for hver krone som ble brukt på sektoren. Disse medlemmer ønsker at flere jernbanestrekninger skal åpnes for konkurranse. En mer åpen jernbanesektor med mer konkurranse er et gode for brukerne av jernbanen, som får et billigere og bedre tilbud. Samtidig sparer staten penger som igjen kan investeres i sårt tiltrengt fornying og opprustning av jernbanen.

Disse medlemmer er enige med forslagsstillerne i at folks tillit til toget er avhengig av at det kommer og går når det skal. God punktlighet og regularitet i togtrafikken er derfor viktig for at de reisende skal fortsette å ta toget. I tillegg til satsing på vedlikehold vil innføringen av ERTMS gi økt driftsstabilitet, hastighet, kapasitet og sikkerhet. Disse medlemmer understreker imidlertid at en opptrapping av satsingen på vedlikehold må vurderes i neste rullering av NTP.

Disse medlemmer viser til at dagens jernbaneinfrastruktur må tåle økt bruk, slitasje og klimapåkjenninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det, selv om presset på infrastrukturen øker, i Nasjonal transportplan 2022–2033 er lagt opp til at nivået på vedlikehold og fornyelse stanser veksten i vedlikeholdsetterslepet i første planperiode. I andre planperiode vil etterslepet på vedlikehold og fornyelse av jernbanen reduseres. Mot 2033 skal etterslepet reduseres med over en tredel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet konsekvent prioriterer jernbanen og vedlikehold i sine budsjetter. Fremskrittspartiet foreslo i sitt alternative budsjett for 2022 å sette av 1,1 mrd. kroner mer enn regjeringen til innhenting av vedlikeholdsetterslepet på jernbane. Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterslepet er anslått å øke med 1,1 mrd. kroner til 24,4 mrd. kroner ved utgangen av 2022. Fremskrittspartiet foreslo derfor å sette av 1,1 mrd. kroner ekstra for å stoppe økningen i vedlikeholdsetterslepet. Dette ville blant annet ha bidratt til å øke tempoet i fornying av signalanlegg og utbedre det som i dag oppleves som flaskehals.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at for at folk og gods skal reise med jernbane, må togtilbudet være attraktivt sammenlignet med alternative transportformer. Dette medlem pe-

ker på at i dag er store deler av det norske jernbanenettet gammelt, nedslitt og stedvis utdatert. Dette medlem vil også påpeke at vedlikeholdsetterslepet også har vokst de siste årene.

Dette medlem vil understreke at det store vedlikeholdsetterslepet får flere negative konsekvenser, blant annet redusert forutsigbarhet for kundene. Dette medlem vil peke på en undersøkelse fra Riksrevisjonen som viser at forutsigbarheten for de aller fleste reisende i perioden fra 2016 til 2019 har blitt dårligere. Dette medlem viser til at Riksrevisjonens klare vurdering er at dette gjør toget mindre attraktivt for de reisende.

Dette medlem mener de fleste kan kjenne seg igjen i at en punktlig og pålitelig jernbane er viktig for reiseopplevelsen, og at det er altfor mange og store forsinkelser på jernbanen i dag på grunn av utdatert infrastruktur. Dette medlem peker på at også godsaktørene sliter når de ikke klarer å levere varene de har forpliktet seg til, innen avtalt tid. Dette medlem mener vedlikeholdsetterslepet på jernbanen er en stor byrde for alle, og jo lengre tid man bruker på å ta igjen etterslepet, jo dyrere blir det, fordi mye av innsatsen nå handler om brannslukking.

Dette medlem mener at for å få mest mulig igjen for vedlikeholdsbevilgningene må det settes av mer ressurser over tid. Dette medlem viser også til at det skal skje en gjennomgang av NTP for å bidra til en effektiv oppfølging av klimamålene. Dette medlem mener det i denne forbindelse også er naturlig å vurdere hvorvidt det bør omprioriteres mer penger fra overdimensjonerte motorveier til nødvendig vedlikehold av jernbanen, før etterslepet vokser ut av kontroll.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, og komme tilbake til Stortinget med dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2023.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, og komme tilbake til Stortinget med dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2023.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:181 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Andreas Sjalg Unneland og Grete Wold om en punktlig og pålitelig jernbane – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2022

Erling Sande

leder

Jone Blikra

ordfører



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.

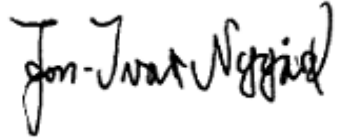
Bane NORs nye verktøy vil bidra til å identifisere fremtidig ressursbehov, som er nødvendig for å opprettholde den ønskede ytelsen på jernbanenettet. Ut fra analysen som ble gjennomført i 2020 vurderte Bane NOR at 24 % av anleggene var i en slik tilstand at de bør fornyes i løpet av de neste 12 årene. 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

