

VEDLEGG



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/360-2

21. februar 2023

Svar på Dok 8:119 S (2022-2023) om å stoppe forfallet på norsk jernbane fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Freddy André Øvstegård, Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Ingrid Fiskaa og Kirsti Bergstø

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite har ved brev av 7. februar 2023 oversendt dokument 8:119 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Freddy André Øvstegård, Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Ingrid Fiskaa og Kirsti Bergstø. I dokumentet fremmes forslag om å utrede nødvendig vedlikehold på jernbanen som kan betydelig redusere togforsinkelsene før sommeren, samt å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen og komme tilbake med forslag om dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.

Det har dessverre vært mye forsinkelser på jernbanen den siste tiden. Punktligheten på jernbanen for 2022 var på kun 87,8 prosent for persontog, som er under målsetningen på 90 prosent. Dette er ikke godt nok. Årsaksbildet er sammensatt og jeg har derfor igangsatt en rekke tiltak for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen siden jeg tiltrådte. I budsjettet for 2023 er det også bevilget 7,8 mrd. kroner til drift og vedlikehold, som er i tråd med nivået i NTP.

Flere av årsakene vil det ta tid å gjøre noe med, men vi må likevel gripe fatt i dem nå. Bane NOR har uttalt at gammel infrastruktur er en av hovedårsakene til den lave punktligheten i 2022. Vedlikeholdsetterslepet på jernbane er stort og har bygget seg opp over tid. Ved utgangen av 2022 var det beregnet å være på hele 25,1 mrd. kr. Jeg har bedt Jernbanedirektoratet og Bane NOR om å utarbeide et forslag til en vedlikeholdsplan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbane, slik regjeringen varslet i Hurdalsplattformen. Planen skal leveres departementet som viktig grunnlag til arbeidet med rulleringen av Nasjonal Transportplan, som skal legges frem i 2024. Som en del av planen skal det blant annet settes konkrete mål for drift- og vedlikeholdsinnsetningen som knyttes til hvilken

innretning av innsatsen som vil gi størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette vil bidra til å kunne sette inn tiltak der det oftest er forsinkelser og der det er flest reisende.

Det vil nødvendigvis ta lang tid å hente inn vedlikeholdsetterslepet. Det er derfor viktig å ha god kunnskap om hva som er viktigst å prioritere av vedlikehold først og ha en strukturert og systematisk tilnærming til omfanget og rekkefølgen på oppdrag. Bane NOR har over år jobbet med dette og har blant annet utarbeidet Infrastatus som gir langt bedre kunnskap om tilstanden på infrastrukturen og som kan brukes som et prioriteringsverktøy.

Det er som nevnt viktig at vi jobber smart med vedlikehold og prioriterer det som gir mest effekt først. Samferdselsdepartementet har derfor også bedt Jernbanedirektoratet om å foreslå hensiktsmessige strekningsvise mål og rapportering for driftsstabilitet. Dette vil også gi grunnlag for å bedre prioritere vedlikeholdsarbeid og andre relevante tiltak på strekningene hvor det gir mest effekt og har størst samfunnsøkonomisk nytte.

I desember 2022 besluttet regjeringen at Spordrift AS skal overføres til Bane NOR og organiseres som en divisjon i foretaket. Denne endringen skal bygge opp under regjeringens ambisjon om å få på plass en mer samlet og helhetlig jernbanesektor, og kan bidra til raskere utvikling av et helhetlig og moderne vedlikeholdssystem. Departementet vil sette krav til at Bane NOR etablerer tydelige måleparametere og handlingsplaner, som understøtter videre utvikling av effektivitet, produktivitet og kostnadsbesparelser innen drift og vedlikehold.

En annen utfordring for å opprettholde driftsstabiliteten, er konsekvenser av et villere og våtere klima som medfører større behov for klimatilpasninger. Dette arbeider Bane NOR med.

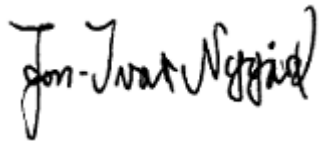
Det har også vært en betydelig økning i togtrafikken de siste årene. Når det kjøres flere tog blir det potensielt flere forsinkelser. Avveiningen mellom punktlighet og antall avganger er viktig i det videre arbeidet med utviklingen av jernbanetilbudet. Trengsel på plattformer, spesielt i rushtiden, medfører lengre stasjonsopphold som igjen fører til forsinkelser. Det er derfor viktig for oss å arbeide med hvordan vi skal forvalte kapasiteten i jernbanenettet best mulig. Ett viktig tiltak har derfor vært å se nærmere på om kapasiteten i jernbanenettet kan økes gjennom å se på eventuelle endringer i rutetilbudet, herunder tilbringertjenesten. Vi må også i Nasjonal Transportplan vurdere behovet for ytterligere tiltak for å øke kapasiteten på de høyest belastede delene av jernbanenettet.

En annen viktig og hyppig årsak til forsinkelser er signalfeil. Bane NOR jobber med å få på plass et nytt, digitalt signalsystem (ERTMS). Det nye signalsystemet skal etter planen tas i bruk på Gjøvikbanen i år, og senere trinnvis på de forskjellige banestrekningene frem mot 2032. Dette vil gi færre tekniske feil og flere tog i rute. Økt aktivitet i sporet på grunn av fornyelses- og utbyggingsprosjekter er en annen viktig årsak til forsinkelser siden jernbanen ikke har omkjøringsveger.

Samferdselsdepartementet har også igangsatt andre viktige prosesser for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen. På oppdrag fra departementet leverte Jernbanedirektoratet en tiltaksplan for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelse ved avvik i fjor høst. I tiltaksplanen viser Jernbanedirektoratet til at det allerede pågår mye godt arbeid på dette området. Blant annet innenfor bruk av ny teknologi til å oppdage og utbedre feil før det blir kritisk. I tiltaksplanen ble det også foreslått å etablere en programstruktur med faste møter mellom de ulike aktørene på jernbanen. Dette sikrer bedre samarbeid på området. Samferdselsdepartementet følger tett opp dette arbeidet i etatsstyringen av Jernbanedirektoratet.

Jeg er som dere utålmodig og ønsker å få bedret reisehverdagen til de reisende og øke forutsigbarheten for godskundene. Jeg har samtidig, som redegjort for over, satt i gang mange prosesser og tiltak. Jeg forventer at dette vil gi resultater. Jeg mener derfor at intensjonen i forslaget er ivaretatt gjennom de tiltakene og utredningene som allerede er satt i verk. Planen for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen vil jeg legge frem i forbindelse med fremleggelse av ny NTP.

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