



## STORTINGET

# Innst. 263 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:119 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Freddy André Øvstegård, Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Ingrid Fiskaa og Kirsti Bergstø om å stoppe forfallet på norsk jernbane

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen utrede nødvendig vedlikehold på jernbanen som kan betydelig redusere togforsinkelsene før sommeren, og komme tilbake med forslag til bevilgning i tråd med dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.
- Stortinget ber regjeringen redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen og komme tilbake med forslag om dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

## 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, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslaget (Dokument 8:119 S (2022–2023)) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Freddy André Øvstegård, Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Ingrid Fiskaa og Kirsti Bergstø om å stoppe forfallet på norsk jernbane.

Komiteen viser til statsrådens svarbrev 21. februar 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen registrerer at statsråden i sitt svarbrev viser til at vedlikeholdsetterslepet er stort, og at det er beregnet å være på 25,1 mrd. kroner ved utgangen av 2022.

Komiteen er bekymret over dette store etterslepet og understreker viktigheten av å få oversikt og iverksette nødvendige tiltak.

Komiteen viser til at det i statsbudsjettet for 2023 er bevilget 7,8 mrd. kroner til drift og vedlikehold av jernbane, som er i tråd med nivået i Nasjonal transportplan (NTP).

Komiteen viser til at statsråden i sitt svarbrev opplyser at det er iverksatt et arbeid for å få nødvendig oversikt over behovene, samtidig med at det utarbeides forslag til en vedlikeholdsplan for å redusere etterslepet på jernbanen.

Komiteen merker seg at mye av årsaken til forsinkelser er signalfeil. Statsråden opplyser i sitt brev at den trinnvise utbyggingen av digitalt signalsystem (ERTMS) vil gi færre tekniske feil og flere tog i rute. Utbygginger og fornyelser kan imidlertid samtidig også føre til forsinkelser underveis i arbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil understreke at arbeidet med å redusere etterslepet på jernbanen er viktig for både de reisende og for godskundene og er en forutsetning for å fremme jernbanen som et godt og fremtidsrettet transportalternativ.

Flertallet viser til statsrådens svar, der det beskrives flere tiltak som allerede er iverksatt for å prioritere vedlikehold der det gir størst effekt. Det digitale signal-systemet ERTMS skal etter planen tas i bruk på Gjøvikbanen i år og senere trinnvis på de ulike banestrekningene frem mot 2032. Dette vil være viktig for å redusere antall tekniske feil og forsinkelser.

Flertallet understreker at det er viktig å ha god kunnskap om hvilke tiltak som er nødvendige, og hva som skal ligge til grunn for prioriteringene. Ny NTP skal legges frem allerede i 2024, og statsråden har bekreftet at denne skal inneholde en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at gammel infrastruktur og dårlig vedlikehold er viktigste årsak til de mange driftsavbruddene på jernbanen. Disse medlemmer mener staten har økonomisk handlingsrom både til å investere i infrastruktur samt å ta vare på både vei og jernbane som vi allerede har. Etter mange år med vekst i både nybygging av vei og jernbane, samt redusert vedlikeholdsetterslep, er det grunn til bekymring når Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen vil redusere ambisjonsnivået i transportsektoren. De som taper på regjeringens feilprioritering, er folk og bedrifter som er avhengig av bil eller tog i sin transporthverdag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at et vedlikeholdsetterslep på jernbanen på mer enn 25 mrd. kroner er en uholdbar situasjon. Disse medlemmer mener det må være en målsetting for arbeidet med kommende nasjonale transportplan å avvikle vedlikeholdsetterslepet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til statsrådens svarbrev, som konstaterer at det har vært mange forsinkelser på jernbanen den siste tiden, og at punktligheten på jernbanen ikke er god nok. Disse medlemmer viser også til at det står at gammel infrastruktur er en av hovedårsakene til den lave punktligheten i 2022.

Disse medlemmer viser til at statsråden har gått i gang med å lage en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet i forbindelse med Nasjonal transportplan, som skal legges fram i 2024. Disse medlemmer mener det er altfor lenge å vente til 2024 med å be-

gynne å redusere vedlikeholdsetterslepet og prioritere tiltak som vil ha mest effekt på forsinkelsene. Disse medlemmer viser også til at det er fullt mulig å komme i gang med dette tidligere. Disse medlemmer viser til svarbrevet, der det står at Bane Nor har jobbet med å prioritere omfang og tilstand på infrastruktur som kan brukes som et verktøy for å prioritere de mest effektive tiltakene, for eksempel der det oftest er forsinkelser, og der det er flest reisende.

Disse medlemmer mener regjeringen før sommeren må lage en oversikt over nødvendig vedlikehold som kan redusere forsinkelsene på jernbanen, for eksempel basert på Bane Nors Infrastatus og Jernbanedirektoratets arbeid, som en del av den totale planen for å innhente vedlikeholdsetterslepet i NTP.

Disse medlemmer mener regjeringen ikke har bevilget tilstrekkelige midler til vedlikehold av jernbanen, og at vedlikeholdsetterslepet økte også i fjor. Disse medlemmer viser til at det er en klar sammenheng mellom dårlig infrastruktur og forsinkelser. Disse medlemmer mener derfor det haster å redusere vedlikeholdsetterslepet, og at regjeringen må komme i gang med dette allerede i statsbudsjettet for 2024.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen før sommeren 2023 utrede nødvendig vedlikehold på jernbanen som kan betydelig redusere togforsinkelsene, og komme tilbake med forslag til bevilgning i tråd med dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

«Stortinget ber regjeringen redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen og komme tilbake med forslag om dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at forslagsstillerne bak Dokument 8:119 S (2022–2023) er regjeringens foretrukne forhandlingspartner i budsjettspørsmål, og understreker at forslagsstillerne selv ikke har prioritert å øke bevilgningene til drift og vedlikehold av jernbanen ut over regjeringens forslag, hverken i budsjettet for 2022 eller 2023. Dette medlem imøteser at forslagsstillerne, sammen med regjeringens partier, vil prioritere vedlikehold av jernbanen høyere enn de så langt har gjort, i kommende budsjettforhandlinger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser i denne sammenheng til Sosialistisk Venstrepartis prioriteringer som er beskrevet i partiets alternative statsbudsjett, og at økt vedlikehold på jernbanen spiller en viktig rolle både der og i partiets alternative transportplan. Dette medlem vil også peke på at Sosialistisk Venstreparti fremmet et forslag på Stortinget om dette senest i 2022, og at det er en viktig

sak for Sosialistisk Venstreparti. Som komiteens medlem fra Venstre sikkert har erfart, er det begrenset hva man kan få gjennomslag for i budsjettforhandlinger, men Sosialistisk Venstreparti vil selvfølgelig fortsette å jobbe for gjennomslag for sine prioriteringer. Dette medlem mener likevel at det er viktig at så mange partier på Stortinget som mulig kan samles om et forslag som er viktig for svært mange reisende, og det er også bakgrunnen for å fremme dette forslaget nå.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen før sommeren 2023 utrede nødvendig vedlikehold på jernbanen som kan betydelig redusere togforsinkelsene, og komme tilbake med forslag til bevilgning i tråd med dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen og komme tilbake med forslag om dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.

## Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:119 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Freddy André Øvstegård, Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Ingrid Fiskaa og Kirsti Bergstø om å stoppe forfallet på norsk jernbane – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mars 2023

**Erling Sande**

leder

**Jone Blikra**

ordfører

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.

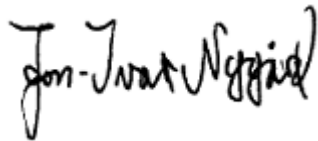
Det har også vært en betydelig økning i togtrafikken de siste årene. Når det kjøres flere tog blir det potensielt flere forsinkelser. Avveiningen mellom punktlighet og antall avganger er viktig i det videre arbeidet med utviklingen av jernbanetilbudet. Trengsel på plattformer, spesielt i rushtiden, medfører 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



