

Skriftlig spørsmål fra Nils Aage Jegstad (H) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:219 (2014-2015)

Innlevert: 13.11.2014

Sendt: 14.11.2014

Til behandling



Spørsmål

Nils Aage Jegstad (H): Hvor mye har vedlikeholdsetterslepet på jernbane økt siden 2005?

Begrunnelse

I svar på budsjettspørsmål nr. 149 fra Senterpartiets fraksjon oppgis beregnet vedlikeholdsetterslep på jernbane for årene 2010-2014 som viser en kraftig økning. Kan statsråden opplyse hvordan etterslepet utviklet seg i hele den rød-grønne perioden fra 2005.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Jernbaneverket har beregnet følgende utvikling i vedlikeholdsetterslepet på det norske jernbanenettet siden 2005, med prosentvis økning fra året før gitt i parentes:

2005: 9,5 mrd. kr

2006: 11,0 mrd. kr (+15,8 pst.)

2007: 12,0 mrd. kr (+9,1 pst.)

2008: 13,3 mrd. kr (+10,8 pst.)

2009: 13,9 mrd. kr (+4,5 pst.)

2010: 14,5 mrd. kr (+4,3 pst.)

2011: 15,4 mrd. kr (+6,2 pst.)

2012: 16,2 mrd. kr (+5,2 pst.)

2013: 17,3 mrd. kr (+6,8 pst.)

2014: 17,7 mrd. kr (+2,3 pst.)

2015: 17,9 mrd. kr (+1,1 pst.)

Perioden sett under ett har vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet økt med 8,2 mrd. kr (86,3 prosent) fra utgangen av 2005 til utgangen av 2014. Som det framgår av tallene over har imidlertid veksten i vedlikeholdsetterslepet fra det ene året til det neste bremsset opp betydelig siden denne regjeringen tiltrådte høsten 2013. Fra å ha økt med fra rundt 4,5 til mer enn 6 prosent årlig de 5 foregående årene, bidro regjeringen og samarbeidspartiene økte innsats til vedlikehold ifm. budsjettbehandlingen i fjor høst til at veksten i vedlikeholdsetterslepet ble redusert til 2,3 prosent fra 2013 til 2014. I budsjettforslaget for 2014 fra daværende regjeringen Stoltenberg var det lagt opp til en økning i etterslepet på nesten 6 prosent. Det ble betydelig redusert i budsjettavtalen mellom H/FrP regjeringen og samarbeidspartiene på Stortinget. Med den nylig inngåtte budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene for 2015, vil vi mer enn doble satsingen på fornying ift. regjeringen Stoltenbergs forslag til 2014-budsjett – fra 1 097 mill. kr til 2 271 mill. kr. Dette vil ikke bare stanse ytterligere vekst i vedlikeholdsetterslepet, men også redusere etterslepet med om lag 170 mill. kr i 2015.

Det må presiseres at beregningene av etterslep så langt tilbake i tid er beheftet med usikkerhet, da nivået for hvor mye vedlikehold i form av fornying som er nødvendig for å holde standarden på jernbanenettet ikke er konstant – det såkalte likevektsnivået for fornying, der infrastrukturen verken forringes eller forbedres – kan ha endret seg i løpet av disse 10 årene. Det var først i 2009 at Jernbaneverket ved hjelp av eksterne konsulenter, utførte en grundigere analyse av tilstanden på jernbanenettet. Tallene for årene før 2009 er derfor beheftet med større usikkerhet.

Som nevnt under omtalen av jernbanevedlikehold i Prop. 1 S (2014-2015), side 137-142), er det også viktig å merke seg at Jernbaneverkets beregninger av etterslepet i fornying av infrastrukturen i stor grad er basert på historiske standarder og teknologiløsninger. De tar ikke hensyn til eventuelle økte kostnader som følge av nye krav, standarder og teknologisk utvikling knyttet til fornying av anleggene. Samferdselsdepartementet har derfor i retningslinjene til neste Nasjonal transportplan gitt samferdselsetatene i oppdrag å utrede hvilken standard som skal legges til grunn ved beregning av vedlikeholdsetterslepet i de ulike transportsektorene.