



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President  
Ekspedisjonskontoret  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
15/2047 - KKA

Dato  
20.03.2015

**Spørsmål nr.756 fra stortingsrepresentant Geir Pollestad til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen**

**Spørsmål:**

«*Hvordan har vedlikeholdsetterslepet utviklet seg for riksveg og jernbane siden 01.01.2010?*»

**Begrunnelse:**

Det bes om en oversikt over hvordan vedlikeholdsetterslepet for riksveg og jernbane har utviklet seg siden 01.01.2010.

Det bes også om en beskrivelse av hvilken beregningsmodell som er benyttet for det enkelte år. Det er vesentlig å vite om endringen utelukkende skyldes vedlikehold eller om det også påvirkes av hvordan beregningen foretas.

Det bes også om at det oppgis hvor mye som er bevilget til henholdsvis vedlikehold og investering for riksveg og jernbane det enkelte år. (korrigert for mva.-endring og med sammenlignbare tall).

**Svar:**

**Jernbane**

Tabell 1 nedenfor viser det estimerte vedlikeholdsetterslepet per 01.01.2010, bevilgninger til investeringer i (kap. 1350, postene 30 og 31) og drift og vedlikehold av (kap. 1350, post 23) jernbane for årene 2010-2015, og den tilhørende utviklingen i vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastrukturen ved utgangen av det enkelte år. Tallene er i faste 2015-kr.

**Tabell 1: Bevilgninger og vedlikeholdsetterslep 2010-2015, jernbane**

Jernbane	(i mill. 2015-kr)							
	Investeringer		Drift og vedlikehold				Vedlikeholdsetterslep	
	Bevilgning (kap./post 1350/30+31)	Pst. endring fra året før	Bevilgning (kap./post 1350/23)	Pst. endring fra året før	Avsatt til fornyng	Pst. endring fra året før	Estimert etterslep	Pst. endring fra året før
01.01.2010							13 900	
31.12.2010	4 404		5 514		1 602		14 500	4,3 %
31.12.2011	4 677	6,2 %	5 761	4,5 %	1 380	-14 %	15 400	6,2 %
31.12.2012	5 185	10,9 %	6 003	4,2 %	1 524	10 %	16 200	5,2 %
31.12.2013	6 762	30,4 %	5 706	-5,0 %	1 123	-26 %	17 300	6,8 %
31.12.2014	10 028	48,3 %	6 539	14,6 %	1 672	49 %	17 700	2,3 %
31.12.2015	11 275	12,4 %	6 753	3,3 %	2 265	35 %	17 500	-1,1 %

Som det fremgår av tabellen over har det estimerte vedlikeholdsetterslepet på det norske jernbanenettet økt med om lag 3 600 mill. kr (26 pst.) fra inngangen til 2010 til utgangen av 2015. Tabellen illustrerer samtidig at regjeringen, gjennom økt satsing på vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, har snudd den negative utviklingen i etterslepet. Fra å ha steget kontinuerlig i perioden 2010-2013, samt i en årrekke før det igjen, bidro regjeringen, V og KrF gjennom sitt budsjett samarbeid for 2014 som ga en økning på 500 mill. kr til fornying av jernbane ift. saldert budsjett 2013, til å bremse veksten i vedlikeholdsetterslepet. Med Stoltenberg II-regjeringens budsjettforslag for 2014 ville vedlikeholdsetterslepet økt til om lag 18,2 mrd. kr ved utgangen av 2014. Den nye regjeringen og samarbeidspartiene sørget for at veksten stanset på 17,7 mrd. kr. Med budsjettavtalen for 2015, som ga en ytterligere økning på nær 600 mill. kr til fornying, vil regjeringen og samarbeidspartiene for første gang på flere tiår bidra til å *redusere* vedlikeholdsetterslepet; fra om lag 17,7 til 17,5 mrd. kr. Denne bevilgningsøkningen sørget også for at bevilgningene til drift og vedlikehold av jernbane kom på rute mht. oppfølging av NTP 2014-2023 etter to av fire år, med 50 prosent oppfølging ift. gjennomsnittlig årlig planramme.

Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen for årene 2010-2011 er basert på utregninger gjort av det tyske konsultentselskapet Civity. Utviklingen av etterslepet de etterfølgende år er basert på Jernbaneverkets estimerte årlige fornyelsesbehov på om lag 2 100 mill. kr for å holde standarden på jernbaneanleggene uendret. Dvs. at vedlikeholdsetterslepet er antatt å øke/redusere med det som bevilges under/over 2 100 mill. kr til «fornyng» på kap./post 1350/23 Drift og vedlikehold. Fornyelse av signalanlegg med ERTMS holdes utenfor i beregningene av likevektsnivået og kommer i tillegg.

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

### **Riksveger**

En overordnet sammenligning av bevilgede midler sammenlignet med vurdert behov for at etterslepet ikke skal øke, tilsier at vedlikeholdsetterslepet har økt hvert år siden 2010 og fram

til 2014. Det foreligger imidlertid ikke sammenlignbare tall for utvikling i vedlikeholdsetterslepet i perioden som etterspørres. På grunn av endringer i metodikk for beregning vil det ikke være hensiktsmessig å presentere tall for perioden 2010-2015. Statens vegvesen har heller ikke lagt opp til å gjøre nye beregninger av vedlikeholdsetterslepet for hvert budsjettår i denne NTP-perioden.

Til Nasjonal transportplan 2014-2023 ble forfallet på riksveger estimert å være i størrelsesorden 30-45 mrd. 2012-kr ved inngangen til planperioden. Videre vekst, stans i veksten eller reduksjon av forfallet avhenger først og fremst av midlene satt av til vedlikehold på Statens vegvesens budsjett. Midler til å ta igjen etterslep er finansiert som investering over underposten *Fornyning*. I tillegg blir det gjennomført tiltak som kan defineres som fornying over programområdet *utbedringstiltak*.

Etter oppstarten av planperioden i Nasjonal transportplan 2014-2023 er utviklingen i vedlikeholdsetterslepet på riksveg som følger:

- I 2014 medfører manglende bevilgninger til vedlikehold en økning i forfallet, mens bevilgning på om lag 400 mill. kr til underposten *Fornyning* medfører totalt at forfallet ikke øker. I tillegg ble det gjennomført tiltak som kan defineres som fornying over programområdet *utbedringstiltak* med 155 mill. kr. Vedlikeholdsetterslepet var dermed noe lavere ved utgangen enn ved inngangen til 2014. For ordens skyld nevnes at etter tilleggsproposisjon, budsjettforliket og RNB er bevilgning til vedlikehold og fornying økt med 400 mill. kr sammenlignet med Stoltenberg II regjeringens forslag til statsbudsjett for 2014.
- I 2015 er det budsjettet med tilstrekkelig midler til vedlikehold til at videre vekst i forfallet stanses, og 797 mill. kr til å ta igjen forfall over post 30.6 Fornyning. I tillegg vil det bli gjennomført tiltak som kan defineres som fornying over programområdet *utbedringstiltak* med 280 mill. kr. Bevilgningen i 2015 vil dermed isolert sett innebære at forfallet på riksvegnettet blir redusert med i underkant av 1,1 mrd. kr i 2015.

Vedlikeholdsetterslepet på det statlige vegnettet ble definert og beregnet i prosjektet *Vegkapital* i 2003. Metodikken som ble benyttet ble aldri implementert i noe beregningsverktøy, men ble gjennomført som en manuell beregning som er dokumentert i rapportene *Beregning av vedlikeholdsetterslep for riksvegnettet (2003)* og *Beregning av vedlikeholdsetterslep for fylkesvegnettet (2005)*. Etter prosjektet *Vegkapital* ble det ikke gjennomført detaljerte beregninger etter samme metodikk. I perioden 2004-2009 gjorde Statens vegvesen overordnede vurderinger på vegnettsnivå av utviklingen til etterslepet basert på sammenligning av vurdert behov for at etterslepet ikke skulle øke og faktisk tildelte/brukte midler til vedlikehold. Disse overordnede oppdateringene viste en økning i vedlikeholdsetterslepet for riksvegnettet hvert år i perioden 2003-2009.

I 2010 ble det i forbindelse med det innledende arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 besluttet å ikke videreføre metodikken for å beregne vedlikeholdsetterslep som var brukt i Vegkapitalprosjektet. Vedlikeholdsetterslepet slik det ble definert og beregnet i Vegkapitalprosjektet i 2003 innebar at kostnaden for å fjerne forfallet ble beregnet ut fra en strategi som kun omfatter ordinære vedlikeholdstiltak. I praksis vil det i mange tilfeller være rasjonelt og økonomisk optimalt å foreta større utskiftninger, og ikke kun rette opp forfallet på enkeltobjekter. I andre tilfeller vil det også være nødvendig å foreta oppgraderinger når det

først gjennomføres tiltak for å oppfylle krav som gjelder i dag, men som ikke var gjeldende på det tidspunktet vegkonstruksjonen ble bygget.

Statens vegvesen vurderte i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023 vedlikeholdsetterslepet og tilhørende oppgraderinger med bakgrunn i foreliggende tilstandsinformasjon i Nasjonal vegdatabank og andre fagspesifikke forvaltningssystemer, supplert med lokal kunnskap og faglige vurderinger av tilstand, tiltak og kostnader. Vurdering av vedlikeholdsetterslepet og tilhørende oppgraderinger for riks- og fylkesveger ble gjort av hver av Statens vegvesens fem regioner etter retningslinjer gitt av Vegdirektoratet. For de viktigste og mest omfangsrike vegobjektene har Statens vegvesen god tilstandsinformasjon og dermed godt grunnlag for å gjøre slike vurderinger.

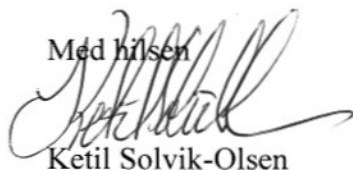
Tabellen under viser midler til drift og vedlikehold av riksveg (hele post 23), samt vedlikehold (deler av post 23) og summen av investeringspostene på Statens vegvesens budsjett, justert for økt merverdiavgift etter 1.1.2013, og hvor endringer i revidert nasjonalbudsjett og nysalderingen er hensyntatt.

**Tabell 2: Bevilgninger drift og vedlikehold, og investeringer 2010-2015, riksveger**

(Mill. 2015-kr)

År	Drift og vedlikehold av riksveg m.m. (hele post 23 på kap. 1320)	Vedlikeholdsmidler riksveg	Investeringsmidler riksveg (postene 30, 31, 35, 36 og 37 på kap. 1320)
2010	7 990	1 600	10 200
2011	9 230	2 470	9 640
2012	9 030	2 200	10 660
2013	9 610	2 160	11 940
2014	10 138	2 430	12 937
2015	10 485	2 860	13 721

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen

Kopi:

Vegdirektoratet  
Jernbaneverket