

Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

Spørsmål 186:

På spørsmål om vedlikeholdsetterslepet for vei og bane, svarer departement på spm 1 at de ikke lenger beregner vedlikeholdsetterslepet på vei fordi det er viktigere å ha fokus på tilstanden til veien og at det ikke er noe poeng i å beregne etterslepet i kroner og øre. På spørsmål 14, om vedlikeholdsetterslepet på jernbane derimot, er det beregnet i kroner og øre hva som skjer med etterslepet som følge av prioriteringene i forslaget til ny NTP. Hva er grunnen til at en har ulik til-nærming til dette på vei og bane

Svar:

I prinsippet er tilnærmingen til dette ikke så ulik på vei og jernbane.

På vei skjer det nå en dreining fra teknisk beregning til reell tilstand. Bane har imidlertid kommet en del lenger enn i veisektoren når det gjelder kartlegging av reell tilstand.

Bedre bruk av teknologiske muligheter innen bl.a. sensorer og data åpner for at vurdering av veiinfrastrukturens tilstand etter hvert vil ta utgangspunkt i hvordan det faktisk står til med infrastrukturen, og dermed sikre at ressursene som brukes til vedlikehold har best mulig effekt.

Det vi derimot mer kvalitativt kan si, er at etterslepet reduseres i Nasjonal transportplan 2025-2036 fordi det legges til grunn et nivå på drift- og vedlikehold som et beste anslag på hva som er nødvendig for å opprettholde tilstanden. Investeringer, både fornying av elementer, utbedringer og ny vei bidrar til å bedre tilstanden (og dermed redusere etterslepet).

Bane NOR og Statens vegvesen har jobbet systematisk over flere år med å få bedre datagrunnlag for å kunne målrette vedlikeholdsinnsetningen bedre. Arbeidet har kommet noe lenger på banesiden og med bedre oversikt over tilstanden kan de også gi et bedre anslag på hva det vil koste og få løftet standarden på infrastrukturen.

Jernbaneinfrastrukturen består av mange ulike komponenter, med ulik forventet levetid. Den økonomiske størrelsen av vedlikeholdsetterslepet er basert på den økonomiske verdien av komponenter som har behov for fornyelse. Tidligere ble denne beregningen kun basert på tekniske antakelser om når levetiden til infrastrukturen utløper. Bane NOR innhenter store mengder data gjennom blant annet målevogner som kjører på hele banenettet. Med bedre data, sensorteknologi og kunnskap om infrastrukturen får man økt oversikt over komponentenes faktiske tilstand. Basert på datadrevet fornyingsbehov kan arbeidet rettes bedre inn mot der det er reelt behov for fornying, og innsatsen gir økt effekt.

Det er et viktig premiss i arbeidet med vedlikehold og fornyelse, at fokus skal vris fra ressursinnsats til måloppnåelse og at innsatsen skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene av feil for nettet for øvrig er størst.