

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

### Spørsmål 1:

**Vedlikeholdsetterslep vei og bane:** Hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet på hhv. vei og bane reduseres med forslaget til NTP, ved utgangen av første seksårsperiode, og ved slutten av 12-årsperioden? I hvilket år vil vedlikeholdsetterslepet på hhv. vei og bane for første gang reduseres, med de midlene som ligger i forslaget til NTP 2025-2036?

### Svar:

#### Vei

Det er ikke lagt inn noe konkret, oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslep på riksvei i NTP 2025-2036. Regjeringen legger i stedet opp til å styre innsatsen etter veinettets tilstand.

Ved å øke rammene for drift og vedlikehold betydelig, sammen med å bygge nytt kun der vi må, prioritere vedlikehold og fornye der tilstanden tilsier det, vil vi få mer for pengene.

Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene, fremover se på muligheter for å innhente aggregerte data om fylkesvei på en standardisert måte som et grunnlag for prioriteringer.

Regjeringens plan for å redusere vedlikeholdsetterslep innebærer med andre ord at fokus vris fra ressursinnsats til måloppnåelse. Utviklingen i veinettets tilstand følges med nye indikatorer, der innsatsen er datadrevet samt tilstands-/kunnskapsbasert. I NTP prioriteres det tilstrekkelig midler til drift og vedlikehold slik at veiens funksjon opprettholdes. Tilstanden forbedres gjennom fornying og investeringer. Det er store bindinger knyttet til igangsatte investeringsprosjekter ved inngangen til planperioden. Det innebærer at det vil ta noe tid å realisere dreiningen av ressursbruken i retning drift, vedlikehold og mindre investeringer.

#### Bane

Regjeringens viktigste prioritering for jernbanen i planperioden er å øke innsatsen til drift, vedlikehold og fornying. Det krever prioritering av ressurser, men også nye måter å arbeide på. Fokus skal vris fra ressursinnsats til måloppnåelse, og innsatsen skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene av feil for nettet for øvrig er størst. Med bedre data, sensorteknologi og kunnskap om infrastrukturen kan Bane NOR basere seg på datadrevet fornyelsesbehov og rette arbeidet bedre inn mot der det er reelt behov for fornying og innsatsen gir økt effekt.

I Prop. 1S (2023–2024) viste beregningene at vedlikeholdsetterslepet ville ligge på om lag 32,9 mrd. kr ved utgangen av 2024. Etterpå har det blitt omdisponert midler fra investeringer (post 73) til drift, vedlikehold og fornying (post 71), og det gir et nytt beregnet nivå på 30,3 mrd.kr ved utgangen av 2024.

Regjeringens prioritering av fornying innebærer at etterslepet øker noe i første seksårsperiode, og innhentes noe i andre seksårsperiode, slik at det i sum ikke øker i planperioden. Vedlikeholdsetterslepet er her definert som etterslepet innen fornyelse av infrastrukturen.

I arbeidet med NTP 2025-2036 er det anslått et grunnbehov for fornyelse for å opprettholde dagens tilstand for jernbanen på et årlig snitt på 7,8 mrd. 2024-kroner. Gitt fordelingen mellom første og andre seksårsperiode, vil etterslepet øke med gjennomsnittlig 1,6 mrd. kroner årlig i første seksårsperiode. Dette gir et etterslep etter første seksårsperiode på om lag 39,9 mrd. kroner. I andre seksårsperiode vil etterslepet hentes inn igjen, og det er beregnet at det vil ligge på om lag 30 mrd. kr. ved utgangen av planperioden.