

Ber om vedlikeholdsnøkkel for vei og bane

Arbeidsgiverforeningen Spekter ber om at Stortinget innfører en vedlikeholdsnøkkel som sier at for hver krone som brukes på nyinvesteringer i vei og jernbane, må man samtidig bevilge en krone til vedlikehold. Nøkkelen bør være i kraft inntil man har fått kontroll på vedlikeholdsetterslepet og forberedt infrastrukturen på ekstremvær, anslagsvis ut perioden for Nasjonal transportplan 2025-36.

Spekters innspill til Transport- og kommunikasjonskomiteen. Høring i Prop. 1 S (2023-2024) Statsbudsjettet 2024.

Vedlikeholdsetterslepet i samferdselsinfrastrukturen har blitt irrasjonelt stort og prioriteringen mellom investeringer og vedlikehold er irrasjonelt skjev. Det haster med å rette opp dette, og økningen i ekstremvær gjør at det haster enda mer enn før. Samferdselsministeren har kommunisert tydelig at vi må ta bedre vare på den infrastrukturen vi har. Spekter støtter dette budskapet helhjertet. Dessverre finner vi få spor av en slik prioritering i budsjettet. Det blir nedgang i fornyelsen både på jernbanen og på riksvei, sistnevnte med et nominelt kutt på 400 millioner.

Arbeidsgiverforeningen Spekter er tilfreds med at det i budsjettforslaget for 2024 holdes rasjonell framdrift i pågående investeringer. Noe annet ville vært ufornuftig. Men de store bindingene på investerings siden gjør det vanskelig å prioritere vedlikehold innenfor rammene som regjeringen har satt. Hvis rammene ikke skal økes, bør man derfor være forsiktig med hvor mange nye store investeringsprosjekt som igangsettes hvert år.

Vedlikeholdsetterslepet er økonomisk irrasjonelt

Regjeringens budsjettforslag tilsier at vedlikeholdsetterslepet på jernbanen vil øke med 1,3 milliarder i år og 1,8 milliarder neste år, til nær 33 milliarder kroner ved utgangen av 2024. For riksveiene ble etterslepet estimert til 33 milliarder kroner ved framleggelsen av Nasjonal transportplan-forslaget i 2017. For fylkesveiene er det nylig kommet oppdaterte tall som viser et vedlikeholdsetterslep på omkring 100 milliarder kroner.

Det er konsensus i fagmiljøene om at det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å redusere etterslepet. Mangel på vedlikehold gir redusert framkommelighet og økt slitasje på kjøretøy. Det gir redusert komfort og kan gi redusert sikkerhet. Manglende vedlikehold gir også redusert pålitelighet – særlig i møte med ekstremvær.

Brokollapsen på Dovrebanen i sommer er et ekstremt, men illustrerende eksempel: Ekstremvær var den utløsende årsaken til kollapsen. Men den kunne etter all sannsynlighet vært forhindret med mer vedlikehold, og med det de store problemene for godsnæringen og for togpassasjerene. Regjeringen har så langt foreslått 270 millioner i kompensasjon til godstogselskapene for å sikre at gods på bane i Norge overlever, noe som er helt nødvendig. I tillegg kommer kostnadene til persontrafikken, og ikke minst til å bygge opp igjen brua. Dersom vedlikehold hadde vært prioritert høyere i tidligere statsbudsjett, kunne brufundamentene vært sikret mot erosjon for en liten brøkdel av det som nå brukes på å håndtere skadene. Ekstremværet ga også en lang rekke andre skader som stengte sporet rundt omkring på Østlandet og i Trøndelag. Mange av dem kunne vært forhindret. Til sammenligning: På Randsfjordbanen ble Bane NOR ferdig med å oppgradere stikkrennene i sommer, før ekstremværet kom. Der ble ikke jernbanen oversvømt ett eneste sted.

For lave rammer til vedlikehold er også irrasjonelt for vedlikeholdet i seg selv. Kombinasjonen av stort etterslep og små tilgjengelige ressurser gjør at man må løpe etter det som er sikkerhetskritisk og der hvor skadene er mest alvorlige. Mindre skader blir ikke tatt i tide, så det blir følgeskader. Det blir også vanskeligere å få rasjonell gjennomføring – for eksempel at man tar alt vedlikeholdet i en veitunnel når man likevel oppgraderer etter tunnelforskriften. Da kunne man sluppet å rigge opp/ned flere ganger og fått mindre stenging av tunnelen. Lave bevilgninger gjør altså at man også får mindre vedlikehold ut av hver krone av de allerede knappe midlene.

Regionreformen skaper utfordringer for veivedlikeholdet

Budsjettforslaget viser tydelig hvordan flyttingen av fylkesvei-administrasjonen fra Statens vegvesen til 11, snart 15 fylker, fører til store kostnadsøkninger – ikke bare på fylkesvei, men også riksvei. Dyrere driftskontrakter spiser av rammen, og det går igjen ut over vedlikeholdet. Det kan og må håndteres, f.eks. med bedre samarbeid og samordning. Å vurdere Nye Veiers framtid i denne sammenheng blir å rette baker for smed. Nye Veier har inngått kostnadseffektive kontrakter, og lar tilgjengelige midler etter vedlikehold styre utbyggingstempoet i stedet for å kutte i vedlikeholdet. Nye Veier få bør fortsette sin effektive virksomhet, og tillit til å gjøre samme vurderinger burde vært vist også Statens vegvesen og Bane NOR.

Ber om at nye store prosjekt settes på vent inntil det er rom for nok vedlikehold

Gitt samferdselsbudsjettets økonomiske rammer er Arbeidsgiverforeningen Spekter tilfreds med at det ikke foreslås å starte nye store jernbaneinvesteringer i 2024. Hvis man holder noe igjen på dette et par år framover, kan det gi rom i budsjettene til et mer forsvarlig nivå på vedlikeholdet.

Av samme grunn er Spekter skeptisk til at det foreslås å starte opp tre nye store veiprojekt på Statens vegvesen sitt budsjett i 2024. De store prosjektene Sotrasambandet i Vestland og E10/Rv. 85 i Troms og Nordland ble satt i gang i fjor. De to sistnevnte har en bevilgning på nesten 4 milliarder kroner i 2024 alene, i tillegg til Rogfast og andre store prosjekt som er under bygging. Prioriteringen av de tre ovennevnte prosjektene er i seg selv bra, men har staten egentlig råd akkurat nå til å bygge så mye ny veiinfrastruktur når den ikke finner penger til vedlikehold? Hvis man ikke ønsker å øke samferdselsbudsjettet, burde man kanskje ventet et år til med ett av prosjektene? Effekten i 2024 kunne vært en økning i vedlikeholdet av riksvei på 5-10 %. I årene deretter kunne man skapt budsjettmessig rom til en betydelig vedlikeholdssatsing om man passet på å ha ett investeringsprosjekt mindre i porteføljen til enhver tid.

Statsbudsjettet for 2024 sammenlignet med Vedlikeholdsnøkkelen

Nedenfor er en kortfattet oversikt over investerings- og vedlikeholdsmidler i budsjettforslaget for 2024 og etter Spekters vedlikeholdsnøkkel. Som følge av de ovennevnte bindingene er det ikke mulig å innføre nøkkelen fra 2024, men man bør forsøke å komme dit så raskt som praktisk mulig, slik at den gjennomføres i NTP 2025-36 sett under ett. Spekter legger til grunn at satsingen kan fjerne vedlikeholdsetterslepet på riksvei i NTP-perioden, eller til å redusere etterslepet både på riksvei og fylkesvei. På jernbanen vil satsingen forbedre vedlikeholdstilstanden betydelig, og dermed gi en kraftig reduksjon i forsinkelser og innstillinger, og mye bedre motstandskraft mot ekstremvær. Hvis det ønskes et høyere utbyggingstempo/flere prosjekter, må totalrammen i så fall økes i stedet for å kutte i nødvendig vedlikehold.

	Budsjettforslag 2024		Vedlikeholdsnøkkelen	
	Riksvei*	Jernbane	Riksvei*	Jernbane**
Bevilgning til investeringer	10	17	6,5	10,5
Bevilgning til vedlikehold	3	6	6,5	12,5

* For riksvei suppleres investeringene med midler fra bompenger. I 2023/24 kommer det ca. 1 kr i bompenger pr krone i bevilgning.

** Jernbanedirektoratet og Bane NORs forslag til NTP 2025-36. Avrundet tilsvarer det 1:1.