DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2026

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4358 og 5641

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2026

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4358 og 5641

Innhold

Del I **Innleiing** 9

1 **Mål og hovudprioriteringar** 11
1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken 11
1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2026 13

2 **Oppmodingsvedtak** 17
2.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak 17
2.2 Stortingssesjonen 2024–2025 19
2.3 Stortingssesjonen 2023–2024 27
2.4 Stortingssesjonen 2022–2023 34
2.5 Stortingssesjonen 2021–2022 38
2.6 Stortingssesjonen 2020–2021 39

3 **Oversikt over budsjettforslaget mv.** 41
3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel 41
3.2 Bruk av stikkordet «kan overførast» 44
3.3 Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2025 45

Del II **Nærmere omtale av bevilgningsforslagene** 47

4 **Nærmere omtale av bevilgningsforslagene** 49

Programområde 21 Innenlands transport 49

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m. 49
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet 50
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet 53
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. 54

Programkategori 21.20 Luftfartsformål 57
Kap. 1310 Flytransport 62
Kap. 1313 Luftfartstilsynet 63
Kap. 4313 Luftfartstilsynet 64
Kap. 1314 Statens havarikommisjon 64
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS 65
Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS 65

Programkategori 21.30 Veiformål 67
Kap. 1320 Statens vegvesen 83
Kap. 4320 Statens vegvesen 94
Kap. 1321 Nye Veier AS 95
Kap. 1323 Vegtilsynet 97
Nærmere om investeringsprogrammet 99

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak 115
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak 116
Kap. 4330 Særskilte transporttiltak 118
Kap. 1332 Transport i byområder mv. 119
Byomtaler – byvekstavtaler 124

Programkategori 21.50 Jernbaneformål 139
Kap. 1352 Jernbanedirektoratet 159
Kap. 4352 Jernbanedirektoratet 175
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn 176
Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn 177
Kap. 1358 Norske tog AS 177
Kap. 4358 Norske tog AS 179
Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS 179
Kap. 5641 Renter fra Norske tog AS 180
Kap. 5672 Bane NOR SF – Utbytte 180

Programområde 22 Posttjenester 183

Programkategori 22.10 Posttjenester 183
Kap. 1370 Posttjenester 184

Del III **Omtale av særlege tema** 185

5 **Klima og miljø** 187
5.1 Klima 187
5.1.1 Innsatsen for å redusere utsleppa frå transportsektoren 188
5.1.2 Utsleppseffekt av nye investeringsprosjekt 191
5.2 Naturmangfald og arealbruk 192

6 **Oppfølging av FNs berekraftsmål** 195

7 **Samfunnstryggleik** 198
7.1 Totalforsvaret 198
7.2 Implementering av tryggingslova 199
7.3 Digital tryggleik 200
7.4 Klimatilpassing 200
7.5 Andre saker 201

8 **Samferdsel og kommunesektoren** 202
8.1 Ansvar og finansiering 202

8.1.1 Ansvar, oppgåver og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåa 202
8.1.2 Finansiering og prioriteringar 202
8.2 Nærmare om fylkesveg, -ferjer og kollektivtransport 203
8.2.1 Fylkesvegane 204
8.2.2 Fylkesvegferjer 205
8.2.3 Kollektivtransport 205

9 Likestilling i transportsektoren 207
9.1 Fremme likestilling og hindre diskriminering 207
9.2 Likestilling mellom kvinner og menn 207

10 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder 210

Forslag 212

Vedlegg
1 Fullmakter 222

Tabelloversikt

Tabell 1.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2025–2036 i første seksårsperiode 12
Tabell 1.2 Utgifter fordelte på programkategoriar 13
Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer 17
Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel og post 45
Tabell 3.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel og post 46
Tabell 4.1 Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveiprosjekter som åpnet for trafikk i 2024 73
Tabell 4.2 Strekninger med prosjektkostnad over 1 000 mill. kr åpnet for trafikk i 2024 74
Tabell 4.3 Anslåtte virkninger av store prosjekter som åpner for trafikk i 2026 82
Tabell 4.4 Statlige bindinger på kap. 1320 Statens vegvesen 84
Tabell 4.5 Anslått fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen 88
Tabell 4.6 Fylkesfordeling av rentekompensasjon 91
Tabell 4.7 Bompenger stilt til disposisjon fra bompengeselskapene til investeringer 98
Tabell 4.8 Innbetalte bompenger fra bompengeinnkreving på riks- og fylkesvei 99
Tabell 4.9 E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss – prosjekter 101
Tabell 4.10 E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger – prosjekter . 103
Tabell 4.11 E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger – prosjekter 104
Tabell 4.12 E39 Ålesund–Trondheim – prosjekter 105
Tabell 4.13 E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger – prosjekter 106
Tabell 4.14 E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger – prosjekter 108
Tabell 4.15 E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger – prosjekter 109
Tabell 4.16 E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger – prosjekter 110
Tabell 4.17 Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger – prosjekter 111
Tabell 4.18 E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger – prosjekter 112
Tabell 4.19 E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger – prosjekter 113
Tabell 4.20 E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger – prosjekter 114
Tabell 4.21 Statens direkte bidrag til avtaler i byområdene 120
Tabell 4.22 Tilskudd til byområder over kap. 1332, post 66 121
Tabell 4.23 Utvikling i personbiltrafikken i byområder med belønningsavtale 122

Tabell 4.24 Belønningsavtale i 2026 123
Tabell 4.25 Trafikkutviklingen i Oslo-området 126
Tabell 4.26 Supplerende indikatorer i Oslo-området 126
Tabell 4.27 Foreløpig fordeling av midler til Oslo-området i 2026 127
Tabell 4.28 Fornebubanen 128
Tabell 4.29 Trafikkutviklingen i Bergens-området 129
Tabell 4.30 Supplerende indikatorer i Bergens-området 129
Tabell 4.31 Foreløpig fordeling av midler til Bergens-området i 2026 130
Tabell 4.32 Trafikkutviklingen i Trondheims-området 131
Tabell 4.33 Supplerende indikatorer i Trondheims-området 131
Tabell 4.34 Foreløpig fordeling av midler til Trondheims-området i 2026 132
Tabell 4.35 Metrobuss 133
Tabell 4.36 Trafikkutviklingen på Nord-Jæren 134
Tabell 4.37 Supplerende indikatorer på Nord-Jæren 134
Tabell 4.38 Foreløpig fordeling av midler til Nord-Jæren i 2026 135
Tabell 4.39 Bussveien 136
Tabell 4.40 Trafikkutviklingen i tre byområder 137
Tabell 4.41 Supplerende indikatorer i tre byområder 137
Tabell 4.42 Foreløpig fordeling av midler til tre byområder i 2026 138
Tabell 4.43 Drift, vedlikehold, fornying og investeringer på jernbanen i 2024 – anslag og forbruk 141
Tabell 4.44 Klimagassutslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur 143
Tabell 4.45 Persontransport med tog på ulike togtyper i 2024 147
Tabell 4.46 Mål og resultater for drifts-stabilitet i 2024 150
Tabell 4.47 Kostnadsramme for store jernbaneprosjekter 168
Tabell 5.1 Del nyregistrerte nullutslepps-køyretøy 189
Tabell 5.2 Vare- og lastebilar med null-utslepp og biogass i dei største byane 190
Tabell 5.3 Direkte og indirekte utslepp for nye store veg- og jernbane-prosjekt med mogleg anleggs-start i 2026, i tonn CO_2-ekvivalentar 192
Tabell 5.4 Naturmangfaldsindikator og arealrekneskap for jordbruk og naturareal for nye store veg- og jernbaneprosjekt med mogleg oppstart i 2026, i dekar 193
Tabell 8.1 Fylkesveg og fylkeskommunale utgifter til fylkesveg i 2024 204
Tabell 8.2 Fylkeskommunale utgifter til kollektivtransport i 2024 205
Tabell 9.1 Prosentdel kvinner tilsett i Samferdselsdepartementet og etatane og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 208
Tabell 9.2 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldre-permisjon. Prosentdel kvinner ... 208
Tabell 9.3 Legemeldt sjukefråvær i prosent 209
Tabell 10.1 Godtgjering til administrerande direktør/konsernsjef i 2024 210

Figuroversikt

Figur 4.1 Passasjerer ved norske lufthavner 2014–2024 58
Figur 4.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og målkurve for utviklingen frem til 2030 og 2050 72
Figur 4.3 Transportkorridorene for riksveinettet 100
Figur 4.4 Antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanenettet 2015–2024 144
Figur 4.5 Persontrafikk med tog 2015–2024 147
Figur 4.6 Godstrafikk med tog 2015–2024 ... 148
Figur 4.7 Punktlighet for person- og godstog 2015–2024 149
Figur 4.8 Regularitet persontog 2015–2024 150
Figur 4.9 Kundetilfredshet for togselskapene 2022–2024 152
Figur 5.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren i 1990 og 2015–2024 etter utsleppskjelde ... 188
Figur 5.2 Køyretøy etter drivstofftype 2018–2024 189
Figur 8.1 Kollektivtransport i heile landet... 206
Figur 8.2 Kollektivtransport i dei fire største byane 206

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2026

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4358 og 5641

Tilråding fra Samferdselsdepartementet 26. september 2025,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)

Del I
Innleiing

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken er: *Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i heile landet i 2050*, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

For lenge har drift, vedlikehald og utbetringar ikkje blitt prioritert. Denne regjeringa vil snu ei utvikling der kritisk transportinfrastruktur ikkje blir vedlikehalden i takt med behovet, og held fram satsinga på drift, vedlikehald og utbetringar.

Manglande vedlikehald aukar risikoen for ulykker, reduserer framkoma og gir næringslivet lite føreseielege høve. Svikt i infrastrukturen utfordrar samfunnstryggleiken, og klimaendringane aukar utfordringane for framkoma og trafikktryggleiken. Transportsystemet i heile landet skal bli sikrare og meir motstandsdyktig mot ekstremvêr, ras, skred og flaum. Drift og vedlikehald skal sørge for at infrastrukturen i større grad kan bli halden open, òg når den blir sett under press.

Den endra tryggingspolitiske situasjonen gjer at trussel- og risikobiletet må forståast på ein annan måte enn før. Regjeringa vil ta omsyn til militær mobilitet i vurdering og prioritering av tiltak i transportinfrastrukturen.

Nye investeringsprosjekt skal gjennomførast der det er nødvendig. Samstundes skal klimagassutsleppa reduserast, og vi skal unngå nedbygging av verdifull natur og dyrka mark. For å nå nullvekstmålet i dei største byområda prioriterer regjeringa tiltak for kollektivtransport og for å sykle og gå. Visjonen om null drepne og hardt skadde ligg til grunn i arbeidet for å nå etappemålet om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2030.

Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2025–2036 lagt opp til ei statleg ramme på 1 302,7 mrd. 2026-kr for heile perioden. I tillegg er det lagt til grunn 108,5 mrd. 2026-kr i bompengar. Samla utgjer dette 1 411,2 mrd. 2026-kr i planperioden.

Statsbudsjettet for 2026 er det andre i oppfølginga av Nasjonal transportplan 2025–2036. Ressursbruken i det einskilde budsjettåret vil tilpassast det samla økonomiske opplegget i statsbudsjettet. Tabell 1.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2025–2036 i budsjettforslaget for 2026. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse. Etter behandlinga av meldinga er den statlege ramma auka med 3,7 mrd. kr som gjeld meirverdiavgifta for jernbanedelen av Fellesprosjektet Vossebana/E16 Arna–Stanghelle, jf. Prop. 97 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark*.

Tabell 1.1 Oppfølging Nasjonal transportplan 2025–2036 i første seksårsperiode

Mrd. 2026-kr

Nemning	Gj.sn. per år NTP 2025–2030	Løyving 2025[5]	Budsjettforslag 2026
Riksvegar	48,7	46,5	48,0
Tilskot fylkesvegar[1]	5,5	5,1	4,8
Byområde[2]	7,9	7,6	7,0
Jernbane[3]	36,4	33,2	31,2
Kystforvaltning	3,2	2,5	2,3
Luftfart	0,9	2,9	2,2
Tverrsektorielle tiltak[4]	0,5	0,4	0,4
Sum	103,2	98,2	96,1

[1] Tilskot til fylkesveg viser tilskot til fylka under Statens vegvesen og delar av rammetilskotet til fylkeskommunar som er fordelt særskild.

[2] Mindre investeringstiltak på riksveg i byområda utført av Statens vegvesen, som er ein del av løyvinga under Programkategori 21.30 Vegformål, inngår i summane for byområda. Midlar til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbana i byvekstavtalane er ikkje inkludert.

[3] Jernbanedelen av Fellesprosjektet Vossebana/E16 Arna–Stanghelle, som er ein del av løyvinga under Programkategori 21.30 Vegformål, inngår i summane for jernbane.

[4] Inkluderer transportforsking, pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar, Barnas transportplan, reiseplanleggar og elektronisk billettering og tettare samarbeid om data.

[5] Løyving 2025 viser budsjettet inkl. endringar i samband med revidert nasjonalbudsjett 2025, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* og Innst. 540 S (2024–2025).

Det er foreslått å løyve 96,1 mrd. kr til formål under Nasjonal transportplan. Formål under Nasjonal transportplan inkluderer òg den ikkje-avgiftsfinansierte delen av verksemda til Kystverket og delar av rammetilskotet til fylkeskommunane (opprusting og fornying av fylkesvegnettet, kompensasjon for å følgje opp forskrift om tunnelsikkerheit og ras- og skredsikringstiltak på fylkesveg). Løyvingsforslaget til formål under Nasjonal transportplan gir ein nominell auke på 1,5 mrd. kr i 2026 frå saldert budsjett 2025. Dette gir ein reell nedgang på 1,9 mrd. kr. Reduksjonen gjeld m.a. redusert behov for løyvingar til igangsette jernbaneinvesteringar, utbygging av lufthamnene i Bodø og ved Mo i Rana og statleg tilskot til store kollektivprosjekt. I løyvingsforslaget blir det lagt til grunn rasjonell gjennomføring av igangsette prosjekt og oppstart av fleire mindre investeringsprosjekt på veg, jernbane og i dei største byområda. I tråd med prioriteringane i transportplanen er drift, vedlikehald og fornying av jernbana prioritert. Det høge nivået på drift og vedlikehald av riksveg blir vidareført og reelt styrkt i 2026.

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet tek utgangspunkt i måla i Nasjonal transportplan 2025–2036

- enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet
- bidra til oppfylling av Noregs klima- og miljømål
- nullvisjon for drepne og hardt skadde
- effektiv bruk av ny teknologi
- meir for pengane

Dei transportpolitiske måla heng saman med og bidreg til FNs berekraftsmål retta mot transportsektoren. Hovudprioriteringane i budsjettet for 2026 er nærmare omtalte i kapittel 1.2.

Nokre av ansvarsområda til Samferdselsdepartementet er ikkje ein del av dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2025–2036. Der marknaden ikkje leverer eit tilfredsstillande flyrutetilbod på kommersielle vilkår, kjøper staten flyrutetenestar. Regjeringa held fram med å satse på eit godt tilbod gjennom kjøp av innanlandske flyruter.

Føremålet med staten sitt kjøp av sjøtransporttenester frå Hurtigruten Coastal AS og Havila

Kystruten AS er å sikre eit dagleg tilbod heile året mellom Bergen og Kirkenes for distansereisande og for godstransport nord for Tromsø.

Regjeringa vil sikre eit godt posttilbod, tilpassa den endra etterspurnaden etter posttenester. Det overordna målet for regjeringa sin postpolitikk er at brukarar over heile landet skal ha tilgang til gode og framtidsretta posttenester til ein overkommeleg pris.

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2026

Tabell 1.2 Utgifter fordelte på programkategoriar

Mill. kr

Nemning	Rekneskap 2024	Saldert budsjett 2025	Budsjettets stilling per 1. halvår	Forslag 2026
Programområde 21 Innanlands transport				
21.10 Administrasjon m.m.	513,1	504,2	500,8	540,3
21.20 Luftfartsformål	4 803,3	5 412,2	5 581,4	4 935,0
21.30 Vegformål	43 521,6	46 891,5	47 145,4	50 449,7
21.40 Særskilde transporttiltak	7 595,2	8 723,2	8 393,2	8 477,0
21.50 Jernbaneformål	31 710,2	32 086,3	32 602,6	31 703,9
Sum ordinære utgiftsløyvingar	88 143,3	93 617,4	94 223,4	96 105,9
Sum lånetransaksjonar	0,0	0,0	6 605,5	4 016,2
Sum Innanlands transport	88 143,3	93 617,4	100 828,9	100 122,1
Programområde 22 Posttenester				
22.10 Posttenester	1 767,6	1 890,5	1 890,5	2 012,0
Sum Posttenester	1 767,6	1 890,5	1 890,5	2 012,0
Sum Samferdselsdepartementet	89 911,0	95 507,9	102 719,4	102 134,1

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er

- drift, vedlikehald og fornying av jernbaneinfrastrukturen
- drift og vedlikehald av riksveg
- rasjonell gjennomføring av igangsette prosjekt, inkl. anleggsstart i einskilde nye investeringsprosjekt
- nye prosjekt i byvekstavtalane i dei fire største byområda
- kjøp av nye regiontog

I samsvar med prioriteringane i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å ta vare på det vi har, blei *drift, vedlikehald og fornying av jernbaneinfrastrukturen* auka med 3,2 mrd. kr i budsjettet for 2025. Regjeringa foreslår å auke løyvinga med ytterlegare 1,0 mrd. kr i 2026. Løyvinga skal bidra til å nå måla om ein sikker og tilgjengeleg jernbaneinfrastruktur.

Drift og vedlikehald av riksveg blei auka med 1,1 mrd. kr i saldert budsjett for 2025. Regjeringa prioriterer eit framleis høgt nivå på drift og vedlikehald av riksvegane, med ei auke på ytterlegare 0,6 mrd. kr i 2026. Dette gir ei reell styrking som legg til rette for eit trygt vegnett med god framkome i heile landet.

Samla legg regjeringa opp til å bruke over 40 mrd. kr til *rasjonell gjennomføring av igangsette prosjekt, inkl. anleggsstart i einskilde nye investeringsprosjekt*. Regjeringa prioriterer målretta utbetringar i heile landet. Ei rekke større og mindre investeringsprosjekt blir gjennomført med bygging av nye lufthamnar, store kollektivprosjekt, riksvegar og jernbanestrekningar. I Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland

er det lagt opp til anleggsstart på den første av dei store entreprisane. Det er vidare lagt til rette for anleggsstart i einskilde nye investeringsprosjekt på jernbane, m.a. ny Hamar stasjon i Innlandet.

Regjeringa vidarefører den langsiktige satsinga for attraktive og klimavennlege byar med god framkome. Byvekstavtalane og andre ordningar skal gjere reisekvardagen enklare i og rundt byane. I tråd med innmeldt behov frå byane, er det sett av midlar til å starte fleire *nye prosjekt i byvekstavtalane i dei fire største byområda* for å fremme kollektivtransport og å sykle og gå.

Regjeringa foreslår ei kostnadsramme på 2,4 mrd. kr for å kjøpe ytterlegare 13 nye regiontog. Dette vil auke togparken frå 2028, og gi enklare og meir komfortabel reisekvardag.

Nærmare om budsjettforslaget

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Samla budsjettforslag til administrasjon m.m. er på 540,3 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 341,9 mill. kr på Samferdselsdepartementets budsjett over kap. 1300. Forslaget omfattar drift av departementet, spesielle driftsutgifter til utgreiingar mv., kontingentar til internasjonale organisasjonar og tilskot til trafikktryggleiksformål. I framlegget til Samferdselsdepartementets driftsutgifter ligg det òg midlar til å administrere låneordninga til Norske tog AS.

Vidare omfattar programkategorien løyvingar til forsking og utvikling over kap. 1301. Her er det samla foreslått å løyve 198,4 mill. kr. Løyvinga vil i hovudsak gå til samferdselsforsking, inkl. ein auke til den nye senterordninga for forsking, *Transport 2050*. Tilskotsordninga til pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplassar blir vidareført.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Samla budsjettforslag til luftfartsformål er 4 935,0 mill. kr. For å følgje opp Nasjonal transportplan 2025–2036 og Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet* foreslår regjeringa å løyve i alt 50 mill. kr for omstilling til null- og lågutsleppsluftfart.

Det er foreslått å løyve 2 498,8 mill. kr til kjøp av innanlandske flyruter. Til å byggje ny lufthamn ved Mo i Rana og flytte Bodø lufthamn er det foreslått eit tilskot til Avinor på i alt 1 926,7 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 353,1 mill. kr til Luftfartstilsynet og 106,4 mill. kr til Statens havarikommisjon.

Programkategori 21.30 Vegformål

Til vegformål er det foreslått å løyve i alt 50 449,7 mill. kr.

Det er foreslått å løyve 43 429,4 mill. kr til Statens vegvesen, 6 998,2 mill. kr til Nye Veier AS og 22,1 mill. kr til Vegtilsynet.

Til Statens vegvesens driftsutgifter er det foreslått å løyve 5 202,0 mill. kr. I forslaget er ein auke på 100 mill. kr til drift og forvaltning av nye IT-system og IT-infrastruktur og ein auke på 40 mill. kr til å etablere automatisk trafikkontroll på nye punkt og strekningar på riksvegnettet.

Det er foreslått å løyve 11 409,0 mill. kr til drift og vedlikehald av riksvegar over budsjettet til Statens vegvesen. I tillegg kjem midlar til drift og vedlikehald i det årlege bidraget til Nye Veier og til OPS-prosjekt. Med løyvingsframlegget blir vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet samla sett redusert med om lag 150 mill. kr.

Til trafikant- og køyretøytilsyn er det foreslått å løyve 2 585,6 mill. kr. Oppgåver knytt til trafikktryggleik og like konkurransevilkår mellom aktørane i transport-, trafikkopplærings- og verkstadbransjen er prioritert.

Med forslaget er det 24,4 mrd. kr til investering i riksvegar, inkl. løyvinga til Nye Veier som hovudsakleg går til investering. I tillegg kjem 13,1 mrd. kr i bompengefinansiering til riksvegsinvesteringar.

Det er lagt opp til rasjonell framdrift i igangsette prosjekt, og anleggsstart i prosjekta

- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus
- E45 Kløfta i Finnmark
- Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland

Det er prioritert prosjektstart i 2026 for E39 Figgjo–Ålgård i Rogaland.

I tråd med ladestrategien til regjeringa blir arbeidet med å byggje fleire nye døgnkvileplassar med lademoglegheiter vidareført.

Til riksvegferjedrifta er det foreslått å løyve 3 904,5 mill. kr. Ny kontrakt for drift av E39 Lavik–Oppedal i Vestland startar opp 1. september 2026 med noko auka frekvens på avgangane. Det er sett av midlar til å vidareføre ordninga med reduserte ferjetakstar, medan ordninga med gratis ferje til samfunn utan vegsamband til fastlandet og i ferjesamband med under 100 000 passasjerar i året er foreslått avvikla.

Det er over Statens vegvesens budsjett foreslått i alt 557,5 mill. kr til tilskotsordningar som er retta mot fylkeskommunane og kommunane.

Dette inkluderer ei dobling av tilskotsordninga til militær mobilitet på fylkesvegar.

Tilskotet til reduserte bomtakstar utanfor byområda blir foreslått løyvd med 905,8 mill. kr.

Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak

Det er foreslått eit samla budsjett på 8 477,0 mill. kr til særskilde transporttiltak.

Det er foreslått å løyve 6 599,0 mill. kr til transport i byområde mv. Forslaget er fordelt med 2 130,0 mill. kr i tilskot til store kollektivprosjekt og 4 469,0 mill. kr til andre tilskot til byområda. Satsinga på kollektivtransport, sykling og gange gjennom byvekstavtalane og andre ordningar held fram. Regjeringa prioriterer m.a. midlar til fleire nye mindre investeringstiltak i byvekstavtalane for å betre tilhøva for kollektivtransporten, syklistar og fotgjengarar. Det er vidare sett av midlar til ev. å inngå ny belønningsavtale med Buskerudbyen og avtale med Vestfoldbyen som er omfatta av tilskotet til klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkome.

Det er òg sett av om lag 527 mill. kr til mindre investeringstiltak over veg- og jernbanebudsjettet for å følgje opp byvekstavtalane. Midlane over vegbudsjettet vil gå til å byggje samanhengande sykkelvegnett og tiltak for betre framkome for kollektivtransporten, medan midlane på jernbanebudsjettet vil gå til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbana.

Til ordninga for utvida TT-tilbod til brukarar med særlege behov er det foreslått å løyve 363,6 mill. kr. Vidare er det foreslått å løyve 214,3 mill. kr til ordninga med forvaltning av system for nasjonal reiseplanleggar og elektronisk billettering. Det er prioritert ein auke på 41,7 mill. kr til ei digital satsing på meir saumlause reiser og betre bruk av data. Vidare er det foreslått å løyve 22,9 mill. kr til kjøp av tenester frå Entur AS og 38,9 mill. kr til auka samarbeid om data mellom transportverksemdene underlagt Samferdselsdepartementet.

Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes er det foreslått å løyve 1 238,3 mill. kr. Den foreslåtte løyvinga blir fordelt mellom Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS i samsvar med inngåtte avtalar.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Det er foreslått å løyve 35 720,1 mill. kr til jernbaneformål, der 4 016,2 mill. kr er lånetransaksjonar «under streken».

Til Jernbanedirektoratet er det foreslått å løyve 30 663,7 mill. kr. Løyvinga dekkjer i hovudsak kjøp av tenester frå Bane NOR SF for drift og vedlikehald, fornying og investeringar i jernbaneinfrastruktur, og kjøp av persontransporttenester med tog frå ulike togoperatørar. Vidare dekkjer løyvinga drift av direktoratet, inkl. utgreiingsoppgåver, og tilskot til togmateriell, tilskot til overføring av gods frå veg til jernbane og tilskot til kulturminne i jernbanesektoren.

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det foreslått å løyve 5 709,8 mill. kr. Med verknad frå månadsskiftet januar/februar 2026 legg Samferdselsdepartementet opp til endringar i dei landsomfattande sosiale rabattane for kollektivtransport. M.a. blir lærlingar inkludert i studentrabatten, og følgjepersonar til uføre med dokumentert behov blir gitt rett til gratis reise. Ektefellerabatten knytt til honnørrabatten blir fjerna.

Det er foreslått å løyve 7 509,0 mill. kr til drift og vedlikehald og 7 853,6 mill. kr til fornying og mindre investeringar i jernbaneinfrastrukturen. I tråd med prioriteringane i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å ta betre vare på eksisterande infrastruktur blir løyvinga til drift, vedlikehald og fornying foreslått auka med 1,0 mrd. kr. Løyvinga skal bidra til å nå måla om ein sikker og tilgjengeleg infrastruktur.

Det er foreslått å løyve 8 741,5 mill. kr til investering og planlegging av jernbaneinfrastruktur. Løyvingsframlegget er 2 364,7 mill. kr lågare enn saldert budsjett 2025. Investeringsbudsjettet skal sikre rasjonell framdrift i dei store igangsette prosjekta på jernbana, som vil gi kortare reisetider, auka kapasitet og fleire avgangar på banestrekningar fleire stader i landet og leggje til rette for å fase inn nye lokal-, region- og fjerntog. Samla legg regjeringa opp til at det skal bli brukt 11,0 mrd. kr til investeringar i 2026, der 1,7 mrd. kr kjem frå Bane NORs likviditetsbehaldning og 0,6 mrd. kr er jernbanedelen av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle som blir budsjettert over Programkategori 21.30 Vegformål.

Tilskotet til godsoverføring frå veg til bane er foreslått auka til 139,7 mill. kr. Forslaget legg til rette for å vidareføra dei auka støttesatsane som blei innført i 2025.

For å ta vare på historisk togmateriell er det foreslått å løyve 42,4 mill. kr til tilskot til kulturminne i jernbanesektoren.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått å løyve 118,2 mill. kr.

Til den nye finansieringsmodellen for Norske tog AS er det foreslått å løyve 4 938,2 mill. kr.

4 016,2 mill. kr er lånetransaksjonar «under streken», med refinansiering av eksisterande lån, og nye lån og eigenkapitaltilskot. 25 pst. av løyvingane til lån og eigenkapital er tilskot på 70-postar («over streken»).

Programkategori 22.10 Posttenester

Til kjøp av posttenester er det foreslått å løyve 2 012,0 mill. kr.

Løyvinga omfattar m.a. 1 747,0 mill. kr til statleg kjøp av posttenester frå Posten Bring AS. Til avisomdeling i delar av landet der det ikkje er kommersielle avisbodnett er det sett av 263,0 mill. kr.

2 Oppmodingsvedtak

2.1 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Tabell 2.1 gir ein oversikt over oppfølginga av oppmodingsvedtak under Samferdselsdepartementet. Oversikten omfattar alle vedtaka frå stortingssesjonen 2024–2025 og dei vedtaka frå tidlegare stortingssesjonar som kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 216 S (2024–2025) meinte ikkje var kvitterte ut. I tabellen går det fram om Samferdselsdepartementet no legg opp til å avslutte rapporteringa av oppmodingsvedtaket eller om det òg vil rapportere på vedtaket i budsjettproposisjonen for 2027.

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2024–2025	38		Auka togkapasitet i rushtid	Ja
2024–2025	39		Styrke kollektivkapasiteten/ekspresstilbodet i Vestkorridoren og Akershus	Ja
2024–2025	95		Direkte dagtog frå Oslo til København og/eller Hamburg	Ja
2024–2025	97		Tilgjenge for elvarebilar til kollektivfeltet	Ja
2024–2025	593		Redusere bompengebelastinga i Ryfast-prosjektet	Ja
2024–2025	635		Risiko-, sårbarheits- og beredskapsanalyse på transportområdet	Nei
2024–2025	636		Gjere transportressursar tilgjengelege i krise	Nei
2024–2025	692		Kolonnekøyring for tunge køyretøy på E134 over Haukelifjell	Nei
2024–2025	693		Kartleggje det dårlegaste offentlege vegnettet og foreslå tiltak	Nei
2024–2025	694		Redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane	Ja
2024–2025	707		Automatisere refusjon for periode- og enkeltbillett på jernbanen	Nei
2024–2025	708		Gå gjennom Bane NORs oppgåver	Nei
2024–2025	709		Beredskapsanalyse av jernbanesektoren	Nei
2024–2025	710		Plan for togmateriellberedskap	Ja
2024–2025	841		Testarenaer og luftrom til å teste ubemanna luftfart utanfor synsrekkevidde	Nei
2024–2025	887		Godkjenne ekstra lengd på vogntog òg for modul- og tømmervogntog	Ja

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2024–2025	888		Tilpasse førarkortregelverket for å kunne køyre bubil med inntil 4 250 kg totalvekt	Nei
2024–2025	916		Vurdere om parkeringsregelverket kan justerast for betre å møte stor pågang av turistar	Nei
2024–2025	1211		Bebuarbevis for å sikre lokalbefolkninga tilgang til ferjer og FOT-ruter	Nei
2024–2025	1223		Lokomotiv på Nordlandsbanen	Nei
2024–2025	1229		Gjere rv. 9 i Setesdal til nasjonal turistveg	Nei
2024–2025	1230		Vurdere passeringstak for bom på E6 Hofstad i Melhus	Ja
2024–2025	1247		Redusere takstane i Ryfast-prosjektet	Nei
2023–2024	35		Gjere infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport	Ja
2023–2024	36		Korleis el-infrastrukturen for kommersielle ferjer og hurtigbåtar kan gjerast tilgjengeleg for andre brukarar og krav i kommande anbod	Ja
2023–2024	37		Bestille fjerntog til Rørosbanen og sikre universell utforming av toga som blir bestilt	Nei
2023–2024	448		Konsekvensar for driftsstabilitet og beredskap viss tungt vedlikehald av togmateriell ikkje skal lokaliserast i Noreg	Ja
2023–2024	581		Tverrdepartemental og tverrsektoriell stortingsmelding om dronar	Ja
2023–2024	725		Gjennomgang av bompengeprosjektet Ryfast	Ja
2023–2024	825		Ladeinfrastruktur på større ladeanlegg langs riksvegane	Ja
2023–2024	826		Korleis ny teknologi kan takast i bruk for m.a. å oppdage om eit skred når vegen	Ja
2023–2024	830		Finansieringa til fylkesveg og øyremerkt tilskotsordning for vedlikehald av fylkesveg	Ja
2023–2024	834		Evaluere dei nye rutetidene på FOT-rutene og konsekvensane av halv pris på fullprisbillettane	Ja
2023–2024	836		Innpasse prosjekt som det er fleirtalsvedtak på, i NTP-porteføljen	Ja
2023–2024	917		Direkte nattog frå Oslo til København og/eller Hamburg	Ja
2023–2024	918		Ev. tilskotsordning til langdistansebussar på strekningar utan tog og tilsvarande kommersielle tilbod	Nei

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2023–2024	919		Arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen	Nei
2022–2023	71		Vurdere korleis regelverket for autonome køyretøy kan medverke til teknologi- og industriutvikling	Ja
2022–2023	72		Foreslå varierte strekningar som kan førehandsgodkjennast for autonom køyring	Ja
2022–2023	73		Vurdere korleis kompleksiteten i testinga av autonome køyretøy kan aukast og tilpassast godkjenningsprosedyren for testane	Ja
2022–2023	74		Endre regelverket slik at autonome køyretøy kan køyre i normal trafikk og i normal hastigheit på delar av vegnettet	Ja
2022–2023	84		Gjeninnføre plikta til å vere tilknytt ein drosjesentral og driveplikt og talavgrensing i drosjenæringa	Ja
2022–2023	94		Nullutsleppskrav til all løyvebasert verksemd	Nei
2022–2023	117		Pilot/utviklingskontrakt for å innfase null- og lågutsleppsfly for ei eigna rute	Ja
2022–2023	464		Ettermontering av kontaktlaus kortbetaling på ladeinfrastruktur	Nei
2022–2023	634		Plan for å handtere FOT-rutene viss det ikkje blir mogleg å erstatte dagens rutefly	Ja
2021–2022	35	1	Basere anbod i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk på nullutsleppsteknologi	Ja
2021–2022	553		Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutsleppsteknologi	Nei
2020–2021	800		Forskriftsendring knytt til endring av tillate totalvekt på 7 500 kg eller meir	Nei
2020–2021	960		Medisinsk grunna dispensasjon for svaksynte etter førarkortregelverket	Ja
2020–2021	1098		Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området	Nei

2.2 Stortingssesjonen 2024–2025

Auka togkapasitet i rushtid

Vedtak nr. 38, 19. november 2024

> *«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig iverksette tiltak som kan gi økt togkapasitet i rush, herunder å åpne Flytoget for pendlere og/eller erstatte enkelte Flytog-avganger med forlengelse av eksisterende Vy-avganger.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Hans Andreas Limi, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Christian Tybring-Gjedde, Himanshu Gulati, Morten Wold, Erlend Wiborg og Tor André Johnsen om å gjenåpne veisystemet i og rundt Oslo, jf.

Dokument 8:160 S (2023–2024) og Innst. 34 S (2024–2025).

Etter den midlertidige stengingen av Ring 1 i Oslo sentrum og forbudet mot elbiler i kollektivfeltene viser automatiske tellinger en økning i antall reisende med tog på om lag 3 pst. i Oslokorridoren Drammen–Lillestrøm. Jernbanedirektoratets vurdering er at kapasiteten som er kjøpt fra Vygruppen AS, er tilstrekkelig til å dekke denne økningen.

Hovedproblemet med togkapasiteten på Østlandet er at den avtalte kapasiteten ikke har vært levert på grunn av mangel på togsett som fungerer. Mye feil på togsettene har ført til innstillinger, og at Vygruppen har kjørt mange avganger i rushtid med enkle togsett i stedet for doble. Dette har ført til trengsel om bord i togene og problemer med punktligheten. Det er kjøpt nye lokal- og regiontog som vil bidra til et mer punktlig og komfortabelt togtilbud, og med vesentlig høyere transportkapasitet. Leveringen av disse er imidlertid forsinket. De eldste togene med flest stoppende feil må brukes i enda ett år. I mellomtiden er det gjennomført flere tiltak for å bedre situasjonen:

- Vygruppen har omdisponert to tog fra Bratsbergbanen som vil bidra til at flere avganger går som avtalt på Østlandet
- Det er satt i gang forsterket vedlikehold av togene med ekstra skift på verkstedene
- I dialog med togselskapene arbeider Bane NOR SF med å forbedre logistikk og kapasitet på verkstedene og parkeringsområdene for togsett, bl.a. ble det før sommeren åpnet et ekstra verkstedspor i Lodalen
- Bane NOR arbeider med forbedringer i infrastrukturen, bl.a. vil ferdigstillingen av foretakets byggearbeider i Drammens-området bidra positivt ved at logistikken for togene forbedres, noe som sparer inn tid og bidrar til bedre punktlighet
- Norske tog AS har satt i gang ekstra utskiftinger av komponenter som har ført til mange feil på togene, f.eks. bytte luftslanger i dørene, oppgradere hovedkompressor, reparere kretskort, oppgradere hjelpestrømretter mv.
- Bane NOR foretar ekstra vedlikeholdsarbeid som vil bedre driftsstabiliteten, bl.a. arbeider foretaket med en ekstra tiltakspakke for økt vedlikehold av infrastrukturen i Østlandsområdet. Det arbeides med fysiske tiltak for å redusere antall signalfeil og raskere gjenopprette trafikken ved slike feil. Foretaket arbeider også med å gjøre selve vedlikeholdsoppdragene for infrastrukturen mer effektive.
- Det pågår også mange tiltak for å bedre situasjonen for de reisende dersom toget først er forsinket eller innstilt, f.eks. å bedre avvikshåndteringen. Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanedirektoratet et oppdrag i supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2025 om å se på muligheten for å automatisere utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen.
- Som følge av at åpningen av Drammen stasjon ble utsatt til 31. august, satte Vygruppen fra midten av august inn enda flere ekstra bussavganger mellom Drammen og Oslo S.

For å øke togtilbudet har det vært vurdert å justere ruteplanen ved å legge til en ekstra togavgang med Vygruppen i Oslokorridoren (Drammen–Oslo S–Eidsvoll), noe som kan medføre at Flytogets kommersielle avganger mellom Stabekk og Oslo S må sløyfes på grunn av kapasitetsmangel i Oslotunnelen. Dette vil likevel øke belastningen på kapasiteten vest for Lysaker og mellom Oslo S og Oslo lufthavn, Gardermoen. Med dagens togpark har Jernbanedirektoratet vurdert at økt togtrafikk og høyere utnyttelse av infrastrukturen kan gi et dårligere togtilbud, ikke et bedre. Bane NOR fant heller ikke plass til avgangen i ruteplanen for 2025. Av hensyn til driftsstabiliteten anbefaler derfor ikke Jernbanedirektoratet dette. Videre vurderes det at å åpne Flytoget for pendlere enten kan føre til flere forsinkelser fordi togsettene ikke er egnet for samtidig av-/påstigning av større passasjermengder, eller at hver avgang tar lengre tid, noe som betyr at det må kjøres færre avganger for å holde ruteplanene.

Det viktigste grepet for å sikre et godt togtilbud til de reisende på Østlandet i tråd med etterspørselen, er å sørge for at det avtalte togtilbudet leveres. Jernbanedirektoratet følger tett opp tiltakene nevnt over, slik at stabiliteten og kapasiteten i togparken bedres.

Samferdselsdepartementet anser med dette at anmodningsvedtaket er fulgt opp.

Styrke kollektivkapasiteten/ekspresstilbodet i Vestkorridoren og Akershus

Vedtak nr. 39, 19. november 2024

> *«Stortinget ber regjeringen snarest komme tilbake med forslag om å øke bevilgningen til Akershus fylkeskommune. Den økte bevilgningen skal gå til å styrke kollektivkapasiteten/ekspressbusstilbudet i Vestkorridoren og i Akershus for øvrig som følge av midlertidig stengt Ring 1. Bevilgningen forutsetter at Akershus fylkeskommune*

selv bidrar med minst 50 pst. av bevilgningsøkningen som staten bidrar med.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Hans Andreas Limi, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Christian Tybring-Gjedde, Himanshu Gulati, Morten Wold, Erlend Wiborg og Tor André Johnsen om å gjenåpne veisystemet i og rundt Oslo, jf. Dokument 8:160 S (2023–2024) og Innst. 34 S (2024–2025).

Ved Stortingets behandling av Prop. 20 S (2024–2025) *Endringar i statsbudsjettet 2024 under Samferdselsdepartementet,* jf. Innst. 88 S (2024–2025), ble det lagt til grunn å bruke 30 mill. kr av bevilgningen på kap. 1332 Transport i byområder mv., post 66 Tilskudd til byområder, til et særskilt tilskudd til Akershus fylkeskommune for å styrke kollektivtilbudet som følge av den midlertidige stengingen av Ring 1 i Oslo sentrum. Det ble satt som vilkår for tilskuddet at fylkeskommunen selv bidrar med minst 50 pst. av beløpet som staten gir i tilskudd, og at det går til det samme formålet.

Tilskuddet går til å styrke kollektivkapasiteten/ekspressbusstilbudet i Vestkorridoren og i Akershus for øvrig og er utbetalt til Akershus fylkeskommune. Ifølge prognoser per 30. april 2025 vil ikke hele beløpet bli brukt i 2025. Så langt har tilskuddet gått til økt frekvens i rushtid på flere linjer mellom Oslo–Asker/Bærum, utvidet tilbud utenom rushtid og i helg på flere linjer og forbedret tverrgående forbindelser i Bærum, spesielt til/fra Fornebu. Videre er kapasiteten mellom Oslo og Lørenskog/Skedsmokorset styrket, og frekvensen på sentrale linjer er økt.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Direkte dagtog frå Oslo til København og/eller Hamburg

Vedtak nr. 95, 5. desember 2024

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn trafikkstart senest innen 2026 for direkte dagtog fra Oslo til København og/eller Hamburg, herunder å gå i dialog med nødvendige myndigheter og operatører for å utforske markedsgrunnlaget og eventuelle praktiske forhold som er nødvendig for å få på plass et slikt togtilbud. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med en statusoppdatering innen statsbudsjettet for 2026.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2024–2025) *Nasjonalbudsjettet 2025* og statsbudsjettet for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025).

Jernbanedirektoratet har gjennomført dialogmøter med kjøpsmyndigheter i Sverige og Danmark for å avklare henholdsvis behov for samordning av togtilbud mellom de skandinaviske hovedstedene og Hamburg samt nasjonale krav som kan være til hinder for å etablere togtjenester. I tillegg har Jernbanedirektoratet gjennomført dialogmøter med markedsaktører.

Per juli 2025 var det tre aktører som planlegger å starte togtilbud som vil dekke hele eller deler av dagtogmarkedet på strekningen Oslo–København/Hamburg de neste årene. Det er Vygruppen, SJ AB og Snälltåget. Jernbanedirektoratet vil følge opp dialogen med aktuelle togoperatører i forbindelse med søknader om infrastrukturkapasitet fra desember 2026.

Tildeling av infrastrukturkapasitet på norsk strekning baseres på kriterier og administrative rutiner i henhold til jernbaneforskriften. Bane NORs tildeling av kapasitet vil være avgjørende for mulighetene til å få på plass et dagtogtilbud Oslo–København i løpet av 2026.

Behovet for økonomisk støtte fra staten ved etablering av nytt togtilbud vil blir vurdert i den videre prosessen. Dersom en aktør starter et kommersielt togtilbud, er det ikke anledning til å gi offentlig etableringsstøtte. Frem til ruteplanen fra desember 2026 er fastsatt, vil Jernbanedirektoratet også videreføre dialogen med kjøpsmyndigheter i Sverige og Danmark.

Allerede fra desember 2025 er det flere togoperatører som har søkt om kapasitet for kjøring av persontog mellom Oslo S og Malmø for overgang til nattog videre til Hamburg og Berlin. Fra Malmø er det dessuten svært gode togforbindelser over Øresund til København. Dette vil gi et vesentlig bedre tilbud mellom Oslo og København/Hamburg/Berlin.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Tilgjenge for elvarebilar til kollektivfeltet

Vedtak nr. 97, 5. desember 2024

«Stortinget ber regjeringen innen 1. februar 2025 sende på høring forslag om å gi elvarebiler generell adgang til kollektivfeltet med sikte på innføring fra august 2025, der de ikke har det i dag, med mindre lokale behov tilsier begrensinger. Høringen skal omfatte at elvarebiler skal unntas for eventuelle samkjøringskrav.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2024–2025) *Nasjonalbudsjettet 2025* og statsbudsjettet for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025).

Statens vegvesen sendte 30. januar 2025 på høring forslag om bl.a. å gi elvarebiler fortsatt tilgang til kollektivfelt. Samferdselsdepartementet fikk ved brev av 4. juli 2025 oversendt Statens vegvesens oppsummering av høringen og tilråding. Departementet tar sikte på en snarlig avklaring og fastsettelse av endringer, men legger til grunn at det er behov for en overgangstid før endringer kan tre i kraft.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Redusere bompengebelastinga i Ryfast-prosjektet

Vedtak nr. 593, 29. april 2025

> *«Stortinget ber regjeringen gjenoppta dialogen med garantistene for Ryfast og snarest komme tilbake til Stortinget med tiltak som vil redusere bompengebelastningen i prosjektet.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Mimir Kristjánsson og Sofie Marhaug om en statlig redningspakke for Ryfast, jf. Dokument 8:68 S (2024–2025) og Innst. 201 S (2024–2025).

Dialogen med garantistene ble gjenopptatt etter Stortingets anmodningsvedtak nr. 1247 av 20. juni 2025, jf. omtalen i dette anmodningsvedtaket.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Risiko-, sårbarheits- og beredskapsanalyse på transportområdet

Vedtak nr. 635, 6. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en overordnet risiko-, sårbarhets- og beredskapsanalyse på transportområdet.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 9 (2024–2025) *Totalberedskapsmeldingen – Forberedt på kriser og krig*, jf. Innst. 242 S (2024–2025).

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Nærings- og fiskeridepartementet vurdere innretningen på en overordnet risiko-, sårbarhets- og beredskapsanalyse på transportområdet. Det vises også til omtale av anmodningsvedtak nr. 709 av 20. mai 2025.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Gjere transportressursar tilgjengelege i krise

Vedtak nr. 636, 6. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen utrede forutsetninger for å tilgjengeliggjøre transportressurser i krise, blant annet i lys av utviklingen med eierskap på tvers av landegrenser.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 9 (2024–2025) *Totalberedskapsmeldingen – Forberedt på kriser og krig*, jf. Innst. 242 S (2024–2025).

Både Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet har ordninger for å gjøre transportressurser tilgjengelig i krise og krig. Samferdselsdepartementet har et rådgivende forum for sivil transportberedskap som bl.a. har som formål å bidra til å identifisere og gjøre tilgjengelig relevante transportressurser. Nærings- og fiskeridepartementet har et formelt beredskapssamarbeid med rederinæringen gjennom næringsberedskapsrådet NORTRASHIP-ledelsen og kan gjennom denne ordningen stille til rådighet betydelige skipsfartsressurser for å støtte norske myndigheter og våre allierte. Det vises også til anmodningsvedtak nr. 642 av 6. mai 2025, som anses fulgt opp ved at Nærings- og fiskeridepartementet har besluttet å inkludere Kystrederiene som permanent medlem i NORTRASHIP-ledelsen. Dermed er nå også rederier som opererer svært tett på norskekysten, en del av de samlede transportressursene som kan brukes i krise og krig.

De to departementene vil sammen vurdere hvordan anmodningsvedtaket videre bør følges opp, og Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Kolonnekøyring for tunge køyretøy på E134 over Haukelifjell

Vedtak nr. 692, 15. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen gjennomføre ei prøveordning med kolonnekøyring for tunge køyretøy på E134 over Haukelifjell.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Terje Halleland, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Roy Steffensen og Morten

Wold om prøveordning for kolonnekjøring for tunge kjøretøy på E134 over Haukelifjell, jf. Dokument 8:100 S (2024–2025) og Innst. 271 S (2024–2025).

Samferdselsdepartementet gav i supplerande tildelingsbrev nr. 14 for 2025 Statens vegvesen i oppdrag å setje i verk nødvendige tiltak som vil bidra til å starte eit prøveprosjekt for tungbilkolonne over Haukelifjell allereie vinteren 2025/2026. Prøveordninga skal deretter evaluerast.

Departementet vil komme tilbake til saka på eigna måte.

Kartleggje det dårlegaste offentlege vegnettet og foreslå tiltak

Vedtak nr. 693, 15. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en kartlegging av det aller dårligste offentlige veinettet og komme tilbake til Stortinget med forslag til hvordan man kan bidra til standardhevinger på disse veiene.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad og Dagfinn Henrik Olsen om et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier, jf. Dokument 8:98 S (2024–2025) og Innst. 270 S (2024–2025).

Samferdselsdepartementet er opptatt av å innhente kunnskap om konsekvensene for samfunnet av den standarden veiene har. Departementet ga derfor i supplerende tildelingsbrev nr. 9 for 2025 Statens vegvesen i oppdrag å kartlegge veinettets tilstand sammen med fylkeskommunene og Nye Veier AS. Formålet med oppdraget er å gi Samferdselsdepartementet tilstrekkelig oversikt over tilstanden på veinettet og hvordan endringer i denne påvirker måloppnåelsen i sektoren samt et godt beslutningsgrunnlag for å foreta prioriteringer i budsjettprosesser og langtidsplanlegging. Frist for oppdraget er 1. desember 2025.

I oppdraget har departementet bedt om at følgende svares ut

- informasjon om tilstanden på veinettet for utvalgte nøkkelindikatorer
- informasjon om skred og naturfare
- konsekvenser av manglende prioriteringer av drift, vedlikehold og fornying for trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og beredskap og fremkommelighet for person- og næringstransport
- anbefaling for å kunne håndtere kartlagte konsekvenser og hvis mulig hvilke tiltak som har høyest prioritet samt grove beregninger av kostnader.

Samferdselsdepartementet har videre satt i gang et arbeid med å få fastsatt indikatorer som skal trekke sektoren og aktørene i ønsket retning og bidra til å oppnå målene i Nasjonal transportplan. Nye Veier, Statens vegvesen og fylkeskommune leverte i mai 2025 rapporten *Bruk av målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold*. Aktørene har etter det fått utvidet sitt mandat til å følge opp rapportens anbefalinger. De har bl.a. fått frist ut 2025 for å definere og etablere operative indikatorer som skal brukes til rapportering fra 2026.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane

Vedtak nr. 694, 15. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad og Dagfinn Henrik Olsen om et program for vedlikehold og utbedringer av fylkesveier, jf. Dokument 8:98 S (2024–2025) og Innst. 270 S (2024–2025).

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene har økt over tid, og det er et betydelige behov for å tette dette gapet. I forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2036 la regjeringen frem en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesvei. For fylkesvei legger regjeringen opp til å prioritere 30,6 mrd. kr i første seksårsperiode og 34,4 mrd. kr i andre seksårsperiode. Dette innebærer en økning på 1 mrd. kr i årlig gjennomsnitt i første seksårsperiode sammenliknet med saldert budsjett for 2024. Dette er fulgt opp i Prop. 1 S (2024–2025) med om lag 480,5 mill. kr mer til fylkesvei i 2025 som er en økning på 11,4 pst. fra saldert budsjett 2024. Den største delen av økningen gikk til opprustning og fornying av fylkesveinettet over rammetilskuddet til fylkeskommuner.

Fylkeskommunene og fylkesveiene finansieres i hovedsak gjennom de frie inntektene. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett ble de frie inntektene økt med 500 mill. kr begrunnet med økt satsing på samferdsel. Denne satsingen videreføres og inngår i rammetilskuddet til fylkeskom-

munene fra 2026. Dette vil sette fylkeskommunene bedre i stand til å ta vare på fylkesveinettet.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Automatisere refusjon for periode- og enkeltbillett på jernbanen

Vedtak nr. 707, 20. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen sikre at utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen kan automatiseres for både periodebillett og enkeltbilletter, slik at de reisende får utbetalt det de har krav på, raskt og enkelt ved forsinkelser og innstillinger.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Erlend Larsen, Liv Kari Eskeland, Ingjerd Schie Schou, Anne Kristine Linnestad, Mahmoud Farahmand og Trond Helleland om å gjenreise tilliten til jernbanen, jf. Dokument 8:111 S (2024–2025) og Innst. 306 S (2024–2025).

I supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2025 ga Samferdselsdepartementet Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Entur, i oppdrag å se på muligheten for å automatisere utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen, inkludert ulike løsningsalternativ. Jernbanedirektoratets vurdering skal leveres innen 2. mars 2026.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Gå gjennom Bane NORs oppgåver

Vedtak nr. 708, 20. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen gjennomgå Bane NORs oppgaver med mål om at selskapet skal fokusere på sin kjernevirksomhet og forbedre leveransen av infrastruktur til sine kunder.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Erlend Larsen, Liv Kari Eskeland, Ingjerd Schie Schou, Anne Kristine Linnestad, Mahmoud Farahmand og Trond Helleland om å gjenreise tilliten til jernbanen, jf. Dokument 8:111 S (2024–2025) og Innst. 306 S (2024–2025).

Regjeringen har i stortingsperioden 2021–2025 foretatt en gjennomgang av jernbanesektoren og tatt en rekke grep for å sikre en bedre styrt og organisert jernbanesektor. Noen av tiltakene rettet mot Bane NORs ansvarsområder og oppgaver er bl.a. innføring av oppdragsbrev til Bane NOR, helhetlig risikostyringssystem, nytt plansystem, revidert jernbaneforskrift og et tydeligere styringsrammeverk for å utvikle og gjennomføre tilbudsforbedringer. I tillegg har Bane NOR nylig gjennomført en større intern omorganisering, og foretaket arbeider med å videreutvikle sitt system for virksomhetsstyring. Det er viktig at de igangsatte tiltakene blir gjennomført og gis tid til å virke for å gi ønsket effekt. Departementet vil evaluere effekten av tiltakene og vurdere hensiktsmessig innretning av en gjennomgang i samråd med Bane NOR.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Beredskapsanalyse av jernbanesektoren

Vedtak nr. 709, 20. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen gjøre en beredskapsanalyse av jernbanesektoren og sørge for bedre samarbeid og samhandling mellom aktørene i sektoren.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Erlend Larsen, Liv Kari Eskeland, Ingjerd Schie Schou, Anne Kristine Linnestad, Mahmoud Farahmand og Trond Helleland om å gjenreise tilliten til jernbanen, jf. Dokument 8:111 S (2024–2025) og Innst. 306 S (2024–2025).

I supplerende tildelingsbrev nr. 7 for 2025 ga Samferdselsdepartementet Jernbanedirektoratet og Bane NOR i fellesskap i oppdrag å utarbeide en beredskapsanalyse av jernbanesektoren. Togoperatører, Statens jernbanetilsyn, Norske tog, Entur og ev. andre relevante aktører i sektoren skal også involveres. Arbeidet skal bl.a. omfatte beredskapsøvelser, som vil gi viktig innsikt om behov for ytterligere tiltak. Frist for å levere på oppdraget er 1. juni 2026.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Plan for togmateriellberedskap

Vedtak nr. 710, 20. mai 2025

> *«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for togmateriellberedskap, senest i statsbudsjettet for 2026, som inkluderer bruk av opsjon for kjøp av ytterligere materiell under eksisterende avtaler, samt plan for innleie og reserveløsninger som kan styrke beredskapen i påvente av nytt materiell og ved ytterligere forsinkelser av det nye mate-*

riellet. Planen må også ta høyde for Forsvarets behov for materiell.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om å styrke togberedskapen i Norge, jf. Dokument 8:123 S (2024–2025) og Innst. 306 S (2024–2025).

Regjeringens materiellplan er omtalt under Programkategori 21.50 Jernbaneformål, Andre saker.

Samferdselsdepartementet anser med dette at anmodningsvedtaket er fulgt opp.

Testarenaer og luftrom til å teste ubemanna luftfart utanfor synsrekkevidde

Vedtak nr. 841, 3. juni 2025

«Stortinget ber regjeringen snarlig sikre testarenaer og etablere luftrom avsatt til testing av ubemannet luftfart utenfor synsrekkevidde (BVLOS).»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet*, jf. Innst. 386 S (2024–2025).

Regjeringen har nedsatt en tverrdepartemental arbeidsgruppe for droner og ny luftmobilitet som har fått ansvar for å koordinere oppfølgingen av stortingsmeldingen, inkludert dette anmodningsvedtaket.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Godkjenne ekstra lengd på vogntog òg for modul- og tømmervogntog

Vedtak nr. 887, 4. juni 2025

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ekstra lengde på vogntog som følge av aerodynamisk førerhus godkjennes også for modul- og tømmervogntog.»

Dokumentet som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om kjøretøytekniske forenklinger for tungbiler, jf. Dokument 8:190 S (2024–2025), og Innst. 438 S (2024–2025).

Statens vegvesen har hatt forslag om endringer i forskriften om bruk av kjøretøy § 5-5 på høring med frist 1. juli 2025. I forslaget foreslås det å tillate økt vogntoglengde ved bruk av godkjent forlenget førerhus i nærmere bestemte vogntogtyper. Det tas sikte på at forskriftsendringer kan vedtas innen utgangen av 2025.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Tilpasse førarkortregelverket for å kunne køyre bubil med inntil 4 250 kg totalvekt

Vedtak nr. 888, 4. juni 2025

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig legge frem forslag om en nasjonal tilpasning av førerkortregelverket slik at man med førerkort klasse B kan kjøre bobiler med inntil 4 250 kg totalvekt samtidig som tillatt totalvekt for bil og tilhenger fortsatt skal være 4 250 kg.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen og representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik, Trygve Slagsvold Vedum og Trine Fagervik om å endre vektgrense for bobiler i førerkortregelverket, jf. Dokument 8:187 S (2024–2025), Dokument 8:220 S (2024–2025) og Innst. 438 S (2024–2025).

Det er ventet at nytt førerkortdirektiv vil bli formelt vedtatt i EU høsten 2025. Departementet følger prosessen med det nye førerkortdirektivet. Etter det nye direktivet vil det bli tillatt å kjøre bobiler opp til 4 250 kg med førerkortklasse B etter opplæring eller prøve. Departementet vil følge opp anmodningsvedtaket så raskt som mulig innenfor de alminnelige prosedyrene for å gjennomføre nytt EØS-regelverk.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Vurdere om parkeringsregelverket kan justerast for betre å møte stor pågang av turistar

Vedtak nr. 916, 5. juni 2025

«Stortinget ber regjeringen vurdere om parkeringsregelverket bør justeres for i større grad å imøtekomme utfordringen med stor pågang av turister til enkelte områder og mulighet for å sikre inntekter til fellesgoder.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Prop. 96 L (2024–2025) *Lov om besøksbidrag*, jf. Innst. 452 L (2024–2025).

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 22 for 2025 bedt Statens vegve-

sen om innspill til om, og ev. hvordan, parkeringsregelverket kan justeres for i større grad imøtekomme utfordringen med stor pågang av turister i enkelte områder. Statens vegvesen er bedt om å legge en bred tilnærming til grunn for sin vurdering, inkludert vurdere alternative ikke-regulatoriske innspill for å redusere utfordringen. Frist for innspill er satt til 1. mars 2026.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Bebuarbevis for å sikre lokalbefolkninga tilgang til ferjer og FOT-ruter

Vedtak nr. 1211, 20. juni 2025

> *«Stortinget ber regjeringen utrede og sende på høring en ordning med beboerbevis for å sikre lokalbefolkningen bedre tilgang til ferger og FOT-ruter. Utredningen skal foreligge innen utlysningen av neste konkurranse om FOT-ruter i Sør-Norge våren 2026.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2024–2025) *Revidert nasjonalbudsjett 2025*, jf. Innst. 540 S (2024–2025).

Samferdselsdepartementet mottok i september 2025 en ekstern utredning fra Oslo Economics om hvordan flyrutetilbudet kan innrettes best mulig innenfor gjeldende budsjettramme, jf. også omtale under anmodningsvedtak nr. 834 for sesjonen 2023–2024. Oslo Economics har i utredningen bl.a. vurdert om beboerrabatt/beboerbevis kan være et egnet tiltak på FOT-rutene. Utredningen er sendt på høring med flere spørsmål til høringsinstansene knyttet til det ev. behovet for og innretningen av ordning med beboerrabatt/beboerbevis på FOT-rutene. Utredningen og høringsinnspillene vil inngå som en del av grunnlaget for å vurdere om tiltaket er egnet som et krav i fremtidige konkurranseutlysinger av FOT-ruter.

Samferdselsdepartementet er kjent med at flere fylkeskommuner, som er takstmyndighet for fylkesveiferjer, har innført ordninger som sikrer lokalbefolkningen plass på ferjene. Departementet vil gjennomføre en utredning for å kartlegge hvilke løsninger som fins i dag for å sikre lokalbefolkningen tilgang på plass på ferjene. Utredningen og kommende høringsinnspill vil inngå i departementets vurdering av beboerbevis. Departementet viser også til at ordningen for gratis ferje foreslås avviklet, jf. omtale under Programkategori 21.30 Veiformål.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake saken på egnet måte.

Lokomotiv på Nordlandsbanen

Vedtak nr. 1223, 20. juni 2025

> *«Stortinget ber regjeringen sikre fremdrift i å skaffe til veie et nytt lokomotiv til Nordlandsbanen, med sikte på at det skal komme i drift så raskt som overhodet mulig.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2024–2025) *Revidert nasjonalbudsjett 2025*, jf. Innst. 540 S (2024–2025).

Norske tog AS har vært i kontakt med et stort antall aktører fra inn- og utland for å sikre nok lokomotiver på Nordlandsbanen frem til nye fjerntog settes i drift i 2029/2030. Selskapet jobber nå med en konkret løsning. Jernbanedirektoratet og Norske tog har fått mandat til å gjennomføre forhandlinger med mål om å inngå en forpliktende avtale om innleie av lokomotiv. Det må påregnes noe tid før ombygging og sikkerhetsgodkjenning er gjennomført og lokomotiv kan settes i trafikk.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Gjere rv. 9 i Setesdal til nasjonal turistveg

Vedtak nr. 1229, 20. juni 2025

> *«Stortinget ber regjeringen være positiv til at rv. 9 i Setesdal kan gjøres til nasjonal turistvei, forutsatt at dette hovedsakelig er finansiert med lokal finansiering.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2024–2025) *Revidert nasjonalbudsjett 2025*, jf. Innst. 540 S (2024–2025).

Samferdselsdepartementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 15 for 2025 Statens vegvesen i oppdrag å gå i dialog med lokale myndigheter for å få klarlagt om det er grunnlag for lokal finansiering, og hvordan en ser for seg at strekningen kan passe inn i prosjektet om Nasjonale turistveier. Statens vegvesen har vært i dialog med lokale myndigheter og opplyser at disse har signalisert at de kan være interessert i å få til et spleiselag uten at dette er konkretisert nærmere. Samferdselsdepartementet vurderer at det må arbeides videre med å utforme ev. tiltak som kan inngå i en turistveistrekning, og at lokale myndigheter må avklare nærmere hvordan den lokale finansieringen skal løses. Departementet har bedt Statens

vegvesen ha videre dialog med lokale myndigheter og gi faglige vurderinger om kravene til strekninger som inngår i Nasjonale turistveger, slik at lokale myndigheter har best mulig grunnlag for å vurdere kostnadene.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Vurdere passeringstak for bom på E6 Hofstad i Melhus

Vedtak nr. 1230, 20. juni 2025

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere et passeringstak for bom på E6 Hofstad i Melhus dersom det kommer et initiativ om dette fra lokale myndigheter.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2024–2025) *Revidert nasjonalbudsjett 2025*, jf. Innst. 540 S (2024–2025).

Samferdselsdepartementet ba i supplerende tildelingsbrev nr. 15 for 2025 Statens vegvesen følge opp dersom det kommer initiativ fra lokale myndigheter om passeringstak for bom på E6 Hofstad i Melhus, og informere departementet dersom det kommer et slikt initiativ.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Redusere takstane i Ryfast-prosjektet

Vedtak nr. 1247, 20. juni 2025

> *«Stortinget ber regjeringen tilføre Ryfast-prosjektet midler som sikrer en reduksjon i takstene på 33 pst. fra 1. juli 2025 til 31. desember 2026, og i statsbudsjettet for 2027 komme med en vurdering av effekten på trafikken og inntjeningen og om takstreduksjonen bør videreføres.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2024–2025) *Revidert nasjonalbudsjett 2025*, jf. Innst. 540 S (2024–2025).

Samferdselsdepartementet ba Statens vegvesen i supplerende tildelingsbrev nr. 15 for 2025 å gå i dialog med bompengeselskapet for å legge til rette for at prosessene med takstreduksjonen kunne settes i verk så raskt som mulig. Det ble også presisert at en forutsetning for at takstreduksjonen kunne innføres var at garantistene for bompengelånet, Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune, aksepterte tilbud om tilskudd for dette, og at det ble fattet nødvendige takstvedtak. Alle nødvendige prosesser for takstreduksjon ble gjennomført, og reduserte bompengetakster ble satt i verk fra 2. juli 2025. Med budsjettforslaget legges det opp til å videreføre reduserte takster i 2026, jf. kap. 1320 Statens vegvesen, post 73 Tilskudd for reduserte bompengesatser utenfor byområdene.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken i statsbudsjettet for 2027.

2.3 Stortingssesjonen 2023–2024

Gjere infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport

Vedtak nr. 35, 21. november 2023

> *«Stortinget ber regjeringa sette i gang eit arbeid der ein vurderer korleis og på kva måte infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy kan gjerast tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport, gjerne kommersielle lade- og landstraumaktørar.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur, jf. Dokument 8:229 S (2022–2023) og Innst. 42 S (2023–2024).

Sjå omtale av oppmodingsvedtak 36 av 21. november 2023.

Korleis el-infrastrukturen for kommersielle ferjer og hurtigbåtar kan gjerast tilgjengeleg for andre brukarar og krav i kommande anbod

Vedtak nr. 36, 21. november 2023

> *«Stortinget ber regjeringa sikre at det for komande offentlege anbod for kommersielle ferjer og hurtigbåtar blir vurdert korleis el-infrastrukturen kan tilgjengeleggjerast for andre brukarar, og stiller krav om dette i dei komande anboda.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur, jf. Dokument 8:229 S (2022–2023) og Innst. 42 S (2023–2024).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at moglegheiter og effektar av å tilpasse og opne ladeinfrastruktur for annan sjøtransport og tyngre køyretøy blei vurdert i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. Statens vegvesen peika da på ei rekke utfordringar ved eit slikt tiltak. Samferdselsdepartementet bad likevel Statens vegvesen sjå nærmare på saka.

I Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* er det gjort greie for oppfølginga av oppmodingsvedtak nr. 35 og 36. Samferdselsdepartementet vurderte at det med dei tiltaka som det blei gjort greie for i proposisjonen, var intensjonen i dei to oppmodingsvedtaka oppfylt. I Innst. 540 S (2024–2025) går det fram at finanskomiteen tok dei respektive oppmodingsvedtaka til orientering.

Bestille fjerntog til Rørosbanen og sikre universell utforming av toga som blir bestilt

Vedtak nr. 37, 21. november 2023

> *«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen, jf. Dokument 8:242 S (2022–2023) og Innst. 52 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet opplyste departementet at vedtaket ble vurdert i sammenheng med utløsning av opsjonene i kontraktene med Alstom og Stadler og behov for å gjennomføre tiltak på Røros- og Trønderbanen. Når Trønderbanen mellom Stjørdal og Steinkjer er elektrifisert, åpner det for at Rørosbanen kan få nye tog ved å omdisponere tog av type 76. Videre opplyste departementet at det var gjennomført tilpasninger i nytt fjerntogmateriell som bedre ivaretar hensynet til universell utforming, men at det skulle utredes ytterligere tiltak inn mot en ev. utløsing av opsjoner i fjerntoganskaffelsen.

Samferdselsdepartementets vurdering har vært at overføring av bimodale tog fra Trønderbanen er den beste løsningen for togtilbudet i Midt-Norge. Løsningen ville sikre Rørosbanen moderne togsett som er velegnet for infrastrukturen og togtilbudet på Rørosbanen. Type 76 er moderne tog fra 2022, som vil gi et betydelig bedre togtilbud for passasjerene på Rørosbanen, sammenliknet med dagens materiell. Denne løsningen sikrer også samfunnet størst nytte av investeringen i Type 76-togene, også etter at behovet for togene på Trønderbanen utgår som følge av overgang til elektrisk drift. Det er risiko for at elektrifiseringen av Trønderbanen mellom Stjørdal og Steinkjer ikke kan ferdigstilles i henhold til tidsplanen som lå til grunn da det ble satt av midler for å planlegge denne elektrifiseringen i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet vil i lys av ny informasjon kartlegge konsekvensene av andre handlingsalternativer, herunder anskaffelse av nye fjerntog.

Det er gjennomført en rekke tilpasninger i nytt fjerntogmateriell for å ta hensyn til universell utforming. Bl.a. vil større områder i togene være tilgjengelige for dem med redusert bevegelsesevne, med bedre tilgang til bistrovogn og familieavdeling. Videre får togene ett ekstra toalett tilpasset reisende med særskilte behov. Det er utredet om det i en ev. fremtidig opsjon på kjøp av flere fjerntog skal gjøres flere tiltak for å øke tilgjengeligheten i og til togene. Departementet legger etter en helhetsvurdering til grunn at designet fra grunnanskaffelsen videreføres i en ev. opsjon

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake saken på egnet måte.

Konsekvensar for driftsstabilitet og beredskap viss tungt vedlikehald av togmateriell ikkje skal lokaliserast i Noreg

Vedtak nr. 448, 9. januar 2024

> *«Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratet umiddelbart setter i gang en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom tungt vedlikehold av togmateriell ikke lenger vil være lokalisert i Norge. Utredningen må skje i samarbeid med relevante aktører.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Andreas Sjalg Unneland og Mona Fagerås om å sikre beredskap og driftsstabilitet på norsk jernbane, jf. Dokument 8:28 S (2023–2024) og Innst. 166 S (2023–2024).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at Jernbanedirektoratet hadde fått i oppdrag å vurdere beredskapshensyn knyttet til vedlikehold av tyngre materiell og å foreta en helhetlig vurdering av nødvendig beredskap for å sikre jernbanens transportevne. Videre opplyste departementet at fase 1 av utredningen var levert, og at fase 2 skulle leveres i november 2024.

Det går frem av utredningen at tyngre vedlikehold av togmateriell i all hovedsak gjennomføres med planlagte intervaller på egnede verksteder, og at dette ikke har vesentlige konsekvenser for akutt beredskap. Videre går det frem at driftsstabiliteten er lite sårbar om komponentvedlikeholdet skjer i utlandet. Tilgang til kritiske komponenter kan sikres ved å legge opp til større delelager enn det «just in time-prinsippet» legger opp til. Det vurderes imidlertid å være viktig for beredskapen at Norge også i fremtiden har verksteder med kompetanse både på hjulvedlikehold og ut/inn-montering av vedlikeholdte komponenter.

Både før og etter at anmodningsvedtaket ble fattet har Samferdselsdepartementet satt i gang en rekke utredninger, initiativ og tiltak for å styrke beredskapsevnen i norsk jernbanesektor. Utredningene skal bidra til bedre oversikt, sammenheng og informasjonstilgang som vil styrke togmateriellets driftsstabilitet og bidra til beredskapsevnen. Jernbanedirektoratet har f.eks. fått disse oppdragene

- utarbeide og holde løpende oppdatert en nasjonal verkstedplan som skal sikre fullstendig oversikt over behovene for verksteder som oppstår som følge av gjennomføringen av Nasjonal transportplan 2025–2036, gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 14 for 2024
- gi innspill til tydeligere å få frem Jernbanedirektoratets rolle i krisehåndtering og beredskap, gitt i tildelingsbrevet for 2024
- utrede mandat for nytt samarbeidsråd for togmateriell, gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 14 for 2024

Videre har Jernbanedirektoratet utarbeidet et *Styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer* på jernbane som bl.a. regulerer koordinering og samarbeid i grenseflatene mellom hver enkelt aktørs oppdrag. Prosessen med konseptvalgutredninger skal i større grad ta høyde for alle innsatsfaktorer ved anskaffelse av togmateriell som er nødvendig for å få mest mulig ut av togkjøpet, bl.a. verksteder. Jernbanedirektoratet har videre utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for jernbanens rolle i nasjonal beredskap som ble publisert i desember 2024.

Samfunnssikkerhet og beredskap er et viktig område i stadig utvikling som Samferdselsdepartementet fortsatt vil ha høy oppmerksomhet på. I lys av den geopolitiske situasjonen og regjeringens vektlegging av motstandskraft og totalberedskapsevne skal det tas mer hensyn til beredskap i samfunnet som helhet. De tiltakene som er omtalt over, vil bidra til å styrke beredskapsevnen i norsk jernbane. Det er også gitt oppdrag til Jernbanedirektoratet og Bane NOR om å utarbeide en beredskapsanalyse av jernbanesektoren, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 709 av 20. mai 2025.

Samferdselsdepartementet anser med dette at anmodningsvedtaket er fulgt opp.

Tverrdepartemental og tverrsektoriell stortingsmelding om dronar

Vedtak nr. 581, 25. april 2024

> *«Stortinget ber regjeringen om at varslet stortingsmelding om droner er tverrdepartemental og tverrsektoriell, slik at oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnssikkerheten samtidig som den legger til rette for utvikling av ubemannet luftfart i Norge. En slik utvikling av ubemannet luftfart bør inkludere hele næringskjeden fra forskning og produksjon av droner, hensiktsmessig regelverksutvikling og en sikker luftfart på tvers av militær og sivil sektor.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi, jf. Dokument 8:88 S (2023–2024) og Innst. 256 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at regjeringen tok sikte på å legge frem en stortingsmelding om droner og ny luftmobilitet i 2025.

En slik melding ble lagt frem 28. mars 2025, jf. Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet*.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Gjennomgang av bompengeprosjektet Ryfast

Vedtak nr. 725, 6. juni 2024

> *«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av bompengeprosjektet Ryfast, og snarest*

komme tilbake til Stortinget med tiltak som vil redusere bompengebelastningen for pendlere.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Roy Steffensen, Terje Halleland, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å redusere bompengebelastningen i Ryfast, jf. Dokument 8:117 S (2023–2024) og Innst. 386 S (2023–2024).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at vedtaket følges opp i dialog med garantistene Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune.

Dialogen med garantistene ble gjenopptatt etter Stortingets vedtak nr. 1247 av 20. juni 2025, jf. omtalen i dette anmodningsvedtaket.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Ladeinfrastrukturen på større ladeanlegg langs riksvegane

Vedtak nr. 825, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ladeinfrastrukturen på større ladeanlegg langs riksveiene tilrettelegger for at det er mulig å ivareta døgn- og hviletider uten å måtte bryte disse for å flytte bilen etter endt lading.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at det ville jobbe for å finne en fleksibel løsning der det vil være mulig å oppfylle kjøre- og hviletidsbestemmelser samtidig som kommersielle ladeoperatører kan drive lønnsomt.

På døgnhvileplasser som Statens vegvesen har ansvaret for, vil det være ladeinfrastruktur som sikrer at kjøretøy kan lade over natten, samtidig som døgn- og hviletidsbestemmelser overholdes. For nye døgnhvileplasser i regi av Statens vegvesen legges det inn krav om saktelading. I tillegg vil Statens vegvesen åpne for hurtiglading på døgnhvileplassene. Saktelading har en effekt som er tilpasset tiden kjøretøyet står stille under døgnhvile, mens hurtiglading i dag er tilpasset hviletid på 45 minutter. Begge ladetypene gjør at det ikke er nødvendig å bryte kjøre- og hviletider for å flytte kjøretøyet etter endt lading.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at kommersielle ladeoperatører som tilbyr lading på døgnhvileplassene, har mulighet til å drive lønnsomt. Departementet legger til grunn at kommersielle aktører kan velge samme løsning som Statens vegvesen, og at det vil kunne være lønnsomt dersom det er et markedsgrunnlag.

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Korleis ny teknologi kan takast i bruk for m.a. å oppdage om eit skred når vegen

Vedtak nr. 826, 20. juni 2024

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan ny teknologi kan tas i bruk for å oppdage om et skred når veien, hindre at biler kjører inn i skredområdet og å detektere om det er biler eller mennesker inne i området, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte senest våren 2025.»

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) redegjorde Samferdselsdepartementet for Statens vegvesens arbeid med å ta i bruk og utvikle ny teknologi rundt skredvarslingsanlegg og anlegg for nedsprenging av snøskred bl.a. ved å undersøke muligheter for å videreutvikle skredvarslingsanlegg gjennom bruk av fiberteknologi for å undersøke om det er mennesker eller biler i et område. Departementet vurderte derfor at intensjonen i anmodningsvedtaket var oppfylt.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2024–2025) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2023–2024*, jf. Innst. 216 S (2024–2025), uttalte et flertall i kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, merker seg arbeidet som pågår, men mener intensjonen ikke er ivaretatt gjennom dette arbeidet. Flertallet mener rapporteringen derfor ikke kan avsluttes.»

I kapittel 15.6.1 i Innst. 439 S (2023–2024) viser transportkomiteen til at det er gjennomført prøveprosjekt med teknologi som kan oppdage om et skred når veien, hindre at biler kjører inn i skredområdet og detektere om det er biler eller mennesker inne i området, og uttaler: «Komiteen mener slik teknologi bør vurderes for bruk i flere skredutsatte områder». En slik vurdering og påfølgende implementering har funnet sted gjennom at

Statens vegvesen kontinuerlig jobber med å utvikle og implementere nye metoder og teknologier i sitt arbeid med skredsikring. Etaten deler metoder for aktiv skredsikring inn i skredovervåkning og skredutløsning. Skredovervåkning innebærer å detektere skred og automatisk stenge og gjenåpne veier. Skredutløsningstiltak kontrollerer skred ved å sprenge dem mens veien er stengt. Disse metodene er kostnadseffektive alternativer og supplement til fysiske sikringskonstruksjoner.

Fra 2014 til 2024 har antallet anlegg for aktiv skredsikring økt fra ti til 28. Statens vegvesen startet prosjektet *Teknologi for håndtering av naturfare* i 2024. Prosjektet avsluttes i 2030. Gjennom prosjektet vil antallet anlegg trolig øke til 35 i 2025 og 55 i 2030.

Pågående innovasjon inkluderer bruk av dopplerradar, fiberoptiske kabler og droner for skredovervåking. Droner kan også brukes til skredutløsning.

I samarbeid med andre veieiere og leverandørbransjen fortsetter Statens vegvesen å utvikle ny teknologi, sikringskonsept, driftsopplegg og kontraktsformer gjennom prosjektet *Teknologi for håndtering av naturfare*. Gjennom prosjektet skal teknologi utvikles i samarbeid andre, og implementeres i arbeidet med nye skredtiltak.

Samferdselsdepartementet viser til at det med dette er rapportert nærmere i tråd med uttalelsen fra flertallet i Kontroll- og konstitusjonskomiteen. Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Finansieringa til fylkesveg og øyremerkt tilskotsordning for vedlikehald av fylkesveg

Vedtak nr. 830, 20. juni 2024

> *«Stortinget ber regjeringen styrke finansiering til fylkesvei med fokus på trafikksikkerhet, nærings- og beredskapsveier, og videreføre den øremerkede tilskuddsordningen for vedlikehold av fylkesvei.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at det i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er lagt opp til en økt satsing på fylkesvei, og at det over tabell C på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett ble foreslått å styrke finansieringen til opprusting og fornying av fylkesvegnettet med reelt 300 mill. kr i 2025. Departementet anså at denne delen av anmodningsvedtaket var fulgt opp.

Videre opplyste Samferdselsdepartementet at det vurderte at det ikke er hensiktsmessig å øremerke midler til det som er å regne som en ordinær driftsoppgave for fylkeskommunene, og la opp til å avvikle det øremerkede tilskuddet på kap. 1320 Statens vegvesen, post 65 Tilskudd til fylkesveier, og å overføre midlene til rammetilskuddet med særskilt fordeling til *Opprusting og fornying av fylkesvegnettet* over tabell C på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. Departementet foreslo derfor å oppheve anmodningsvedtaket. Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2025 opphevet Stortinget vedtaket, jf. Innst. 13 S (2024–2025). I saldert budsjett for 2025 er kap. 1320, post 65, innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommuner.

Rapportering på vedtaket blir som følge av Stortingets oppheving av anmodningsvedtaket avsluttet.

Evaluere dei nye rutetidene på FOT-rutene og konsekvensane av halv pris på fullprisbillettane

Vedtak nr. 834, 20. juni 2024

> *«Stortinget ber regjeringen evaluere de nye rutetidene på FOT-rutene og konsekvensene av halv pris på fullprisbillettene, og finne forbedrede løsninger innenfor anbudsperioden.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at Widerøe, som drifter det store flertallet av FOT-rutene, hadde utarbeidet et forslag til styrket tilbud på enkelte FOT-ruter i Finnmark, Lofoten, Vesterålen, Helgeland og Namdalen som kunne tre kraft fra og med 31. mars 2025. Videre opplyste departementet at det hadde satt i gang et arbeid for å utrede hvordan det regionale flyrutetilbudet kan videreutvikles og optimaliseres på lengre sikt.

Samferdselsdepartementet mottok i september 2025 både en utredning av hvordan flyrutetilbudet kan innrettes best mulig innenfor gjeldende budsjettramme og en transportfaglig utredning til forberedelsene av en konkurranse om flyruter i Sør-Norge med kontraktsoppstart 1. november 2027. Begge utredningene er sendt på høring. Utredningene og høringsinnspillene vil utgjøre et faglig grunnlag for å evaluere krav til operatørene,

bl.a. krav til tid og maksimalpriser, og vurdere ev. endringer i kommende konkurranseutlysinger.

Innenfor rammen av gjeldende kontrakt med departementet har Widerøe fra 1. april 2025 forbedret tilbudet på flere ruter med erfarte kapasitetsutfordringer.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Innpasse prosjekt som det er fleirtalsvedtak på, i NTP-porteføljen

Vedtak nr. 836, 20. juni 2024

> *«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak som innpasser de prosjekter det nå er flertallsvedtak for i Stortinget i NTP-porteføljen, senest i forbindelse med RNB 2025.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at det la opp til å innpasse prosjektene som Stortinget har fattet vedtak om, innenfor en uendret økonomisk planramme for Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Departementet anså anmodningsvedtakene 824, 827, 828, 829, 831, 832, 833, 835 og 836 som fulgt opp.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2024–2025) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2023–2024*, jf. Innst. 216 S (2024–2025), uttalte et flertall i kontroll- og konstitusjonskomiteen:

> «Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Rødt, viser til at Samferdselsdepartementet i Prop. 1 S (2024–2025) skriver at de «legger opp til å innpasse prosjektene som Stortinget har fattet vedtak om, innenfor en uendret økonomisk planramme for Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2026». Det går ikke frem hvordan dette konkret skal gjøres.
>
> Flertallet vil vise til at vedtak 836 spesifiserer at regjeringen skal legge frem en sak for Stortinget som viser hvordan prosjektene innpasses, og mener rapporteringen i Prop. 1 S (2024–2025) ikke er tilstrekkelig. Flertallet er derfor uenige i at anmodningsvedtaket skal oppheves.»

Samferdselsdepartementet presiserer at det ikke foreslo å oppheve anmodningsvedtak nr. 836.

Transportpolitikken som regjeringen la frem i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er utformet innenfor rammen av nasjonale klima- og miljømål, en endret sikkerhetspolitisk situasjon og et forventet redusert økonomisk handlingsrom i årene fremover.

Hovedstrategien i meldingen om å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må fikk bred støtte under stortingsbehandlingen, jf. Innst. 439 S (2023–2024). I statsbudsjettet for 2025 prioriterte regjeringen en tydelig satsing på vedlikehold og fornying i tråd med strategien for transportplanen. I budsjettforslaget for 2026 prioriteres også drift og vedlikehold.

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at innpassingen av prosjektene i porteføljene til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet skal skje innenfor en uendret økonomisk planramme for Nasjonal transportplan 2025–2036. Det er mulig å gjennomføre prosjektene som stortingsflertallet ba om, dersom Stortinget i de årlige budsjettene bevilger midler til en overoppfylling av transportplanens økonomiske rammer. Alternativt må tidshorisonten for å fullføre virksomhetenes porteføljer utvides.

Innpassingen av prosjekter i porteføljene er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Under følger en oppdatert omtale av prosjektene, jf. anmodningsvedtakene 824, 827, 828, 829, 831, 832, 833 og 835.

- *Utbygging av E10 Nappstraumen–Å*

  Det pågår arbeid med reguleringsplan på strekningen. I Statens vegvesens planportefølje fra mai 2025 er prosjektet prioritert som nummer 8.
- *Rv. 15 Strynefjellet, inkl. arm til Geiranger*

  Statens vegvesen forbereder for oppstart av arbeidet med kommunedelplan for massedeponi og reguleringsplan for prosjektet i 2025. Prosjektet er prioritert som nummer 11 i Statens vegvesens planportefølje.
- *Oppstart av rv. 19 Moss i planperioden*

  Det pågår arbeid med kommunedelplan. Prosjektet er prioritert som nummer 29 i Statens vegvesens planportefølje.
- *Videreføre Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Hønefoss (FRE16) som et fellesprosjekt*

  Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 er en del av porteføljen i Nasjonal transportplan. En ev. oppstart av prosjektet avhenger av bevilgninger i de årlige statsbudsjettene. I påvente av oppstartbevilgning ivaretar Nye

Veier statens forpliktelser som følger av vedtatt reguleringsplan.

– *Øke kapasiteten på Trønderbanen*

  Det anslås å bruke om lag 770 mill. kr i 2026 til å bygge ut infrastrukturen på Trønderbanen, mellom Støren på Dovrebanen og Steinkjer på Nordlandsbanen. I videre planlegging skal Bane NOR sørge for at en ytterligere tilbudsforbedring med to tog i timen til Steinkjer i grunnrute kan komme raskest mulig på plass.

– *Dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord på Vestfoldbanen*

  I statsbudsjettet for 2025 er det satt av 30 mill. kr til videre planlegging, inkludert dobbeltsporparsellen mellom Stokke og Sandefjord.

– *Øke kapasiteten på Ofotbanen*

  Viktige tiltak for å øke transportkapasiteten på Ofotbanen er å bygge nye kryssingsspor som Søsterbekk, Horisontalen og Katterat, og tiltak for å øke aksellasten fra 31 til 32,5 tonn. Planlegging av tiltakene pågår. Pågående arbeid på Narvik stasjon planlegges å være ferdig i 2026. Med dette vil alle eksisterende kryssingsspor på Ofotbanen være lange nok til 750 meter lange malmtog og godstog på inntil 740 meter.

– *Det statlige bidraget til Majorstuen stasjon*

  Innenfor en uendret økonomisk planramme er det omprioritert 500 mill. kr til tilskudd til Majorstuen stasjon i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket samt anmodningsvedtakene 824, 827, 828, 829, 831, 832, 833 og 835 som fulgt opp.

Direkte nattog frå Oslo til København og/eller Hamburg

Vedtak nr. 917, 21. juni 2024

> *«Stortinget ber regjeringen legge til grunn trafikkstart senest innen 2030 for direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg, og gå i dialog med nødvendige myndigheter og operatører i løpet av 2024.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2023–2024) *Revidert nasjonalbudsjett 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at Jernbanedirektoratet hadde fått i oppdrag å se på muligheten for å starte opp direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg med trafikkstart senest i 2030 og oppdatere anslag for tilskuddsbehovet.

Jernbanedirektoratet gjennomførte en markedsundersøkelse (*Request for Information*, RFI) i desember 2024 og hadde oppfølgingsmøter med de togoperatørene som svarte. Tilbakemeldingene fra disse var at tjenesten ikke kan drives på kommersiell basis, og at det er nødvendig med et offentlig kjøp for å sikre finansiering og tilgang til infrastrukturkapasitet på norsk strekning. I sluttfasen av dialogen med togoperatørene meldte det svenske togselskapet Snälltåget til Statens jernbanetilsyn at selskapet ser på å etablere et kommersielt nattogtilbud Oslo–København. I tillegg meldte SJ AB i juni 2025 inn en tjeneste til Statens jernbanetilsyn om å kjøre kommersielt nattog Oslo–København med oppstart i desember 2026 (R27). Innmeldte tjenester tilsier at det fins interesse for å kjøre kommersielle nattog Oslo–København/Hamburg som kan komme tidligere på plass enn innen 2030. Jernbanedirektoratet vil gå i dialog med begge aktører, og bl.a. vurdere om tjenestene dekker statens forventninger til f.eks. rutetider, servicetilbud og kontinuitet i togtilbudet.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Ev. tilskotsordning til langdistansebussar på strekningar utan tog og tilsvarande kommersielle tilbod

Vedtak nr. 918, 21. juni 2024

> *«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 gi en vurdering av en eventuell tilskuddsordning til langdistansebusser på strekninger uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2023–2024) *Revidert nasjonalbudsjett 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at kollektivtransporten som hovedregel finansieres gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene, men at departementet ville foreta en nærmere vurdering av å innføre en ev. tilskuddsordning.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2024–2025) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2023–2024*, jf. Innst. 216 S (2024–2025), uttalte et flertall i kontroll- og konstitusjonskomiteen:

> «Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, viser til omtalen av vedtaket i Meld. St. 4 (2024–2025) og til at regjeringen ikke har gitt en fullstendig vurdering av en eventuell tilskuddsordning for langdistansebusser på strekninger uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud i statsbudsjettet, slik anmodningsvedtaket forutsatte. Flertallet vil derfor ikke avslutte rapporteringen og ber om at regjeringen ferdigstiller sin vurdering innen revidert nasjonalbudsjett 2025.»

I Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* ble det opplyst at Jernbanedirektoratet, i samråd med Statens vegvesen, hadde fått i oppdrag å utrede en mulig tilskuddsordning for langdistansebusser uten togtilbud eller tilsvarende kommersielle alternativ, og at rapporten skal leveres i oktober 2025. I Innst. 540 S (2024–2025) går det fram at finanskomiteen tok de respektive anmodningsvedtakene til orientering.

Når rapporten foreligger, vil Samferdselsdepartementet vurdere videre oppfølging og komme tilbake til saken på egnet måte.

Arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen

Vedtak nr. 919, 21. juni 2024

> *«Stortinget ber regjeringen sikre at Statens vegvesen deltar i det pågående arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen, i dialog med Ruter, innenfor rammene av den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3, og ha framdrift i oppfølgingen av anbefalingene fra samarbeidsprosjektet mellom Oslo kommune og Statens vegvesen om rv. 4. Det tas forbehold om tilslutning gjennom lokalpolitisk behandling og vedtak om Oslopakke 3 i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2023–2024) *Revidert nasjonalbudsjett 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at det hadde bedt Statens vegvesen delta i det pågående arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen i dialog med Ruter og rapportere på status for dette arbeidet i årsrapporten for 2024. Departementet anså derfor anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2024–2025) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2023–2024*, jf. Innst. 216 S (2024–2025), uttalte et flertall i kontroll- og konstitusjonskomiteen:

> «Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, viser til omtalen av vedtaket i Meld. St. 4 (2024–2025). Flertallet vil ikke at rapporteringen på vedtaket avsluttes.»

Statens vegvesen følger opp anmodningsvedtak om trikk til Bjerke/Tonsenhagen som en del av arbeidet med prinsippavklaring for rv. 4. I samarbeid med Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Ruter ser vegvesenet nå på ulike alternativer for å vurdere løsning opp mot trafikkmengde og trafikksikkerhet på rv. 4. Hvilken løsning for trikk som ev. kan anbefales, henger sammen med hvor mye trafikken på rv. 4 mellom Gjelleråsen og Sinsen kan reduseres. Utredningen er i startfasen og skal etter planen være ferdig juni 2026.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

2.4 Stortingssesjonen 2022–2023

Vurdere korleis regelverket for autonome køyretøy kan medverke til teknologi- og industriutvikling

Vedtak nr. 71, 29. november 2022

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan regelverket for testing av autonome kjøretøy bedre kan bidra til teknologi- og industriutvikling i Norge.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at Statens vegvesen hadde utarbeidet forslag til nasjonal strategi for automatisert veitransport, og at departementet sammen med Statens vegvesen vurderte behovet for videre arbeid og ytterligere oppfølging.

Departementet har gått gjennom forslaget til nasjonal strategi for automatisert transport og gitt Statens vegvesen i oppdrag å følge opp forslaget, og særlig vurdere sektorovergripende samarbeid. Arbeidet skal bl.a. innrettes slik at innføringen av automatisert transport vurderes som et virkemiddel for å nå de overordnede transportpolitiske målene.

Statens vegvesen støtter og deltar også videre i etablerte nettverk med bred deltakelse fra berørte aktører og har hovedansvaret for et eget forum for automatisert transport i samarbeid med bl.a. ITS Norge.

Det er ikke identifisert behov for endringer på kort sikt av det eksisterende regelverket om utprøving av selvkjørende motorvogn. Det pågår testing av selvkjørende kjøretøy i ulike prosjekter rundt om i landet, og det planlegges testing også i samarbeid med andre land. Utviklingen på området skjer i stor grad hos bilprodusentene, og regelverket utvikles på internasjonalt nivå. Norge bidrar i den internasjonale regelverksutviklingen for typegodkjenning av avanserte førerstøttesystemer og systemer for automatisert kjøring, bl.a. for å ivareta hensynet til trafikksikkerheten. Det vil løpende bli vurdert om det er behov for endringer i den nasjonale lovgivningen.

Intelligente transportsystemer (ITS) og tilhørende regelverk er også viktig for selvkjørende kjøretøy og avanserte førerstøttesystemer, bl.a. for å sikre oppdaterte og kvalitetssikrede data om veiene og trafikken. Som oppfølging av endringer i EUs rammedirektiv for ITS tar Samferdselsdepartementet sikte på å legge frem et lovforslag om endringer i ITS-loven i 2026.

Samferdselsdepartementet har i 2025 vedtatt ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon. Den skal sikre at det til Statens vegvesens nasjonale systemer leveres inn data om vei og trafikk fra hele det offentlige veinettet. Dette gir et viktig datagrunnlag for bl.a. videre digitalisering, avansert førerstøtte og økende grad av automatisert transport. Statens vegvesen arbeider også med å utvikle og forbedre sine tjenester ved bruk av data bl.a. for å legge til rette for automatisert transport.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket og vedtak nr. 71, 72, 73 og 74 av 29. november 2022 som fulgt opp.

Foreslå varierte strekningar som kan førehandsgodkjennast for autonom køyring

Vedtak nr. 72, 29. november 2022

> *«Stortinget ber regjeringen sikre at det i samarbeid med industrien foreslås varierte strekninger som kan forhåndsgodkjennes for autonom kjøring.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2022–2023).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 71 av 29. november 2022.

Vurdere korleis kompleksiteten i testinga av autonome køyretøy kan aukast og tilpassast godkjenningsprosedyren for testane

Vedtak nr. 73, 29. november 2022

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan kompleksiteten i testingen av autonome kjøretøy kan økes, og tilpasses godkjenningsprosedyren for testene.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2022–2023).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 71 av 29. november 2022.

Endre regelverket slik at autonome køyretøy kan køyre i normal trafikk og i normal hastigheit på delar av vegnettet

Vedtak nr. 74, 29. november 2022

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke regelverksendringer som må til for å åpne for muligheten til å kjøre autonome kjøretøy i normal trafikk og i normal hastighet, på utvalgte deler av det ordinære vegnettet.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentan-

tene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Helge Orten, Svein Harberg, Aleksander Stokkebø og Sandra Bruflot om økt kompleksitet i testingen av autonome kjøretøy, jf. Dokument 8:273 (2021–2022) og Innst. 55 S (2022–2023).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 71 av 29. november 2022.

Gjeninnføre plikta til å vere tilknytt ein drosjesentral og driveplikt og talavgrensing i drosjenæringa

Vedtak nr. 84, 1. desember 2022

> *«Stortinget ber regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at Drosjeutvalgets delutredning II, NOU 2024: 15 *En bedre regulert drosjenæring*, som bl.a. vurderer driveplikt og antallsbegrensning, var sendt på høring.

Sentraltilknytningsplikt ble innført med virkning fra 1. september 2024 og med en overgangsperiode frem til 1. april 2025, jf. Prop. 39 L (2023–2024) *Endringer i yrkestransportloven (sentraltilknytningsplikt og justering av løyveplikten for drosje)* og lovvedtak 46 (2023–2024). Stortinget har også vedtatt regjeringens forslag som legger til rette for større fleksibilitet for fylkeskommunene innenfor ordningen med tildeling av eneretter, jf. Prop. 139 L (2024–2025) *Endringer i yrkestransportloven mv. (drosjetilbud, internkontroll, kontrollutrustning og tilknytning til sentral)* og lovvedtak 133 (2024–2025). Enerettsystemet gir fylkeskommunen anledning til å pålegge driveplikt og begrense antall løyver, dersom det er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud.

Samferdselsdepartementet anser anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Nullutsleppskrav til all løyvebasert verksemd

Vedtak nr. 94, 1. desember 2022

> *«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om endring av yrkestransportloven slik at det stilles nullutslippskrav til all løyvebasert virksomhet der det er mulig i løpet av 2023.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

Samferdselsdepartement opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at det vurderte et forslag fra Statens vegvesen om å stille krav om nullutslipp i løyvepliktig persontransport med motorvogn.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2024–2025) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2023–2024*, jf. Innst. 216 S (2024–2025) uttalte et flertall i kontroll- og konstitusjonskomiteen:

> «Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt viser til omtalen av vedtaket i Meld. St. 4 (2024–2025). Flertallet er enige om at regjeringen skal komme tilbake til Stortinget med forslag i tråd med vedtaket innen statsbudsjettet for 2026».

Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet et forslag til en ny hjemmel i yrkestransportloven for å kunne innføre miljøkrav i forskrift, og forslag til ny forskrift med nullutslippskrav for drosjenæringen. Før forslaget sendes på høring, må behovet for unntak for å ivareta andre tungtveiende hensyn, som beredskap og å sikre et forsvarlig drosjetilbud i hele landet, vurderes nærmere.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Pilot/utviklingskontrakt for å innfase null- og lågutsleppsfly for ei eigna rute

Vedtak nr. 117, 1. desember 2022

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere en mulig pilot/utviklingskontrakt for innfasing av null- og lavutslippsfly for en egnet rute.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2022–2023) *Nasjonalbudsjettet 2023*, jf. Innst. 2 S (2022–2023).

I Prop. 1 S (2024–2025) viste Samferdselsdepartementet til Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* der regjeringen prioriterte 1 mrd. kr til en fremskyndet omstilling til null- og lavutslippsluftfart, og at en pilot/utviklingskontrakt kunne være et aktuelt tiltak i oppfølgingen av meldingen. Videre ble det i Prop. 1 S (2024–2025) foreslått å bevilge til sammen 50 mill. kr til Luftfartstilsynet og Avinor til å eta-

blere Norge som en testarena for null- og lavutslippsluftfart. Stortinget sluttet seg til dette i budsjettbehandlingen, jf. Innst. 13 S (2024–2025).

I 2026 foreslås det å videreføre den samlede bevilgningen til dette, jf. omtale under Programkategori 21.20 Luftfartsformål. Det første testprogrammet for flyginger mellom Stavanger og Bergen med et batterielektrisk luftfartøy er nå igangsatt gjennom testarena.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Ettermontering av kontaktlaus kortbetaling på ladeinfrastruktur

Vedtak nr. 464, 19. januar 2023

> *«Stortinget ber regjeringen stille krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kathy Lie om å sikre forbrukervennlig lading via kontaktløs kortbetaling («tæpping») direkte på alle offentlig tilgjengelige hurtig- og lynladere, jf. Dokument 8:19 (2022–2023) og Innst. 151 S (2022–2023).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende hurtigladeinfrastruktur ville bli gjennomført i forbindelse med gjennomføringen av forordningen om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff ((EU) 2023/1804) AFIR. Det var ventet at dette ville skje i løpet av 2025.

Forordningen vil trolig bli innlemmet i EØS-avtalen høsten 2025. Samferdselsdepartementet vil sende et forslag til nasjonal gjennomføring av forordningen og krav om ettermontering på alminnelig høring. En lov- og samtykkeproposisjon planlegges lagt frem for Stortinget våren 2026.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Plan for å handtere FOT-rutene viss det ikkje blir mogleg å erstatte dagens rutefly

Vedtak nr. 634, 2. mai 2023

> *«Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens rutefly.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, jf. Innst. 301 S (2022–2023).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at det hadde satt ut et utredningsoppdrag for å få vurdert hvordan myndighetene best mulig kan legge til rette for et godt flyrutetilbud i hele landet til en overkommelig pris, både for de reisende, men også for staten som kjøper, og at utredningen skulle være ferdig våren 2025.

Departementet mottok utredningen i september 2025, og den er nå sendt på høring sammen med en transportfaglig utredning til forberedelsene av en konkurranse om flyruter i Sør-Norge med kontraktsoppstart 1. november 2027. Førstnevnte utredning ser også på mulighetene for å endre organiseringen av kjøpet av flyrutetjenester i tilknytning til fornying av flåten, inkludert eierskap av flyene og drift av rutene.

På grunn av et omfattende vedlikeholdsprogram anslås det at flytypene som opererer på de 21 kortbanelufthavnene innenfor FOT-rutenettverket, vil ha en levetid frem til rundt 2040. Det er derfor overveiende sannsynlig at det vil eksistere flytyper egnet for FOT-rutene en god stund fremover.

Samferdselsdepartementet følger imidlertid utviklingen i markedet tett og er dialog med operatørene på FOT-rutene, både når det gjelder anskaffelse og produksjon av egnede flytyper med mer konvensjonell teknologi og helt nye typer luftfartøy. Regjeringen arbeider med å legge til rette for sistnevnte ved å etablere Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart gjennom samarbeidet mellom Luftfartstilsynet og Avinor.

Tilgjengeligheten til egnet flymateriell og egenskaper ved lufthavnstrukturen vil også følges opp i den videre langtidsplanleggingen av transportsektoren. Den gjenværende levetiden til dagens kortbaneflåte, tidslinjen for forventet innfasing av fly med null- og lavutslippsteknologi, egenskapene til lufthavnene og operatørenes egne planer for kjøp av nye fly vil inngå i disse vurderingene.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

2.5 Stortingssesjonen 2021–2022

Basere anbod i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk på nullutsleppsteknologi

Vedtak nr. 35, punkt 1, 2. desember 2021

> *«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk så langt det lar seg gjøre skal baseres på nullutslippsteknologi, og kompensere fylkeskommuner for merkostnader knyttet til dette.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) *Nasjonalbudsjettet 2022*, jf. Innst. 2 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at det hadde vurdert høringsinnspillene til forslaget til en forskrift om nullutslippskrav for ferjer og hurtigbåter, og at regjeringen ville innføre nullutslippskrav til offentlige anbud av ferjer og ferjetjenester fra 1. januar 2025. Det ble foreslått å bevilge 50 mill. kr for 2025 i økonomisk kompensasjon for kravet over fylkeskommunenes rammetilskudd, tabell C, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett. Videre opplyste departementet at regjeringen ikke ville innføre et krav til hurtigbåter nå fordi det er stor usikkerhet omkring kostnadene, og at forholdene foreløpig ikke ligger til rette for et generelt nullutslippskrav. Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet ble foreslått styrket med 200 mill. kr i form av økt tilsagnsfullmakt i 2025 for å finansiere pilotstrekninger etter søknad og konkurranse. Departementet opplyste at regjeringen tar sikte på å innføre krav til hurtigbåter på et senere tidspunkt. Anmodningsvedtaket ble derfor ansett som utkvittert.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2024–2025) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2023–2024*, jf. Innst. 216 S (2024–2025), uttalte et flertall i kontroll- og konstitusjonskomiteen:

> «Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, viser til omtalen av vedtaket i Meld. St. 4 (2024–2025) og til at regjeringen vil innføre nullutslippskrav for fylkeskommunale anbud på ferger og fergetjenester fra 1. januar 2025, og at den vil bevilge midler til økonomisk kompensasjon for fylkeskommunene. Flertallet registrerer også at regjeringen vil bevilge 200 mill. kr til å finansiere pilotstrekninger for hurtigbåter, hvor teknologien ikke er moden for å innføre et nullutslippskrav på nåværende tidspunkt. Flertallet anerkjenner at regjeringen arbeider videre med oppfølgingen av vedtaket, og ønsker derfor ikke å utkvittere vedtaket i år.»

I statsbudsjettet for 2026 foreslås det å øke den økonomiske kompensasjonen til fylkeskommunene som følge av nullutslippskravet til ferjer og ferjetjenester til 132,5 mill. kr.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutsleppsteknologi

Vedtak nr. 553, 10. mai 2022

> *«Stortinget ber regjeringen legge frem en tidfestet fremdriftsplan for å få de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekninger over på nullutslippsteknologi.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsing på hydrogen som energibærer for tog, jf. Dokument 8:129 S (2021–2022) og Innst. 280 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at det ble arbeidet med å følge opp sluttrapportene fra kvalitetssikringen av konseptvalget (KS1) for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen (KVU GREEN).

Basert på anbefalingene i KVU GREEN og KS1 har Samferdselsdepartementet besluttet teknologivalget elektrifisering for Røros- og Solørbanen, og batteri med delelektrifisering for Nordlandsbanen. Innføringen av nullutslippsløsninger for tog på de gjenværende dieselstrekningene har mange grenseflater mot øvrig utvikling av infrastruktur og togtilbud. Departementet arbeider med å avklare de viktigste avhengighetene, bl.a. opp mot kjøp av nye fjerntog og regiontog. Bane NOR startet i 2025 å oppdatere planene for å elektrifisere strekningen Stjørdal–Steinkjer på Nordlandsbanen. Det vil i tillegg arbeides med å vurdere om det er mindre tiltak som vil kunne gi relativt større klimaeffekt på kort og mellomlang sikt.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

2.6 Stortingssesjonen 2020–2021

Forskriftsendring knytt til endring av tillate totalvekt på 7 500 kg eller meir

Vedtak nr. 800, 13. april 2021

> *«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for en forskriftsendring knyttet til endring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Hans Andreas Limi, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland om noen kjøretøytekniske forenklinger, jf. Dokument 8:106 S (2020–2021) og Innst. 311 S (2020–2021).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2024–2025) at det tok sikte å sende et forskriftsforslag på høring i løpet av 2024.

Oppfølgingen har tatt mer tid enn ventet. Samferdselsdepartementet tar sikte på at et forskriftsforslag kan sendes på høring i løpet av 2025 og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Medisinsk grunna dispensasjon for svaksynte etter førarkortregelverket

Vedtak nr. 960, 20. mai 2021

> *«Stortinget ber regjeringen fremme sak om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket, slik at personer med nedsatt syn kan få førerrett i tråd med praksis som gjaldt frem til 2019.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om medisinsk begrunnet dispensasjon for svaksynte, jf. Dokument 8:179 (2020–2021) og Innst. 432 S (2020–2021).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen i tildelingsbrevet for 2024 fikk, i samråd med Helsedirektoratet, i oppdrag innen 31. desember 2024 vurdere nærmere mulighetene for å innføre en smal, men reell sikkerhetsventil med høy terskel som kan gi grunnlag for i særegne tilfelle å gi unntak fra helsekravene for kjøreseddel etter en individuell medisinskfaglig vurdering og ev. en kjørevurdering.

I utredningen som ble levert i desember 2024, vises det særlig til ny forskning som har avdekt svakheter i dagens undersøkelsesmetoder for synsfeltsvekkelser. Dette har medført at det pågår arbeid med å vurdere endringer i synsfeltkravene og undersøkelsesmetodene. Endringer vil kunne bidra til at vurderingen av om kravene i dagens regelverk er oppfylt, blir mer korrekt, og vil kunne innebære at personer som etter gjeldende regler ikke ville oppfylt helsekravene til kjøreseddel, likevel får kjøreseddel. Statens vegvesen og Helsedirektoratet tilrår i lys av dette at videre arbeid med en mulig dispensasjonshjemmel sees i sammenheng med dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet er enig i dette. Det vil derfor nå ikke arbeides videre med en dispensasjonshjemmel, men behovet for en slik regel vil ses i sammenheng med det pågående arbeidet med reglene for synsfeltsvekkelser. Samferdselsdepartementet viser også til at det i Prop. 1 S (2022–2023) uttalte: «Samferdselsdepartementet deler etatenes vurderinger om at det ikke er rettslig handlingsrom etter EØS-avtalen til å gjeninnføre en dispensasjonsadgang for helsekravene til førerkort».

Samferdselsdepartementet anser med dette vedtaket som fulgt opp.

Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området

Vedtak nr. 1098, 2. juni 2021

> *«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget med en plan for en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området. Inntil en slik plan foreligger og er realisert, må regjeringen medvirke til at dagens småflyaktivitet kan fortsette ved Kjeller flyplass.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik, Bengt Fasteraune og Ole André Myhrvold om en permanent løsning for småflyaktiviteten i Oslo-området og luftfartøyvernsenter på Kjeller, jf. Dokument 8:241 S (2020–2021) og Innst. 543 S (2020–2021).

I Prop. 1 S (2024–2025) opplyste Samferdselsdepartementet at Lillestrøm kommune hadde informert om at saken om fremtidig utvikling av Kjeller flyplass etter planen skulle behandles i kommunestyret i løpet av høsten 2024.

Lillestrøm kommune besluttet høsten 2024 å gå videre med alternativet byutvikling uten funksjonell flystripe. Det innebærer at småflyvirksomheten som i dag er på Kjeller flyplass, må flytte når flystripen stenges. Tidspunktene for Forsvarets

avhending av Kjeller leir og stenging av flystripen er ikke endelig fastsatt, da dette er avhengig av kommunens planprosess for området. Sannsynligvis kan aktiviteten pågå frem mot 2030, så lenge dagens sivile brukere selv ønsker å leie og drifte flystripen etter at Forsvarets behov for denne opphører i 2026.

Sammen med Forsvarsdepartementet har Samferdselsdepartementet vurdert muligheten for økt småflyaktivitet på de statlige flyplassene på Gardermoen og Rygge. Vurderingen er at det ikke er tilgjengelig kapasitet på disse, utover det som tilbys småflymiljøet i dag. Løsningen for småflyaktiviteten i Oslo-området må dermed innebære bruk av private eller kommunale flyplasser i regionen. Aktuelle alternativer kan være flyplassene på Eggemoen i Ringerike kommune, Jarlsberg i Tønsberg kommune og Rakkestad i Rakkestad kommune.

Departementet er opptatt av at småflymiljøet selv bør ha en aktiv rolle i den videre vurderingen av de aktuelle alternativene, og at dette bør skje i tett dialog med konsesjonshaverne av de aktuelle lufthavnene for å utforske hvordan ulike initiativer kan bidra til å skape gjensidige fordeler. For luftsport i regi av flyklubber under Norges Luftsportforbund, kan ordningen med spillemidler til idrettsanlegg være en mulighet til å få tilskudd til bl.a. start-/landingsstriper og hangarer. Tilskudd fra spillemidlene vil imidlertid utgjøre en mindre andel av totalutgiftene ved slike investeringer.

I tillegg vil departementet løpende vurdere om bruk av konsesjonsvilkår for aktuelle flyplasser kan være et supplerende virkemiddel for å skape tilstrekkelig ny kapasitet for de som mister tilbudet på Kjeller.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

3 Oversikt over budsjettforslaget mv.

3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

Tabellane under viser løyvingane som blir foreslått på samferdselsområdet fordelte på utgifts- og inntektskapittel.

Utgifter fordelte på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	313 448	323 500	341 900	5,7
1301	Forsking og utvikling mv.	199 621	180 700	198 400	9,8
	Sum kategori 21.10	*513 069*	*504 200*	*540 300*	*7,2*
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	2 062 976	2 427 100	2 498 800	3,0
1313	Luftfartstilsynet	319 057	327 000	363 100	11,0
1314	Statens havarikommisjon	101 504	101 300	106 400	5,0
1315	Tilskot til Avinor AS	2 319 724	2 556 800	1 966 700	-23,1
	Sum kategori 21.20	*4 803 261*	*5 412 200*	*4 935 000*	*-8,8*
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	36 994 118	40 115 500	43 429 400	8,3
1321	Nye Veier AS	6 507 700	6 755 000	6 998 200	3,6
1323	Vegtilsynet	19 811	21 000	22 100	5,2
	Sum kategori 21.30	*43 521 629*	*46 891 500*	*50 449 700*	*7,6*
	Særskilde transporttiltak				
1330	Særskilde transporttiltak	1 713 994	1 811 200	1 878 000	3,7
1332	Transport i byområde mv.	5 881 211	6 912 000	6 599 000	-4,5
	Sum kategori 21.40	*7 595 205*	*8 723 200*	*8 477 000*	*-2,8*

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
	Jernbaneformål				
1352	Jernbanedirektoratet	31 606 339	31 973 500	30 663 700	-4,1
1354	Statens jernbanetilsyn	103 838	112 800	118 200	4,8
1358	Norske tog AS			4 938 200	100,0
	Sum kategori 21.50	*31 710 177*	*32 086 300*	*35 720 100*	*11,3*
	Sum programområde 21	88 143 341	93 617 400	100 122 100	6,9
	Posttenester				
1370	Posttenester	1 767 629	1 890 500	2 012 000	6,4
	Sum kategori 22.10	*1 767 629*	*1 890 500*	*2 012 000*	*6,4*
	Sum programområde 22	1 767 629	1 890 500	2 012 000	6,4
	Sum utgifter	89 910 970	95 507 900	102 134 100	6,9

Inntekter fordelte på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	114 905	850	900	5,9
	Sum kategori 21.10	*114 905*	*850*	*900*	*5,9*
	Luftfartsformål				
4312	Avinor AS	305 474			0,0
4313	Luftfartstilsynet	156 609	154 700	175 300	13,3
5619	Renter av lån til Avinor AS	4 145			0,0
	Sum kategori 21.20	*466 228*	*154 700*	*175 300*	*13,3*
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	1 484 641	1 513 900	1 739 100	14,9
	Sum kategori 21.30	*1 484 641*	*1 513 900*	*1 739 100*	*14,9*
	Særskilde transporttiltak				
4330	Særskilde transporttiltak	21 300	22 100	22 900	3,6
	Sum kategori 21.40	*21 300*	*22 100*	*22 900*	*3,6*
	Jernbaneformål				
4352	Jernbanedirektoratet	6 607	6 100	6 300	3,3
4354	Statens jernbanetilsyn	16 795	15 600	16 800	7,7
4358	Norske tog AS			9 900	100,0
5611	Aksjer i Vygruppen AS	26 500			0,0
5641	Renter frå Norske tog AS			251 800	100,0
	Sum kategori 21.50	*49 902*	*21 700*	*284 800*	*1 212,4*
	Sum programområde 21	2 136 976	1 713 250	2 223 000	29,8
	Sum inntekter	2 136 976	1 713 250	2 223 000	29,8

3.2 Bruk av stikkordet «*kan overførast*»

Under Samferdselsdepartementet blir stikkordet «*kan overførast*» foreslått knytt til desse postane utanom postgruppe 30–49.

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Nemning	Overført til 2025	Forslag 2026
1301	70	Pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar	9 479	28 400
1301	71	Noregs forskingsråd		65 100
1301	72	Noregs forskingsråd – NTP-formål		68 600
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	513	2 498 800
1315	71	Tilskot til pålagde oppgåver	141 132	1 926 700
1315	72	Tilskot til null- og lågutsleppsluftfart		40 000
1320	22	Drift og vedlikehald av riksvegar		11 409 000
1320	28	Trafikant- og køyretøytilsyn	116 174	2 585 600
1320	29	OPS-prosjekt	55 321	8 648 000
1320	64	Utbetring på fylkesvegar for tømmertransport	12 500	
1320	65	Tilskot til fylkesvegar	10 000	
1320	66	Tilskot til tryggare skulevegar og nærmiljø	8 500	41 500
1320	67	Militær mobilitet på fylkesvegar		102 000
1320	68	Tilskot for Tretten bru		14 000
1320	72	Tilskot til riksvegferjedrifta	80 500	3 904 500
1330	60	Utvida TT-ordning for brukarar med særskilde behov	50 000	363 600
1330	76	Reiseplanleggjar og elektronisk billettering	25 200	214 300
1332	63	Særskild tilskot til store kollektivprosjekt	361 756	2 130 000
1332	66	Tilskot til byområde	294 193	4 469 000
1352	21	Spesielle driftsutgifter – utgreiingar	5 000	135 700
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	170 000	5 709 800
1352	74	Tilskot til togmateriell mv.		107 600
1358	70	Lån		808 400
1358	90	Lån		2 425 300
1370	70	Kjøp av posttenester	4 812	2 012 000

3.3 Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2025

Tabellane 3.1 og 3.2 viser løyvingsendringar etter saldert budsjett 2025.

Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel og post

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2025	Endring	Revidert budsjett
1300	01	146	540	189 200	5 800	195 000
1300	21	146	540	12 400	-4 000	8 400
1300	22	146	540	-	7 100	7 100
1300	90	146	540	-	2 200 000	2 200 000
1301	71	146	540	77 300	-12 300	65 000
1313	01	-	540	317 800	4 000	321 800
1315	71	146	540	2 516 000	165 200	2 681 200
1320	01	146	540	4 915 000	-120 000	4 795 000
1320	22	146	540	10 791 100	306 900	11 098 000
1320	28	146	540	2 496 900	-70 000	2 426 900
1320	30	-	540	10 807 700	10 000	10 817 700
1320	72	146	540	3 284 100	60 000	3 344 100
1320	73	-	540	768 100	67 000	835 100
1332	63	146	540	2 365 000	-330 000	2 035 000
1352	21	-	540	146 000	-4 000	142 000
1352	70	146	540	5 982 100	-314 500	5 667 600
1352	71	146	540	6 596 700	300 000	6 896 700
1352	72	146	540	7 445 000	66 800	7 511 800
1352	74	146	540	154 600	-110 500	44 100
1352	75	146	540	104 800	30 000	134 800
1352	77	146	540	-	70 000	70 000
1353	96	146	540	-	617 900	617 900
1358	70	146	540	-	214 125	214 125
1358	71	146	540	-	14 375	14 375
1358	86	146	540	-	250 000	250 000
1358	90	146	540	-	642 375	642 375
1358	91	146	540	-	750 000	750 000
1358	92	146	540	-	2 000 000	2 000 000
1358	96	146	540	-	395 225	395 225

Tabell 3.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel og post

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2025	Endring	Revidert budsjett
4354	01	146	540	15 600	300	15 900
4355	96	146	540	-	970 000	970 000

Del II
Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

4 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
1300	Samferdselsdepartementet	313 448	323 500	341 900	5,7
1301	Forskning og utvikling mv.	199 621	180 700	198 400	9,8
	Sum kategori 21.10	513 069	504 200	540 300	7,2

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
4300	Samferdselsdepartementet	114 905	850	900	5,9
	Sum kategori 21.10	114 905	850	900	5,9

Bevilgningene under Programkategori 21.10 Administrasjon m.m. dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner og tilskudd. Videre omfatter programkategorien bevilgninger til departementets innsats innen forskning og utvikling mv.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er 540,3 mill. kr i utgifter og 0,9 mill. kr i inntekter.

Det foreslås 216,1 mill. kr til departementets driftsbudsjett, fordelt med 203,3 mill. kr til driftsutgifter og 12,8 mill. kr utredninger mv. Til kontingenter m.m. til internasjonale organisasjoner foreslås 43 mill. kr. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 74,9 mill. kr, og til å følge opp Barnas transportplan som inngår i Nasjonal transportplan 2025–2036, foreslås 7,9 mill. kr.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 198,4 mill. kr. Det foreslås 170 mill. kr til samferdselsforskning, der 65,1 mill. kr foreslås som tilskudd til Norges forskningsråd innenfor programmer til energi og transport. Til Pilot-T-ordningen som inngår i Nasjonal transportplan 2025–2036, foreslås til sammen 80,9 mill. kr. Forskningsrådet og Innovasjon Norge forvalter denne ordningen i samarbeid. Videre er det satt av 24 mill. kr til senterordningen for forskning – Transport 2050 i regi av Norges forskningsråd. Til tilskuddsordningen til pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser foreslås det 28,4 mill. kr.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets prioriteringer gjøres på grunnlag av regjeringens politiske mål og hovedprioriteringene i budsjettforslaget med utgangspunkt i målene i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsinterne mål fastlagt bl.a. i virksomhetsplanen.

Mål og prioriteringer innen departementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikken som utformes og de bevilgningene som stilles til disposisjon til underliggende etater og til ulike formål. Rapportering og prioriteringer går frem av omtalene for de ulike fagområdene og øvrige omtaler i budsjettproposisjonen.

Samferdselsdepartementet forvalter statens eierskap i Avinor AS, Vygruppen AS, Nye Veier AS, Norske tog AS, Entur AS og Bane NOR SF. Statens eierskap til Flytoget AS ble 31. mars 2025 overført fra staten ved Samferdselsdepartementet til Vygruppen. Flytoget er nå et datterselskap under Vygruppen. Før Flytoget ble slått sammen med Vygruppen, ble selskapets togmateriell overført til Norske tog.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Driftsutgifter	190 199	189 200	203 300
21	Spesielle driftsutgifter		12 400	12 800
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	41 530	37 000	43 000
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	81 719	77 300	74 900
73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan		7 600	7 900
	Sum kap. 1300	313 448	323 500	341 900

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2025 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 203,3 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. Videre skal den dekke driftsutgifter som husleie, anskaffelser, IKT, inventar, utstyr, og utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er også satt av midler til stillingen som samferdselsråd i Brussel. I bevilgningen inngår videre midler til å administrere låneordningen til Norske tog som er omtalt under Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 12,8 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke eksterne utredninger som Samferdselsdepartementet trenger bl.a. for å innhente ny kunnskap, gjennomføre evalueringer eller iverksette vedtatt politikk. Videre dekker bevilgningen utgifter til tidsbegrenset utvalgsarbeid.

I 2026 vil bevilgningen gå til å gjennomføre nye utredningsprosjekter og videreføre prosjekter som allerede er satt i gang samt utvikle statistikk på samferdselsfeltet. Resultatene publiseres bl.a. på departementets nettsider. Bevilgningen vil også gå til dekke utgifter til det offentlige utvalget som skal utrede og foreslå ny veilov.

Det ble i 2024 gjennomført flere utredningsprosjekter på oppdrag fra departementet som reviderte retningslinjer og ny fordelingsnøkkel for den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov og om oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser. Videre ble det gjennomført en forstudie til revisjon av veglova. Deler av bevilgningen gikk til å dekke årlige utgifter knyttet til statistikk samt til utredninger som ennå ikke er avsluttet, f.eks. prosjektet *Framskrivinger og backcasting – metode for kartlegging av trender og måloppnåelser* og utredninger knyttet til Kystruten og FOT-rutene.

Bevilgningen dekte også utgifter til ekspertutvalg for å vurdere behov for areal for en tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen, og Postutvalget. Disse leverte rapport i henholdsvis september og desember 2024.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 43 mill. kr som er en økning på 16,2 pst. fra saldert budsjett 2025.

Bevilgningen skal dekke kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m. innen transport. Kontingentene betales i euro, sveitsiske franc og amerikanske og kanadiske dollar. Den norske kronen har svekket seg betydelig mot disse det siste året. I tillegg har kontingenten til noen av organisasjonene økt.

Samferdselsdepartementet er bl.a. medlem av disse større internasjonale organisasjonene

- Verdenspostforeningen (UPU)
- Det europeiske jernbanebyrå (ERA)
- Luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO
- Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA)
- Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF)
- Det internasjonale transportforum (ITF)

16 pst. av kontingenten til UPU blir refundert av Utenriksdepartementet, jf. kap. 4300, post 01.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget 74,9 mill. kr. Bevilgningen for 2026 fordeles med

- 65,6 mill. kr til Trygg Trafikk
- 4,9 mill. kr til Syklistenes Landsforening
- 2,8 mill. kr til ITS Norge
- 0,6 mill. kr til Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhetshåndboken
- 1,0 mill. kr til prisen Årets trafikksikkerhetskommune

Trygg Trafikk

Det settes av 65,6 mill. kr i tilskudd til Trygg Trafikk. Se også kap. 1300, post 73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan.

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og det offentlige trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonens samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, med et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon blir gjennomført i en samordnet innsats mot trafikkulykker. Organisasjonen er en pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet og følger med på ulykkesutviklingen. Trygg Trafikk har en viktig funksjon overfor fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid både som deltakere i det fylkeskommunale planarbeidet og som rådgivende medlemmer i trafikksikkerhetsutvalgene. Ut fra Trygg Trafikks viktige rolle og funksjon i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet vurderer Samferdselsdepartementet at et enkeltstående tilskudd er et egnet virkemiddel.

Trygg Trafikk gjennomfører en rekke tiltak som bl.a. inngår i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. Tiltakene omfatter f.eks. trafikkopplæring i barnehage og skole, informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr og godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*. Organisasjonen leder og koordinerer en rekke prosjekter som læringsportalen *Sykkeldyktig* og *Hjertesone* og har flere samarbeidsfora.

Trygg Trafikk finansieres av egne inntekter, statlig tilskudd og andre tilskudd. Tilskuddet fra staten vil i 2026 utgjøre om lag 54 pst. av Trygg Trafikks budsjetterte inntekter.

I 2024 fortsatte Trygg Trafikk arbeidet innenfor sine tre satsingsområder – trafikksikkerhet for barn og ungdom, ansvarlige og kompetente trafikanter og trafikksikkerhet som samfunnsansvar. Trygg Trafikk bidro i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom ulike aktiviteter og informasjons- og påvirkningsarbeid. Organisasjonen gjennomførte i 2024 bl.a. en stor kartlegging av trafikksikkerhet i barnehager rundt om i landet og utviklet materiell for skole, barnehage og skolefritidsordning. Den hadde en omfattende kampanje mot ruskjøring knyttet til festivalsommer i Trøndelag og Møre og Romsdal samt publiserte en studie om skjerm i bil i samarbeid med SINTEF, Nord universitet og Fremtind.

Trygg Trafikk opplyser at organisasjonen i 2026 har som mål å videreutvikle og forsterke den samlede innsatsen på områder med kjente risikofaktorer. Det gjelder områder som fart, rus, uoppmerksomhet, utsatte trafikantgrupper, syklister og fotgjengere, og risikokjøretøy som el-sparkesykkel, ATV/UTV, moped og mopedbil. I tillegg vil organisasjonen videreføre prioriteringen av hjertesoner rundt skoler og en ny satsing for ungdom både i og utenfor skolen. Godkjenningsordningene *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune*, som begge er et verktøy for systematisk trafikksikkerhetsarbeid på tvers av kommunale sektorer, fortsetter.

Syklistenes Landsforening

Det settes av 4,9 mill. kr i tilskudd til Syklistenes Landsforening (Syklistforeningen).

Syklistforeningen er en ideell landsomfattende medlemsforening som arbeider for økt trafikksikkerhet for syklister og deres medtrafikanter og for å redusere antall ulykker og dødsfall der myke trafikanter er involvert. Foreningens arbeid skal også bidra til å øke sykkelandelen nasjonalt og i større byområder der økte sykkelandeler er et viktig bidrag til å nå nullvekstmålet samt bidrar til mindre kø og bedre miljø og folkehelse.

Statens tilskudd skal bidra til dette arbeidet. Videre skal tilskuddet bidra til å utvikle foreningens kompetanse om sykkel som transportmiddel bl.a. innen trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø. Ut fra organisasjonens rolle i arbeidet med å nå de nasjonale sykkelmålene og trafikksikkerhet for myke trafikanter vurderer Samferdselsdepartementet at et enkeltstående tilskudd er et egnet virkemiddel.

I 2024 arbeidet Syklistforeningen bl.a. med prosjektene *Beintøft*, *Hjertesone* og *Sykkeldyktig,* som har som formål å gi barn og unge sykkelglede og -ferdigheter samt gi barn gode og trygge transportvaner tidlig i livet. *Sykkeldyktig* er et digitalt verktøy som spiller en viktig rolle i sykkelopplæring landet rundt, og det hadde 35 000 brukere og over 100 000 besøkende i 2024. Foreningen gjennomførte de årlige kampanjene *Synlig Syklist* og *Sykkelfiks* samt arrangerte Den nasjonale sykkelkonferansen. Videre var foreningen i 2024 bidragsyter i bl.a. forskningsprosjektet *Transpol*.

Syklistforeningen opplyser at foreningen i 2026 vil fortsette påvirknings- og rådgivingsarbeid for trafikktrygge nærmiljøer for barn og unge og trygg sykkelinfrastruktur bl.a. gjennom å videreføre hjertesoneprosjektet og kampanjene *Synlig syklist* og *Sykkelfiks*. Videre vil foreningen gjennomføre *Den nasjonale sykkelundersøkelsen* samt delta i forskningsprosjektene *Cywalk* og *Bikeloop*. Foreningen vil også videreføre og forsterke sitt samarbeid med aktørene i bypakker og byvekstavtaler for å få flere til å velge sykkelen.

ITS Norge

Det settes av 2,8 mill. kr i tilskudd til ITS Norge.

Effektiv bruk av teknologi er ett av fem hovedmål for transportpolitikken i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. ITS Norge er en medlemsforening for aktører knyttet til transportbransjen og arbeider for bedre samordning, bruk og utvikling av teknologi i transportsektoren. Samferdselsdepartementet vurderer at et enkeltstående tilskudd er et egnet virkemiddel for å fremme den type bransjesamarbeid som ITS Norge er pådriver for.

I 2024 bidro tilskuddet til ITS Norge til at foreningen kunne være en pådriver for utviklingen av intelligente transportsystemer og en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskapsspredning om teknologirelaterte saker i transportsektoren. Også i 2024 hadde ITS Norge stor aktivitet innen forskning finansiert av EU bl.a. som koordinator for et teknologiprosjekt som involverer transportaktører i en rekke europeiske land.

ITS Norge opplyser at foreningen i 2026 vil drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, industrialisering, forsknings- og piloteringsinnsats, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhetshåndboken

Det settes av 0,6 mill. kr i tilskudd til Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhetshåndboken.

Transportøkonomisk institutt har redaktøransvaret for Trafikksikkerhetshåndboken som er gratis tilgjengelig på internett. Håndboken gir en oversikt over aktuell kunnskap om virkninger av 146 ulike trafikksikkerhetstiltak bl.a. om hvor effektive tiltakene er for å redusere ulykker eller skader ved ulykker. Det er lagt opp til at ingen kapitler i håndboken skal være eldre enn fem år. Oppdatert informasjon om virkninger av trafikksikkerhetstiltak er en viktig forutsetning i trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetshåndboken er den viktigste kilden til kunnskap om trafikksikkerhetstiltak, og Samferdselsdepartementet vurderer at et enkeltstående tilskudd er et egnet virkemiddel.

I 2024 ble tilskuddet brukt til å revidere elleve kapitler og starte revidering av ytterligere sju kapitler. Tilskuddet for 2026 skal bidra til at flere kapitler revideres.

Prisen Årets trafikksikkerhetskommune

Det settes av 1 mill. kr til prisen Årets trafikksikkerhetskommune. Prisen skal fremheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid, og som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2024 tildelt Verdal kommune.

Post 73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan

Det foreslås bevilget 7,9 mill. kr. Bevilgningen for 2026 fordeles med

- 5,4 mill. kr til Trygg Trafikk
- 2,5 mill. kr til Ung i trafikken – ingen venner å miste

Barnas transportplan er forankret i Nasjonal transportplan 2025–2036 og omfatter tiltak som skal bedre trafikksikkerheten for barn og unge. I tillegg går bevilgningen på kap. 1320 Statens vegvesen, post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, til å følge opp Barnas transportplan, jf. omtale under Programkategori 21.30 Veiformål.

Statens kartverk skal i 2026 videreutvikle og drifte *Barnetråkk*. Statens bidrag finansieres over kap. 595 Statens kartverk, post 01 Driftsutgifter, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett.

Trygg Trafikk

Det settes av 5,4 mill. kr i tilskudd til Trygg Trafikk.

Trafikksikkerhet for barn og unge er ett av Trygg Trafikks tre hovedmål, og organisasjonen mottar øremerkede midler for å følge opp Barnas transportplan i tillegg til driftsmidler over post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

I 2024 brukte Trygg Trafikk midlene øremerket Barnas transportplan til helt eller delvis å finansiere bl.a. videreutvikling av Barnas trafikklubb på nett og utvikle nytt materiell til valgfag trafikk og små temafilmer rettet mot barn på skolefritidsordning. Midlene ble også brukt til informasjonsmateriell om el-sparkesykkel og kampanjer om refleks.

Trygg Trafikk opplyser at organisasjonen i 2026 vil bruke midlene for å følge opp Barnas transportplan til å styrke den kunnskapsbaserte trafikkopplæringen i barnehage og skole. Organisasjonen vil bl.a. videreutvikle bistand til hjertesone-skoler og den nye ungdomssatsingen rettet mot aldersgruppen 15–29 år.

Ung i trafikken – ingen venner å miste

Det settes av 2,5 mill. kr i tilskudd til Ung i trafikken – ingen venner å miste.

Ung i trafikken er en landsomfattende medlemsbasert trafikksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Organisasjonen arbeider for å ivareta de unges interesser i trafikken og redusere tallet på unge som blir drept eller hardt skadd, med særlig oppmerksomhet på ruspåvirket kjøring. Tilskuddet skal bidra til å utvikle organisasjonens kunnskapsbaserte og holdningsskapende arbeid for å styrke trafikksikkerheten for unge.

Organisasjonen når ut til målgruppen gjennom ulike kampanjer, prosjekter, sosiale medier, skolebesøk og undervisningsmateriell. I 2024 arbeidet organisasjonen for å øke bevisstheten og styrke unges holdninger til rus gjennom kampanjer og prosjekter som bl.a. *DeathTrip* og *Edru sjåfør* samt utstilling på Norsk vegmuseum. Organisasjonen drev også forebyggende arbeid rettet mot ungdom innenfor områdene fart, uoppmerksomhet og mikromobilitet bl.a. ved å tilby undervisningsopplegg om el-sparkesykkel.

Ung i trafikken opplyser at organisasjonen i 2026 vil fortsette arbeidet innenfor de nevnte områdene samt videreutvikle et prosjekt med VR-briller og nå ungdom gjennom digital tilstedeværelse og kampanjearbeid.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	834	850	900
85	Overtredelsesgebyr for utslipp fra nye kjøretøy	114 071		
	Sum kap. 4300	114 905	850	900

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2026 på 0,9 mill. kr gjelder 16 pst. av bidraget til UPU.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	9 709		
50	Norges forskningsråd mv., *kan overføres*	143 200		
70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, *kan overføres*	46 712	27 400	28 400
71	Norges forskningsråd, *kan overføres*		77 300	65 100
72	Norges forskningsråd – NTP-formål, *kan overføres*		41 000	68 600
73	Tilskudd til Innovasjon Norge		35 000	36 300
	Sum kap. 1301	199 621	180 700	198 400

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2025 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser

Det foreslås bevilget 28,4 mill. kr. For å kunne tildele tilskudd til prosjekter som går over flere år, foreslås en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tilskuddsordningen ble startet opp i 2022, og midlene går til prosjekter i Nye Veier, Bane NOR og Statens vegvesen. Ordningen skal bidra til å utvikle kunnskap og/eller teknologi som gir varige reduksjoner i direkte klimagassutslipp fra anleggsplassene. Videre skal ordningen bidra til å teste ut nullutslippsløsninger på anleggsplasser i transportsektoren, slik at risikoen og kostnadene ved å ta i bruk slike løsninger reduseres. Det kan også gis støtte til prosjekter som fører til mer effektive logistikkløsninger for bruk av maskiner og kjøretøy på, eller i direkte tilknytning til, anleggsplasser i sektoren.

I 2024 ble det gitt tilsagn om tilskudd til ti ulike prosjekter, bl.a. til Statens vegvesen som videreførte sitt pilotprosjekt på E39 Gartnerløkka–Kolsdalen der entreprenører har testet ut ulike typer elektrisk drevne anleggskjøretøy. Ved utgangen av 2024 anslo Statens vegvesen at 47 pst. av gravemaskintimene i prosjektet var gjennomført med utslippsfrie maskiner. Nye Veier har gjennomført et pilotprosjekt med delelektrisk anleggsplass på veiprosjektet E18 Rugtvedt–Langangen. Det er bl.a. anlagt ladestasjon på anleggsområdet og testet ut elektriske maskiner. Bane NOR har testet ut utslippsfrie maskiner ved utbygging av anlegg for togparkering for jernbanen på Hove ved Lillehammer.

Tilskuddsordningen vil i 2026 være rettet mot de samme aktiviteter som i 2024 og 2025, det vil si pilotprosjekter som tester ut (piloterer) hvordan anleggsplasser i transportsektoren kan bli utslippsfrie.

Post 71 Norges forskningsråd

Det forslås bevilget 65,1 mill. kr. Midlene fordeles til transportrelatert forskning og innovasjon i Norges forskingsråd innenfor porteføljen energi og transport. Forskningsprosjektene går over flere år. Det foreslås derfor en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

Norges forskningsråd er et forvaltningsorgan som er underlagt Kunnskapsdepartementet. Forskningsrådet har fem mål som er felles for alle departementene

- økt vitenskapelig kvalitet
- økt verdiskaping i næringslivet
- møte store samfunnsutfordringer

– et velfungerende forskningssystem
– god rådgiving

Kunnskapsdepartementet har ansvaret for å samordne styringssignalene fra departementene og har i samarbeid med departementene og Forskningsrådet utarbeidet systemet for departementenes styring av Norges forskningsråd. Samlet måloppnåelse for Norges forskningsråd i 2024 omtales i Prop. 1 S (2025–2026) for Kunnskapsdepartementet.

Bevilgningene til Norges forskningsråd på postene 71 og 72 på Samferdselsdepartementets budsjett skal bidra til å nå målene i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Post 72 gjelder konkrete satsinger i Nasjonal transportplan (Transport 2050 og Pilot-T), mens bevilgningen på post 71 går til øvrig transportforskning og porteføljestyres av Forskningsrådet.

På post 71 går bevilgningen til anvendt transportforskning som skal bidra til kunnskap og kompetanse, slik at transport og mobilitet foregår miljøvennlig, sikkert og effektivt. I tillegg finansieres innovasjonsprosjekter i offentlig sektor og næringslivet, teknologiutvikling og pilotering av nye teknologier og forretningsmodeller innenfor transport og mobilitet.

Norges forskningsråd skal legge til rette for et godt samspill mellom Samferdselsdepartementets forskningsbevilgning, forskningen innenfor porteføljen transport og energi generelt, øvrige ordninger i Norges forskningsråd og EUs rammeprogram for forskning og innovasjon, Horisont Europa.

I 2024 finansierte Norges forskningsråd forsknings- og innovasjonsprosjekter som bidrar til alle de transportpolitiske målene. I prosjektene som fikk tildeling i 2024, var aktiviteten samlet sett høyest knyttet til målene *Effektiv bruk av ny teknologi* og *Mer for pengene*. Det var økt aktivitet knyttet til kunstig intelligens, automatisering og intelligente transportsystemer, og flere forskningsprosjekter er koblet på nasjonale satsinger på dette området. Dette viser at forskningen og teknologien tas i bruk for å forbedre planlegging, drift og vedlikehold innenfor transportsektoren.

I tillegg til ordningene som finansieres av Samferdselsdepartementets budsjett, bidrar en rekke andre ordninger og virkemidler innenfor Norges forskningsråd til å nå målene i Nasjonal transportplan. Samlet sett finansierte Norges forskningsråd prosjekter som er knyttet til transport og mobilitet, med 311 mill. kr i 2024. I tillegg til anvendt transportforskning utgjør miljøvennlig energi den største andelen av transportrelaterte prosjekter innenfor porteføljen, bl.a. gjennom forskning på biogass, batteriløsninger og hydrogen og nye forskningssentre knyttet til batteri og elektrifisering innenfor Forskningssentrene for miljøvennlig energi.

Post 72 Norges forskningsråd – NTP-formål

Det foreslås bevilget 68,6 mill. kr. Bevilgningen for 2026 fordeles med
– 44,6 mill. kr til Pilot-T-ordningen
– 24 mill. kr til senterordningen Transport 2050

Siden prosjekter under de to programmene går over flere år, foreslås en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

Transport 2050

Målet om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050 innebærer at transportmyndighetene må planlegge for store endringer i årene som kommer. Dette stiller større krav til kunnskapsgrunnlaget som trengs til planlegging og prioritering i transportsektoren. Med store samfunnsendringer frem mot 2050 er det behov for mer kunnskap om hvordan transportsystemet som helhet bør utvikles og hvordan transportsektoren vil påvirkes av ulike typer hendelser og endringer i rammebetingelser, herunder sårbarhet knyttet til ekstremvær, digitalisering og elektrifisering.

Regjeringen har i 2025 fulgt opp Nasjonal transportplan 2025–2036 med midler for å starte opp Transport 2050. Med Transport 2050 vil regjeringen gjennomføre en langsiktig satsing på transportforskning som er mer direkte rettet mot myndighetenes behov for et faggrunnlag for planlegging og prioritering. Transport 2050 skal gjennomføres i regi av Norges forskningsråd innenfor porteføljen energi og transport.

Tre forskningssentre ble valgt av Forskningsrådet i juni 2025.

Senteret *Transplan* (A transport system within planetary boundaries) ledes av Transportøkonomisk institutt og skal ta for seg metodeutvikling og modeller knyttet til hvordan transportsystemet skal utvikles for at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050. Senteret skal gi teoretisk og empirisk grunnlag for metodeutviklingsarbeidet i transportvirksomhetene.

Senteret *Resitrans* (Resilient transport system) ledes av Norges Geotekniske institutt og skal forske på hvordan samfunnet bør tilpasse seg tøffere klima og mer ekstremvær i 2050 og sårbarheter som oppstår når samfunnet blir mer digitalt og elektrifisert.

Senteret *Trace* (Transport research center for nature, environment and land use) ledes av Sintef og skal forske på hvordan transportsektoren kan utvikles i møte med økende natur- og miljøutfordringer og strammere rammer for arealbruk (gjennom å unngå, flytte eller forbedre).

Sentrene vil i utgangspunktet ha en varighet på åtte år. Forskningen og kunnskapen fra Transport 2050 skal brukes som grunnlag i transportplanleggingen og utviklingen av transportsystemet, og skal bl.a. kobles tett til arbeidet med Nasjonal transportplan. Det er derfor viktig at Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene samarbeider godt med forskningssentrene om innretningen og bruken av forskningen.

Pilot-T

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt opp til å videreføre Pilot-T. Ordningen forvaltes i samarbeid mellom Norges forskingsråd og Innovasjon Norge, jf. også omtale under post 73 Tilskudd til Innovasjon Norge.

Pilot-T skal bidra til at nye, innovative mobilitetsløsninger tas i bruk i transportsektoren ved å delfinansiere innovasjonsprosjekter i næringslivet. Det utvikles og testes nye teknologier og forretningsmodeller med potensial for å bidra til et mer effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Pilot-T vil også kunne bidra til verdiskaping og flere arbeidsplasser ved at norske bedrifter og industri får utnyttet mulighetene i det internasjonale markedet for nye, innovative mobilitetsløsninger.

Det ble tildelt 46 mill. kr til seks nye Pilot-T-prosjekter i 2024. Alle de seks prosjektene vil bidra til å følge opp målet i Nasjonal transportplan 2022–2033 om effektiv bruk av ny teknologi. To av prosjektene bidrar videre til å følge opp nullvisjonen for drepte og hardt skadde, to til målet om enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet, ett til målet om klima og miljø og ett til målet om mer for pengene.

I porteføljen av pågående Pilot-T-prosjekter fins det prosjekter som bidrar til alle målene i Nasjonal transportplan. F.eks. gjennomføres det prosjekter som bruker kunstig intelligens og matematiske optimeringsmodeller for å forbedre planlegging av toglogistikk, utvikler KI-baserte logistikk-/ruteplanleggingstjenester bl.a. knyttet til distribusjonsnæringen og ladeløsninger for batterielektriske kjøretøy som knytter sammen ruteplanlegging og energimarkedet.

Post 73 Tilskudd til Innovasjon Norge

Det foreslås bevilget 36,3 mill. kr.

Midlene går til Pilot-T-ordningen som forvaltes av Innovasjon Norge og Norges forskningsråd, jf. omtale under post 72 Norges forskningsråd – NTP-formål.

Innovasjon Norge innvilget 13 søknader på til sammen 54,6 mill. kr innenfor Pilot-T-ordningen i 2024. Dette omfattet et bredt spekter av prosjekter, bl.a. utvikling av transportbeholder for CO_2, KI-drevet verktøy for øvelseskjøring ved kjøreskoler, programvare for planlegging av varetransport og plattformløsning for ladeplanlegging av tunge kjøretøy.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
1310	Flytransport	2 062 976	2 427 100	2 498 800	3,0
1313	Luftfartstilsynet	319 057	327 000	363 100	11,0
1314	Statens havarikommisjon	101 504	101 300	106 400	5,0
1315	Tilskudd til Avinor AS	2 319 724	2 556 800	1 966 700	-23,1
	Sum kategori 21.20	4 803 261	5 412 200	4 935 000	-8,8

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
4312	Avinor AS	305 474			0,0
4313	Luftfartstilsynet	156 609	154 700	175 300	13,3
5619	Renter av lån til Avinor AS	4 145			0,0
	Sum kategori 21.20	466 228	154 700	175 300	13,3

Regjeringen vil legge til rette for et trygt, godt og tilgjengelig flyrutetilbud i hele landet. Samtidig vil regjeringen bl.a. arbeide videre med å få ned utslippene, en trygg og målrettet innfasing av ny teknologi og fortsette å rette særskilt oppmerksomhet mot lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten. Gjennom dette følger regjeringen opp målene fastsatt i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi,* Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet.*

Samferdselsdepartementets virkemidler i luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon, eierstyring av Avinor AS (Avinor) samt kjøp av flytransporttjenester. Luftfartstilsynet fører tilsyn med sikkerheten i norsk sivil luftfart, er arbeidstilsyn for flygende personell og tilsynsmyndighet for romaktivitet. Statens havarikommisjon undersøker ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfart, i jernbane-, vei-, sjøfarts- og forsvarssektoren samt innenfor romvirksomhet og på tivoli- og taubaneområdet. Avinor har ansvaret for 43 sivile lufthavner med rutetrafikk og leverer flysikringstjenester til både sivil og militær luftfart gjennom Avinor Flysikring AS.

Samlet foreslås det bevilget 4 935 mill. kr til luftfartsformål. Til kjøp av flytransport foreslås det bevilget 2 498,8 mill. kr, mens det til drift av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon foreslås bevilget til sammen 459,5 mill. kr. Det foreslås bevilget 1 926,7 mill. kr til bygging av ny luft-

havn ved Mo i Rana og i Bodø. Til å videreføre Norge som testarena for null- og lavutslippsluftfart foreslås bevilget til sammen 50 mill. kr til Luftfartstilsynet og Avinor.

Resultatrapport 2024

Luftfartsmarkedet

Målt i antall passasjerer økte trafikken ved norske lufthavner med 4,3 pst. fra 2023 til 2024. Totalt ble det registrert 53,8 millioner passasjerer på norske lufthavner, fordelt med 29,9 millioner innenriks, 23,4 millioner til og fra utlandet og 0,5 millioner til og fra offshore installasjoner på kontinentalsokkelen. Dette tilsvarer en økning på 1,9 pst. i innenlandstrafikken og 7,8 pst. i utenlandstrafikken, mens offshoretrafikken falt med 5,6 pst. Antall reisende er likevel 5,3 pst. lavere enn før koronapandemien. Dette må ses i sammenheng med endrede reisemønstre, særlig færre arbeidsreiser, samt generell prisstigning og geopolitisk uro. Antall flybevegelser gikk ned 1,1 pst. fra 2023 til 2024 og var på samme nivå som i 2022.

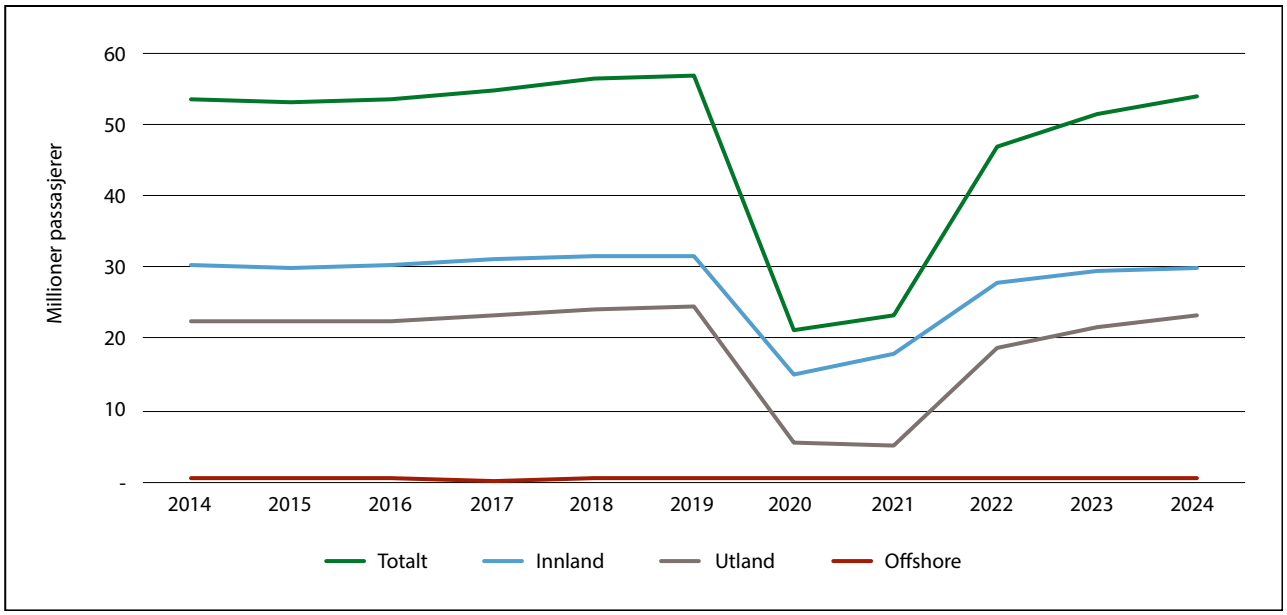
Figur 4.1 viser utviklingen i antall flypassasjer i perioden 2014–2024.

Flysikkerhet

Ett av målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 er nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i transportsektoren. I Norge er flysikkerheten generelt høy. I 2024 var det i alt tolv ulykker. To av disse var fatale med totalt tre omkomne. De fleste ulykkene skjer innen privatflysegmentet. I 2024 var ni av de tolv ulykkene innenfor dette segmentet. Det var fortsatt høy forekomst av forstyrrelser i satellittnavigasjonssystemer (GNSS). I tillegg var det en markant økning i rapporterte tilfeller som kan relateres til brann, eksplosjon, røyk, damp, en stor økning i rapporteringen av litiumbatterier i innsjekket bagasje samt flere dronerelaterte hendelser. Økningen i rapporteringene tolkes ikke som en svekkelse av flysikkerheten, men som et uttrykk for en moden og åpen sikkerhetskultur.

Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig med å overvåke sikkerheten i norsk luftfart og fører tilsyn med at aktører følger gjeldende regelverk. Luftfartsaktørene har selv ansvar for å drive sin virksomhet i samsvar med kravene i regelverket. Utover regulering og kontroll analyserer Luftfartstilsynet trender og deler kunnskap som bidrar til å forbedre sikkerheten i luftfarten gjennom forebyggende tiltak og samarbeid med bransjen. Det er etablert flysikkerhetsforum innenfor nesten alle segmentene av luftfarten.

Luftfartstilsynet vurderer at den samlede tilsynsaktiviteten i 2024, i tillegg til annet viktig sikkerhetsarbeid, var tilstrekkelig for å opprettholde et akseptabelt flysikkerhetsnivå i Norge. Det ble gjennomført tilsyn hos alle operatører i 2024, selv om enkelte regelverkskrav innenfor flyoperativt område ikke ble dekt fullt ut. Økt tilsynsaktivitet for ubemannet luftfart og oppfølgingstilsyn innen-



Figur 4.1 Passasjerer ved norske lufthavner 2014–2024

Kilde: Avinor AS

for security førte til at det ble gjennomført flere tilsyn totalt i 2024 enn foregående år.

Norges flysikkerhetsprogram, som viser hvordan staten organiserer flysikkerhetsarbeidet og styrer flysikkerheten, ble revidert i 2024. Programmet bygger på prinsipper fra den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) og EU, og understreker at regelverk og tilsyn alene ikke er tilstrekkelig. Effektiv risikostyring, tett samarbeid mellom myndigheter og aktører, og deling av sikkerhetsinformasjon er avgjørende for å opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået.

Arbeidstilsyn

Det følger av luftfartsstrategien at regjeringen vil bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen. Som arbeidstilsyn for flygende personell bidrar Luftfartstilsynet til en målrettet oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten. I 2024 hadde Luftfartstilsynet særskilt oppmerksomhet på hvordan arbeidsgiveransvar ivaretas og strukturer som utfordrer arbeidsmiljølovgivningens grunnleggende prinsipper og systematikk. Bl.a. ila Luftfartstilsynet et selskap tvangsmulkt for at selskapet skal følge norsk arbeidsmiljølovgivning. Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet arbeidet i 2024 tett sammen i enkelte saker.

Digitalisering

I tråd med regjeringens digitaliseringsstrategi arbeides det for å utvikle en offentlig sektor som tilbyr mer brukervennlige og helhetlige digitale tjenester for både innbyggere og næringsliv. I 2024 gjennomførte Luftfartstilsynet flere tiltak for å forbedre og effektivisere sine digitale tjenester. Dette omfattet bl.a. effektivisering av søknadsprosessen for personsertifikater og forenklet kommunikasjon om avvikshåndtering i forbindelse med tilsyn av aktører. Videre utbedret Luftfartstilsynet både *flydrone.no* (applikasjon for droneoperatører) og digitaliserte skjema som eksterne bruker i sin dialog med tilsynet, samt forberedte en digital løsning for sertifisering av sikkerhetspersonell. Luftfartstilsynet arbeidet også i 2024 med å gjøre flysikkerhetsdata mer tilgjengelig gjennom nettsider med søkbare oversikter og ferdige presentasjoner, noe som legger til rette for bedre informasjonsdeling og styrker det generelle sikkerhetsarbeidet.

Avinors fjernstyrte tårnsenter i Bodø markerte fem års drift i 2024 og opererer nå 14 lufthavner.

Droner

Gjennom kampanjen *Lufta er IKKE for alle* bidro Luftfartstilsynet i 2024 til å spre informasjon om dronereglene. Det har ført til at flere dronepiloter gjennomfører nødvendig opplæring og eksamen, og at antall registrerte dronepiloter har økt. Dette øker sikkerheten både for dronesegmentet og andre segmenter i luftfarten.

Arbeidet med luftromsorganisering og integrering av bemannet og ubemannet luftfart var en prioritert oppgave i 2024. Samferdselsdepartementet fastsatte i 2024 *Forskrift om U-space og krav til en integrert digital luftfartspublikasjon for brukere av luftrommet*. I forskriften gjennomføres felleseuropeisk regelverk om U-space, som gjelder integrering av større mengder samtidige operasjoner med ubemannede luftfartøy i fastsatte deler av luftrommet, ved hjelp av tilpassede tjenester. Forskriften gir rammer for å utvikle en integrert digital luftfartspublikasjon for brukere av øvrig deler av det norske luftrommet. I 2024 inngikk Avinor avtale med Thales om å implementere neste generasjon system for trafikkstyring av droner i norsk luftrom.

Romaktivitet

Nærings- og fiskeridepartementet har ansvaret for norsk romvirksomhet, inkl. overordnet ansvar for tilsynsvirksomheten, mens Luftfartstilsynet er nasjonal tilsynsmyndighet. I 2024 fikk tilsynet ansvaret for å utstede tillatelser til å skyte opp raketter fra norsk jord og føre tilsyn med og gjøre nyttelastvurderinger av satellitter.

Undersøkelse av ulykker og hendelser

Statens havarikommisjons uavhengige undersøkelser skal bidra til å forbedre sikkerheten og forebygge ulykker innenfor transport- og forsvarssektoren. I 2024 offentliggjorde havarikommisjonen 34 rapporter og to sikkerhetsnotater. I tillegg til sikkerhetsfunn som er påpekt i rapportene og i sikkerhetsnotatene, ble det gitt 68 sikkerhetstilrådinger til operatører, tilsyn og departementer. Gjennom disse undersøkelsene bidro Statens havarikommisjon med kunnskap til det nasjonale risikobildet. Viktige bidrag var foreløpig rapport om helikopterulykken vest for Sotra i Vestland 28. februar 2024, og delrapport 2 om kollapsen av Tretten bru i Øyer kommune i Innlandet i 2022. Delrapport 2 gjaldt bruforvaltning og oppfølging av Tretten bru gjennom bruas livsløp. Andre viktige bidrag var rapporter om fall fra stolheis i alpinanlegg i Trysil i Innlandet og Hemsedal i

Buskerud i januar 2024, der barn var involvert, samt rapport om en militær hendelse der soldater ble utsatt for nedkjøling ved Råholt bad i Eidsvoll kommune i Akershus i januar 2023.

Samfunnssikkerhet

Den globale geopolitiske situasjonen hadde i 2024 betydelig innvirkning på norsk luftfart. Forstyrrelser av satellittnavigasjonssystemer (GNSS) og forfalskning av luftfartøyposisjon (spoofing) er et økende problem og forekommer hovedsakelig i luftrommet i Øst-Finnmark. Luftfartstilsynet, Avinor og flyselskapene hadde i 2024 tett dialog om hendelser. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet bisto med å kartlegge forstyrrelser. I tillegg førte internasjonale konflikter til bl.a. stengte luftrom, økte drivstoffkostnader og forsinkelser i globale forsyningskjeder.

Luftfartstilsynet arbeidet i 2024 med forebyggende tiltak og mekanismer for å håndtere uønskede hendelser i luftfarten, både i form av sikring av kritisk infrastruktur og gjennom å opprettholde et forsvarlig digitalt sikkerhetsnivå (cybersecurity). Høsten 2024 ble Luftfartstilsynet tilsynsmyndighet etter sikkerhetsloven for luftfartssektoren. Det er utpekt enkelte skjermingsverdige objekter og systemer i luftfarten som det skal føres tilsyn med.

Luftfartstilsynet er sivil og militær luftromsmyndighet og arbeider tett mot Forsvaret for å omstrukturere luftrommet i Norge for best mulig å legge til rette for alle våpengrener samt sivil luftfart. Det ble i 2024 etablert et nordisk samarbeid for luftromshåndtering i militær kontekst.

Luftfartens infrastruktur skal kunne stå imot endringer i meteorologiske forhold som vind, temperatur og nedbør. Luftfartstilsynet deltar i Miljødirektoratets arbeid med å utarbeide ny versjon av Nasjonal klimasårbarhetsanalyse.

Klima og miljø

For å fremskynde omstillingen til null- og lavutslippsluftfart har regjeringen i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* prioritert 1 mrd. kr til formålet i planperioden.

I statsbudsjettet for 2025 bevilget Stortinget 50 mill. kr, fordelt mellom Luftfartstilsynet og Avinor, til å etablere Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart. Formålet er å redusere barrierer for testing og demonstrasjon samt legge til rette for en trygg og målrettet innfasing av ny teknologi i luftarten.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Luftfartstilsynet i 2024 en oppdatert norsk *State Action Pla*n. I planen, som ble oversendt den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) i januar 2025, redegjøres det for samlede tiltak for å redusere luftfartens klimautslipp. Planen, som oppdateres hvert tredje år, er et bidrag til en felles global oversikt over de forskjellige staters tiltak og legger til rette for kunnskapsdeling og erfaringsoverføring.

Universell utforming

Avinor gjennomførte i 2024 bygningsmessige tiltak på seks lufthavner for å forbedre universell utforming. Tiltakene omfattet bl.a. utbedring av belysning, teleslynger og bygningsmessige tiltak. På Oslo lufthavn, Gardermoen, og på lufthavnene i Bergen, Trondheim og Stavanger utføres kontinuerlig endringer og forbedringer, også innen universell utforming. Avinor legger til rette for møter to til fire ganger i året med brukerorganisasjonene, flyselskaper og tjenesteleverandører. I møtene utveksles informasjon og felles utfordringer, og problemstillinger diskuteres.

Mål og prioriteringer i 2026

Hovedprioriteringene for luftfarten i de kommende årene er omtalt i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi* og Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. I meldingene fremgår det at et godt flyrutetilbud for hele landet skal ivaretas og videreutvikles, samtidig som luftfarten bidrar til å oppfylle nasjonale og internasjonale klima- og miljømål.

Regjeringen la i mars 2025 frem Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet.* Meldingen ble behandlet av Stortinget i mai 2025, jf. Innst. 386 S (2024–2025). Departementet vil i 2026 følge opp meldingen og arbeide videre med å legge til rette for en fremtidsrettet dronenæring og nye mobilitetsløsninger som kan øke fremkommeligheten for gods, og på sikt også personer.

Flysikkerhet

Ett av målene i Nasjonal transportplan 2025–2036 er nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i transportsektoren. Luftfartsmyndigheten skal gjennom sitt arbeid bidra til å opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået i norsk luftfart. Dette innebærer både regulering og tilsyn. Samtidig er effektiv risikostyring, tett samarbeid mellom

myndigheter og aktører, og deling av sikkerhetsinformasjon avgjørende for å opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået. Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig med å utvikle mekanismer for bedre å overvåke den generelle sikkerhetstilstanden i norsk luftfart, slik at trender identifiseres tidlig og tiltak kan iverksettes både av luftfartsmyndigheten og av aktørene i bransjen. Identifiserte risikoområder som det skal arbeides med i 2026, er bl.a. ulovlig droneflyging rundt lufthavner og forstyrrelser av satellittnavigasjonssystemer (GNSS).

Den geopolitiske situasjonen, teknologiutvikling og økte krav og forventninger til sikkerhet utfordrer luftfarten på ulike måter. Felleseuropeisk regelverk endres og utvides for å ta hensyn til disse realitetene, i tillegg til at nytt regelverk innføres. Flere av disse endringene skjer allerede fra slutten av 2025. I 2026 skal Luftfartstilsynet prioritere å implementere og håndheve de nye og utvidede regelverkene for tilsyn av bakketjenester på lufthavnene, informasjonssikkerhet i luftfarten og sikring (godkjenning/tilsyn) av alle ledd i transportkjeden som frakter gods i luftfarten, jf. security-regelverket. Videre er det identifisert behov for å styrke tilsynsaktiviteten knyttet til innlands helikopter. Luftfartstilsynet må også følge opp økt oppgaveomfang både til oppdatert regulering av luftfartshindre og sertifisering av sikkerhetskontrollører. For at Luftfartstilsynet skal utføre sine oppgaver og utøve sin rolle i tråd med krav og forventninger som er nedfelt i nasjonalt og felleseuropeisk regelverk, foreslås tilsynets driftsbevilgning styrket. Kostnaden for de nye og utvidede oppgavene dekkes av aktørene som er underlagt regelverkene gjennom gebyrer og statlige bevilgninger.

Arbeidstilsyn

Som arbeidstilsyn for flygende personell i Norge vil Luftfartstilsynet i 2026 ha særlig oppmerksomhet mot organisatoriske forhold for å sikre at arbeidsgiveransvaret ivaretas og følge opp selskapsstrukturer med bemanningsselskap og datterselskap i flere land samt bruk av «wet lease», dvs. innleie av luftfartøy med mannskap. Luftfartstilsynet vil fortsette samarbeidet med Arbeidstilsynet om fellestilsyn der det er relevant, og fortsette å arbeide preventivt gjennom å veilede aktører om regelverk.

Droner

Dronesegmentet i luftfarten er i rask utvikling og vil i 2026 kreve økt innsats på flere områder. Det ventes en betydelig overgang fra enkle operasjoner innen synsrekkevidde til mer avanserte operasjoner utenfor synsrekkevidde (BVLOS), med økt grad av automatisering og autonomi. Etableringen av digitale luftromstjenester vil være et sentralt tiltak. Geografiske UAS-områder vil spille en viktig rolle i å sikre trygg sameksistens mellom bemannet og ubemannet luftfart, og bidra til bedre overholdelse av luftromsrestriksjoner. Geografiske UAS-områder er digitalt angitte soner med begrensninger eller forbud mot droneflyging, krav til type droneoperasjoner, eller egenskaper ved dronene som skal flys der.

Regelverksutvikling, tilsyn og samfunnsaksept vil stå sentralt i 2026. Det vil være avgjørende å videreføre arbeidet med regulatoriske sandkasser og å tilpasse implementeringen av felleseuropeisk regelverk til norske forhold. Samtidig må hensyn til sikkerhet, personvern, støy og beredskap ivaretas, særlig ved økt bruk av droner i urbane områder og offentlig tjenesteyting. Droner vil også kunne bidra til grønn omstilling i transportsektoren ved å erstatte fossildrevne transportmidler med utslippsfrie løsninger innen flere sektorer. Det vil kreves koordinert innsats fra myndigheter, næringsliv og luftromsaktører for å oppnå en fortsatt bærekraftig og samfunnstjenlig utvikling av dronevirksomheten, innenfor rammer som ivaretar nasjonal sikkerhet.

Samfunnssikkerhet

En robust luftfartssektor er en forutsetning for å kunne opprettholde viktige nasjonale funksjoner samt tilgjengelighet og fremkommelighet. Den nasjonale sikkerhetsstrategien som ble lagt frem våren 2025, vil være styrende for prioriteringer i 2026. Luftfartstilsynets arbeid med samfunnssikkerhet vil videreutvikles i tråd med nasjonale mål og føringer. Med utgangspunkt i de utfordringer som samfunnet står overfor, innebærer Luftfartstilsynets arbeid forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting. Avinor og Luftfartstilsynet vil også fortsette å bidra i prosesser som følger av *Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur* samt i det nordiske samarbeidet på beredskapsområdet. Dette er nærmere omtalt i kapittel 7 Samfunnstryggleik i Del III.

2026 markerer totalforsvarsåret. Det krever økt involvering av Luftfartstilsynet, som sivil og militær luftromsmyndighet, for at luftrommet skal legges til rette på best mulig måte både for sivile og militære behov. Luftfartstilsynets rolle i totalforsvaret er med på å sikre at luftfarten kan spille en kritisk rolle i nasjonal sikkerhet og beredskap.

Som tilsynsmyndighet for luftfartssektoren etter sikkerhetsloven vil Luftfartstilsynet i 2026 gjennomføre tilsyn med forebyggende sikkerhetstjenester.

Luftfartens infrastruktur skal kunne stå imot endringer i meteorologiske forhold som vind, temperatur og nedbør. Luftfartstilsynet vil i 2026 fortsette arbeidet med å kartlegge konsekvenser og følge opp utfordringer av klimaendringer for luftfarten, også i internasjonale fora.

Klima og miljø

Luftfarten må gjennom en kompleks og omfattende omstilling for å kunne utvikles i tråd med nasjonale og internasjonale klimamål. Regjeringen vil fremskynde omstillingen mot null- og lavutslippsluftfart. Bevilgningen i 2025 for å etablere Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfarter var det første større tiltaket i oppfølgingen av prioriteringen i Nasjonal transportplan 2025–2036.

For 2026 foreslår regjeringen å bevilge 50 mill. kr til det videre arbeidet med Norge som testarena for null- og lavutslippsluftfart. Av disse foreslås 10 mill. kr til Luftfartstilsynet og 40 mill. kr til Avinor.

I 2026 vil Samferdselsdepartementet, sammen med Klima- og miljødepartementet, arbeide med å forberede og implementere det felleseuropeiske regelverket, ReFuelEU Aviation. Regelverket gjaldt i EU fra 1. januar 2025, og det inkluderer et krav om at bruk av alternativt flydrivstoff gradvis skal trappes opp hvert femte år fra 2 pst. i 2025 til 70 pst. i 2050. Økt bruk av alternativt flydrivstoff, som biodrivstoff, skal erstatte fossilt drivstoff og gi raskere utslippskutt i luftfarten. Samtidig vil implementeringen gi norsk luftfartsnæring like konkurransevilkår som i EU. Implementeringen vil være prioritert i 2026, men det kan ta noe tid på grunn av behov for rettslige og praktiske avklaringer. Luftfartstilsynet og Miljødirektoratet vil bistå Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet i arbeidet.

Avinors eiendomsutvikling

I Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemda til Avinor AS*, jf. Innst. 430 S (2016–2017), ble det lagt til grunn at Avinor i eiendomsutviklingen fremover primært skulle engasjere seg som grunneier og i mindre grad i øvrig eiendomsutvikling. Regjeringen vil nå la Avinor ta en mer aktiv rolle i utviklingen av selskapets eiendommer på og rundt lufthavnene. Virksomheten skal stå i naturlig sammenheng med selskapets eksisterende lufthavnvirksomhet. Regjeringen vil med dette bidra til å bedre tilbudet på Avinors lufthavner samt styrke Avinor i konkurransen med utenlandske lufthavner, noe som vil kunne bidra til å gi en nødvendig økning i Avinors inntekter.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan overføres*	2 062 976	2 427 100	2 498 800
	Sum kap. 1310	2 062 976	2 427 100	2 498 800

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det foreslås bevilget 2 498,8 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter.

Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Departementet inngår etter konkurranse flerårige kontrakter for driften av rutene. Rutene i Sør-Norge er i hovedsak rettet mot Oslo og Bergen, mens i Nord-Norge er de rettet mot nærmeste regionale senter med videre forbindelser til Oslo og andre destinasjoner.

Avtalene for rutene betjent med fly i Sør-Norge og Nord-Norge gjelder fra 1. april 2024 og løper til henholdsvis 31. oktober 2027 og 31. oktober 2028. For helikopterruten Værøy–Bodø gjelder avtalen fra 1. august 2024 og til 31. oktober 2028. Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre konkurranseutlysing og kontraktstildeling i 2026 for ruter i Sør-Norge med oppstart 1. november 2027.

Ruteområder i Sør-Norge med kontrakter som gjelder til 31. oktober 2027 (v.v. er en forkortelse for vice versa), er
- Røros–Oslo v.v.
- Florø–Oslo v.v.
- Stord–Oslo v.v.
- Ørsta-Volda–Oslo v.v. og Ørsta-Volda–Bergen v.v.
- Førde–Oslo v.v.
- Sogndal–Oslo v.v. og Sogndal–Bergen v.v.
- Sandane–Oslo v.v. og Sandane–Bergen v.v.

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakter som gjelder til 31. oktober 2028, er
- ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø
- Hasvik–Tromsø v.v., Hasvik–Hammerfest v.v. og Sørkjosen–Tromsø v.v.
- Lakselv–Tromsø v.v.
- Andenes–Bodø v.v. og Andenes–Tromsø v.v.
- Harstad/Narvik–Bodø v.v. og Harstad/Narvik–Tromsø v.v.
- Stokmarknes–Bodø v.v. og Stokmarknes–Tromsø v.v.
- Svolvær–Bodø v.v.
- Leknes–Bodø v.v.
- Røst–Bodø v.v.
- Brønnøysund–Bodø v.v. og Brønnøysund–Trondheim v.v.
- Sandnessjøen–Bodø v.v. og Sandnessjøen–Trondheim v.v.
- Mo i Rana–Bodø v.v. og Mo i Rana–Trondheim v.v.
- Mosjøen–Bodø v.v. og Mosjøen–Trondheim v.v.
- Namsos–Trondheim v.v. og Rørvik–Trondheim v.v.
- Værøy–Bodø v.v. (helikopterrute)

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Driftsutgifter	319 057	317 800	353 100
21	Spesielle driftsutgifter		9 200	10 000
	Sum kap. 1313	319 057	327 000	363 100

For endring i bevilgning etter saldert budsjett vises det til kapittel 3.3 i del I.

Luftfartstilsynet har hovedansvar for å føre tilsyn med norsk sivil luftfart samt utstede sertifikater og tillatelser. Det fører tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, lufthavner, flysikringstjenester og aktørene innen allmennflygning. Videre er det arbeidstilsyn for flygende personell med tilsynsansvar for helse, miljø og sikkerhet. Tilsynet skal også følge med på at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Videre har Luftfartstilsynet myndighetsansvar for å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security) og å styrke samfunnssikkerhet og beredskap på luftfartsområdet. Luftfartstilsynet er tilsynsmyndighet for luftfartssektoren etter Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven).

Videre er Luftfartstilsynet nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter, inkl. satellitter, og har ansvaret for bl.a. kontroll og godkjenning av aktiviteter og utstede tillatelser, tilsyn med aktiviteter, veiledning til aktører og koordinering med relevante myndigheter innenfor dette området.

I tillegg til tilsynsoppgavene har Luftfartstilsynet en rekke direktoratsoppgaver, bl.a. utvikle og oppdatere nasjonalt og felleseuropeisk regelverk, drive informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og å være sakkyndig fagmyndighet på luftfartsområdet.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 353,1 mill. kr, som er en økning på 35,3 mill. kr fra saldert budsjett 2025.

I 2026 skal Luftfartstilsynet prioritere å implementere og håndheve de nye og utvidede regelverkene knyttet til bl.a. tilsyn av bakketjenester på lufthavnene, informasjonssikkerhet i luftfarten og sikring (godkjenning/tilsyn) av alle ledd i trans-

portkjeden som frakter gods i luftfarten. Tilsynsaktiviteten for innlandshelikopter og luftfartshindre skal videre styrkes, og bevilgningen skal bidra til å legge til rette for at tilsynet utfører sine oppgaver og utøver sin rolle i tråd med krav og forventninger nedfelt i nasjonalt og felleseuropeisk regelverk. Utgiftene for de nye og utvidede oppgavene dekkes i tillegg til statlige bevilgninger av aktørene underlagt regelverkene gjennom gebyrer som budsjetteres over kap. 4313 Luftfartstilsynet, post 01 Gebyrinntekter.

Luftfartstilsynet får fra 1. januar 2026 tilsynsfunksjon for flyredningstjenesten.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 10 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke Luftfartstilsynets utgifter til å videreføre Norge som en testarena for null- og lavutslippsluftfart. Arbeidet omfatter bl.a. en regulatorisk sandkasse for i samarbeid med det europeiske byrået for flysikkerhet (EASA) å legge til rette for å teste ny teknologi i et kontrollert miljø med midlertidige unntak fra visse regulatoriske krav. Luftfartstilsynet skal også bidra med luftfartskompetanse til aktører og videreutvikle modeller for sikkerhets- og risikostyring i innovasjonsprosesser. For å skape tettere kontakt og få frem mulighetene for støtte gjennom det eksisterende virkemiddelapparatet, skal Luftfartstilsynet i tillegg videreføre veiledningsfunksjonen for næringsaktører i luftfarten.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Gebyrinntekter	151 858	154 700	175 300
02	Refusjon av diverse utgifter	4 751		
	Sum kap. 4313	156 609	154 700	175 300

Post 01 Gebyrinntekter

Det budsjetteres med 175,3 mill. kr i gebyrinntekter, som er en økning på 20,6 mill. kr fra saldert budsjett 2025.

Luftfartstilsynets inntekter kommer fra gebyrer betalt av aktørene i luftfarten. Gebyrene skal dekke Luftfartstilsynets utgifter ved godkjenning av, og tilsyn med, personell, luftfartøy, luftfartsselskaper, lufthavner og andre luftfartsaktører. Økningen i 2026 gjelder nye oppgaver, jf. omtale under kap. 1313, post 01, og oppgaver knyttet til flysikkerhet, som i hovedsak skal finansieres gjennom gebyrer.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Driftsutgifter	101 504	101 300	106 400
	Sum kap. 1314	101 504	101 300	106 400

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 106,4 mill. kr.

Statens havarikommisjon skal gjennom sine uavhengige undersøkelser av ulykker mv. bidra til å øke sikkerheten innenfor luftfart, vei, jernbane,

sjøfart og forsvarssektoren samt innenfor romvirksomhet og på tivoli- og taubaneområdet.

Statens havarikommisjon har de siste årene fått nye oppgaver, bl.a. for forsvarssektoren, som har medført behov for å utvide lokalene på Kjeller som etaten leier fra Statsbygg. Bevilgningen for 2026 skal bl.a. dekke økte husleieutgifter for de nye lokalene som etter planen tas i bruk i første kvartal 2026.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

Post 85 Utbytte

Avinor skal i størst mulig grad være selvfinansiert og drive samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme lufthavner (Avinor-modellen). Regjeringen vil videreføre og styrke Avinor-modellen og videreføre dagens lufthavnstruktur.

Selskapets økonomi ble betydelig svekket som følge av koronapandemien. Regjeringen legger opp til en nødvendig styrking av Avinors resultat gjennom å øke selskapets lufthavnavgifter og en resultatforbedring i selskapets egen virksomhet. Avinors økonomi fremover er usikker, og det er behov for å styrke selskapets egenkapital de neste årene. Det legges derfor opp til at det ikke skal tas ut utbytte fra Avinor i femårsperioden 2026–2030, og det er budsjettert med et null-utbytte for regnskapsåret 2025. Statens langsiktige utbytteforventning vil legge til rette for at Avinors egenkapitalandel kan økes betydelig innen 2030. I Avinors vedtekter er det et krav om 40 pst. egenkapitalandel. Ved å ikke ta ut utbytte i 2026 er det beregnet at Avinors egenkapitalandel vil utgjøre 43,8 pst. ved utgangen av 2026.

Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
71	Tilskudd til pålagte oppgaver, *kan overføres*	2 319 724	2 516 000	1 926 700
72	Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart, *kan overføres*		40 800	40 000
	Sum kap. 1315	2 319 724	2 556 800	1 966 700

For endring i bevilgning etter saldert budsjett vises det til kapittel 3.3 i del I.

Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver

Det foreslås bevilget 1 926,7 mill. kr til Avinors bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn.

Ny lufthavn ved Mo i Rana

Av den foreslåtte bevilgningen vil 1 121,6 mill. kr gå til å bygge ny lufthavn ved Mo i Rana. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten og et lokalt bidrag. Ved behandlingen av Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023) vedtok Stortinget å øke kostnadsrammene for prosjektet samt opplegg for finansiering av en forlenget rullebane til 2 400 meter. Avinor inngikk i august 2023 avtale med bidragsytere om et lokalt bidrag på 66 mill. 2023-kr til en forlengelse av rullebanen til 2 400 meter, som forutsatt i Stortingets vedtak. Bidraget skal prisjusteres før innbetaling.

Det pågår en godkjenningsprosess mellom staten og EFTAs overvåkingsorgan, ESA, for å sikre at finansieringen basert på den økte kostnadsrammen vedtatt i 2023, er i overenstemmelse med EØS-avtalens regler om offentlig støtte. Utfallet av prosessen bestemmer hvor stor andel av den statlige bevilgningen for 2026 som kan utbetales. Prisjustert lokalt bidrag til rullebaneforlengelse innbetales til Avinor når finansieringen ev. er godkjent av ESA.

Den vedtatte kostnadsrammen for prosjektet utgjør 5 112 mill. 2026-kr. Byggearbeidene startet våren 2023, og den nye lufthavnen skal etter planen åpne i løpet av 2027.

Flytting av Bodø lufthavn

Av den foreslåtte bevilgningen vil 805,1 mill. kr gå til å bygge ny lufthavn i Bodø. Den nye lufthavnen skal finansieres av Avinor, staten og et lokalt bidrag.

Den vedtatte kostnadsrammen for prosjektet utgjør 8 108 mill. 2026-kr. Kontrakter med entreprenører ble tildelt sommeren 2023 og våren 2024. Arbeidene med rullebane og flyoppstillingsplasser startet sommeren 2024, mens byggingen av den nye terminalen startet sommeren 2025.

Den nye lufthavnen skal etter planen stå klar til prøvedrift i 2029, med offisiell åpning i løpet av 2029/2030.

Flyttingen av lufthavnen medfører behov for ny base for den statlige redningshelikoptertjenesten. Midler til ny redningshelikopterbase bevilges over Justis- og beredskapsdepartementets budsjett, se nærmere omtale i Prop. 1 S (2025–2026) for Justis- og beredskapsdepartementet.

Post 72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart

Det foreslås bevilget 40 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke Avinors utgifter til å videreføre Norge som en testarena for null- og lavutslippsluftfart. Arbeidet omfatter bl.a. strategisk markedsdialog, operativ støtte (lufthavn og luftrom), investering i lade- og fylleinfrastruktur (inkl. energiforsyning), sikkerhets- og risikovurderinger, samt analyse og kunnskapsutvikling- og deling.

Andre saker

Tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen

Regjeringen oppnevnte i 2022 et uavhengig ekspertutvalg for å vurdere om det er behov for å sette av areal for en tredje rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen. Det var videre et ønske om å få kunnskap om det vil bli behov for en tredje rullebane. Utvalget som leverte sin rapport i september 2024, mener at det for tiden er stor usikkerhet om behovet for en tredje rullebane, men at det mest sannsynlig vil bli et behov i fremtiden, tidligst i 2040.

Ifølge utvalget bør en beslutning om ev. bygging av tredje rullebane gjøres senere, med størst mulig grad av sikkerhet og følgelig tettest på i tid når behovet for økt rullebanekapasitet oppstår. Utvalget mener at staten bør be Avinor om å følge statens prosjektmodell, siden spørsmålet om en ev. tredje rullebane er et spørsmål av stor samfunnsmessig betydning.

For å rydde av veien usikkerhet om fremtidig lokalisering, gitt en ev. tredje rullebane på Oslo lufthavn, gir utvalget et klart råd om å gjennomføre et lokaliseringsvalg nå i henhold til bestemmelsene i forskrift om konsekvensutredninger. Dette særlig med henblikk på betydelig lokal misnøye med at Samferdselsdepartementet i 2017 ba Avinor om å planlegge med utgangspunkt i et østre alternativ, uten at denne føringen var forankret i at det hadde vært gjennomført en konsekvensutredning slik forskriften foreskriver.

For å unngå at å havne i en situasjon der det blir unødig byrdefullt ev. å bygge en tredje rullebane, mener utvalget at staten bør sikre at ingen av de omkringliggende kommunene legger opp til en arealbruk som kommer i konflikt med en ev. tredje rullebane.

I høringen av rapporten var mange positive til utvalgets vurderinger og tilrådinger. Andre stiller spørsmål ved trafikkprognoser, vurderinger av den fremtidige teknologiske utviklingen med nye flytyper og følgelig behovet for en tredje rullebane. Flere høringsinstanser mener at staten må beslutte at det ikke skal bygges en tredje rullebane, i stor grad begrunnet i klima-, miljø- og naturhensyn. Mange høringsinstanser vektlegger viktigheten av at staten må være åpen om plan- og beslutningsprosessen for en tredje rullebane, og ellers følger de ordinære lovpålagte prosedyrene for å gjennomføre denne type prosjekter, ikke minst for å ivareta hensynet til medvirkning.

Regjeringen har ikke tatt stilling til realisering av en ev. ny tredje rullebane. Den vil nå sette i gang en lokaliseringsprosess for en ev. tredje rullebane på Oslo lufthavn og sørge for at Avinor frembringer det nødvendige kunnskapsgrunnlaget for dette. Arbeidet skal følge de formelle kravene til konsekvensutredninger. Avinor vil deretter bli bedt om å gå i gang med tidlig fase av prosjektplanlegging gjennom en konseptvalgutredning som skal underlegges ekstern kvalitetssikring. Når dette er gjennomført, vil regjeringen orientere Stortinget.

Avinor har fremmet innsigelse til kommuneplanens arealdel for Ullensaker 2021–2030. Kommunal- og distriktsdepartementet har behandlet saken og fattet vedtak som sikrer at kommunen ikke legger til rette for en arealbruk som kommer i konflikt med en ev. tredje rullebane i et østre alternativ, dersom det konkluderes med at dette er det beste lokaliseringsalternativet.

Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
1320	Statens vegvesen	36 994 118	40 115 500	43 429 400	8,3
1321	Nye Veier AS	6 507 700	6 755 000	6 998 200	3,6
1323	Vegtilsynet	19 811	21 000	22 100	5,2
	Sum kategori 21.30	43 521 629	46 891 500	50 449 700	7,6

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
4320	Statens vegvesen	1 484 641	1 513 900	1 739 100	14,9
	Sum kategori 21.30	1 484 641	1 513 900	1 739 100	14,9

Målene for transportpolitikken er trukket opp i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Videre legges regjeringens prioriteringer til grunn.

Samferdselsdepartementets virkemidler under veiformål omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Statens vegvesen og Vegtilsynet samt avtalestyring og eierstyring av Nye Veier AS.

Oppgaver og ansvar i veisektoren er fordelt mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. Statens vegvesen har ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet og forvalter som myndighetsorgan regelverk og fastsetter rammer som har betydning for sektorens samlede måloppnåelse. Rollen som byggherre for riksvei deler Statens vegvesen med Nye Veier. Fylkeskommunene og kommunene er veimyndighet og byggherre for eget veinett.

Transportsektoren håndterer komplekse og samfunnskritiske oppgaver. For å kunne levere gode tjenester og produkter er det viktig med et solid faglig fundament og god forståelse for brukernes behov. Statens vegvesen utvikler rollen som fagorgan gjennom samarbeid med øvrige veieiere, bransjeaktører, industrien og akademia. Etaten legger til rette for innovasjon og nødvendige endringer i arbeidet med fremtidens transportsystem. Vegtilsynet har ansvar for å føre tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier.

Regjeringen prioriterer et trygt og fremkommelig veinett i hele landet. Til veiformål foreslås i alt bevilget 50,4 mrd. kr som er en økning på 7,6 pst. fra saldert budsjett 2025. I forslaget inngår 575 mill. kr til jernbanedelen av fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Det foreslås bevilget 24,4 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkludert bevilgningen til Nye Veier som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet 13,1 mrd. kr i bompenger til å finansiere Statens vegvesens og Nye Veiers investeringsprosjekter.

Til drift og vedlikehold av riksveier som Statens vegvesen har ansvar for, foreslås 11,4 mrd. kr. Det høye nivået blir med det videreført og reelt styrket i 2026. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold av riksveier som inngår i det årlige statlige bidraget til Nye Veier. For selskapene som har inngått OPS-kontrakter med Statens vegvesen, inngår midler til drift og vedlikehold av disse riksveiene i de kontraktsfestede vederlagene. Inntekter og gebyrer under Statens vegvesen er beregnet til 1,7 mrd. kr.

Resultatrapportering 2024

I samsvar med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* rapporteres det på resultater i 2024 på de fem likestilte hovedmålene

- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Mer for pengene

Porteføljestyring bidrar til at tilgjengelige ressurser kan bli utnyttet på en mest mulig effektiv måte gjennom at virksomhetene i større grad styres på samlet investeringsportefølje, ikke enkeltprosjekter. Dette legger bedre til rette for at virksomhetene kan se tiltak i sammenheng over flere år, gjennomføre optimaliseringer og prioritere de mest lønnsomme prosjektene først.

Gjennom årlige porteføljeprioriteringer foreslår Statens vegvesen rekkefølgen for prosjekter over 1 mrd. kr. Disse prioriteringene gir etaten handlingsrom til å se prosjekter i planporteføljen i sammenheng med andre tiltak. Arbeidet med helhetlig tilnærming til drift, vedlikehold, mindre investeringer, utbedring og ny veibygging videreføres i etaten. Med en bedre sammenheng mellom de ulike innsatsområdene kan det oppnås mer helhetlig standard på strekninger over tid, og det vil bidra til at en får mer for pengene.

For prosjekter over 1 mrd. kr rapporterer Statens vegvesen løpende på avvik mot fastsatte økonomiske rammer. Statens vegvesen har tidligere gjennomført optimaliseringstiltak som har gitt kostnadsreduksjoner på minst 7 pst. for prosjekter i planfasen (MENON-publikasjon nr. 159/2023). Nivået på kostnadene er i dag om lag på samme nivå som etter disse optimaliseringene. Rapporteringen for 2024 viser at Statens vegvesen har god kontroll på kostnader i plan- og i anleggsfase.

Nye Veier prioriterer sine prosjekter etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og planarbeid og endringer i et prosjekt kan føre til at rekkefølgen på prosjektene endres. For strekningene som ble åpnet og ferdigstilt frem til og med 2024, oppnådde selskapet en besparelse på 17 pst. Selskapets anslag for 2024 for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i oppstartporteføljen viser en forbedring av lønnsomheten på 20,3 mrd. kr. Dette er om lag 3 mrd. kr lavere enn estimert i 2023, i hovedsak på grunn av at investeringskostnadene er høyere enn tidligere anslått.

Statens vegvesen har siden avviklingen av sams vegadministrasjon i 2020 vært i en overgangsfase der felleskontrakter for riks- og fylkesvei erstattes av driftskontrakter for kun riksvei. Det har vært stor prisvekst i driftskontraktene siden 2020. For å motvirke kostnadsøkningene har etaten forsøkt å tilpasse kontraktene slik at de blir mer attraktive for entreprenørene og dermed bidrar til bedre konkurranse og lavest mulig pris. Det ble startet opp én ny kontrakt i 2024. Justert for prisstigning ble prisen på den nye driftskontrakten redusert med om lag 30 pst. sammenliknet med kontraktene den avløste. Tilsvarende tall for nye kontrakter i 2023 var en økning på 39 pst.

Drift og vedlikehold utgjør en stadig større del av Nye Veiers portefølje. Selskapet gjennomførte i 2024 konkurranse om ny driftskontrakt for selskapets strekninger på 170 km motorvei. I konkurransen ble det lagt vekt på erfaringene fra selskapets første driftskontrakt, og det er gjennomført flere forenklinger og forbedringer med flere funksjonsbeskrivelser som gir rom for utvikling. Kontrakten er utformet med vekt på at Nye Veier og driftsentreprenøren skal samarbeide for å finne de beste løsningene for trafikantene og bidra til effektivisering og kostnadsbesparelser.

Statens vegvesen utvikler tilstandsindikatorer for riksveinettet, bl.a. for *bæreevne bru*, *tunnelsikkerhetsforskriften*, *dekkebredde*, *horisontalkurvatur* og *vertikalkurvatur*. Utvikling av nye indikatorer og forbedring av datagrunnlaget vil gi et bedre grunnlag for vurdering av tilstand. Det foreligger foreløpige resultater for indikatorene for 2024. Indikatoren bæreevne bru som viser i hvilken grad bruer er åpne for trafikk for tunge kjøretøy, har 4 pst. vesentlige eller alvorlige avvik. Indikatoren tunnelsikkerhetsforskriften som viser i hvilken grad tunneler oppfyller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, har 39 pst. vesentlige eller alvorlige avvik.

Indikatoren for dekkebredde baserer seg på registrert dekkebredde og sammenliknes med krav i Statens vegvesens håndbok N100 *Vei- og*

gateutforming ut fra trafikkmengde og fartsgrense. Målingene i 2024 viste at 54 pst. hadde vesentlige eller alvorlige avvik i krav til dekkebredde. Indikatorene horisontalkurvatur og vertikalkurvatur gir en indikasjon på hhv. trafikksikkerhet og fremkommelighet. Over 90 pst. av riksveinettet oppfyller kravene til horisontalkurvatur. Dette bidrar til generelt god trafikksikkerhet i riksveinettet. Om lag 80 pst. av riksveinettet oppfyller kravene til vertikalkurvatur. Dette er med på å gi generelt høy grad av oppetid i riksveinettet.

Oppfølging av områdegjennomgangen av Statens vegvesen

Som en oppfølging av områdegjennomgangen av Statens vegvesen i 2017 og 2018 ble det satt et mål om å redusere Statens vegvesens interne kostnader til 10,4 mrd. kr innen utgangen av 2024. Målet innebar en reduksjon på om lag 15 pst. sammenliknet med 2017. Interne kostnader omfatter kostnader til lønn, eiendom, konsulentkjøp og andre av etatens driftskostnader. For å kunne nå målet har Statens vegvesen gjennomført en rekke effektiviseringstiltak. Reduksjonen i interne kostnader har hovedsakelig skjedd gjennom lavere bemanning, reduksjon av konsulentkjøp og arealeffektivisering. Videre har det vært lagt til rette for bruk av digitale møter og andre tiltak for å begrense øvrige interne kostnader. I 2024 er eiendomsutgifter redusert som følge av arealeffektivisering, og det har vært stor reduksjon i bruken av konsulenter. Regnskapet for 2024 viser et nivå for interne kostnader på 10,1 mrd. kr.

Effektiv bruk av ny teknologi

Digitalisering og effektiv bruk av ny teknologi bidrar til økt mobilitet og bedre samfunnssikkerhet og beredskap. Statens vegvesen prioriterer innsatsen etter tre strategiske områder; *Den digitale veien, Digitalisert verdikjede for vei* og *Digitale kundetjenester*.

Den digitale veien

Statens vegvesen arbeidet i 2024 videre med programmet *Digital drivkraft* som bl.a. skal sikre data av høy kvalitet fra Nasjonal vegdatabank. Det ble bl.a. levert et valideringsverktøy for rekkverk, som automatiserer deler av registrerings- og oppdateringsprosessen på rekkverksdata. Resultater viser at total tidsbruk ved oppdatering av data kan reduseres med 70 pst.

Videre arbeidet Statens vegvesen i 2024 med å utvikle fremtidens trafikkstyring, slik at denne blir mer datadrevet og automatisert.

I løpet av 2024 ble flere prøveprosjekter fra ITS-programmet realisert eller videreutviklet, f.eks. bedre prognoser for fremkommelighet på fjelloverganger, sanntidsstatus for bilberging og bruk av kunstig intelligens for å få mer pålitelige alarmer i tunneler. Statens vegvesen leverte også forslag til *forskrift om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjonstjenester* (RTTI), som er en av de delegerte forordningene i ITS-direktivet. Forskriften ble fastsatt i 2025.

For å få bedre oversikt over tilstanden på veien samt utarbeide mer treffsikre værprognoser, bruker og utvikler Statens vegvesen maskinlæringsmodeller for bedre analyser, bedre datakvalitet og enklere inspeksjonsrutiner.

Digitalisert verdikjede for vei

Statens vegvesen fortsatte i 2024 med digitalisering av arbeid knyttet til veiens livsløp som grunnlag for en effektiv verdikjede for planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning.

Veinormalene, som er Statens vegvesens styringsverktøy for utforming og dimensjonering av offentlige vei- og trafikkanlegg, ble i sin helhet utgitt i digital form i 2024. De kan nå oppdateres og raskere tilpasses nye behov.

Statens vegvesen arbeidet også med å prøve ut ny teknologi i samarbeid med leverandørene, bl.a. om geografiske informasjonssystemer (Geographic Information System, GIS) og bygginformasjonsmodellering (Building Information Modeling, BIM). Det ble også arbeidet med å automatisere tidkrevende og repeterende oppgaver.

Digitale kundetjenester

Statens vegvesen har over lengre tid arbeidet med å utvikle selvbetjeningsløsninger. I 2024 ble det bl.a. lansert forbedrede løsninger for å bestille teoriprøver og for hallkontroll.

Nye Veier fulgte i 2024 opp selskapets styringsmodell for digitaliseringsarbeid og prioriterte flere utviklingstiltak. Arbeidet med *eFravik*, en digital løsning for arbeidet med søknader om fravik fra veinormalene, ble videreført. I tillegg arbeidet selskapet med systemstøtte for bærekraftsrapporteringen, noe som bidrar til å effektivisere og automatisere rapporteringen og øke datakvaliteten.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Klima

Veitrafikken står for om lag 17 pst. av Norges klimagassutslipp. Fra 2023 til 2024 ble klimagassutslippene fra veitransporten redusert med 6,1 pst. til 7,53 millioner tonn CO_2.

Elektrifisering av lastebilflåten er det viktigste tiltaket innenfor veitrafikk for å nå Norges klima- og miljømål. Lastebiler står for om lag 8–9 pst. av Norges klimagassutslipp, og det langsiktige målet er at nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2030. Gjennom ansvaret for å legge til rette for lading langs riksveiene har Statens vegvesen en viktig rolle i å nå dette målet. Dette gjøres i samarbeid med Enova og Nye Veier. For å følge opp tungbilpakken omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036 ble det i 2024 utarbeidet en samlet plan for døgnhvile-, raste- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei. Målet er at det skal være minst 90 døgnhvileplasser langs riksveinettet i 2030. Ved utgangen av 2024 var det 56 slike.

Elektrifisering av varebilsegmentet er også sentralt i arbeidet med å nå Norges klimaforpliktelser. Statens vegvesen og Miljødirektoratet publiserte i 2024 rapporten *Elektrifisering av varebiler: En gjennomgang av salgsmål, barrierer og virkemidler*. For rapportering på utviklingen til utslipp fra transportsektoren, salget av nullutslippskjøretøy og infrastruktur for alternative drivstoff se kapittel 5 Klima og miljø i Del III.

Siden 2014 har Statens vegvesen stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi for drift av riksveiferjesamband. Av de 44 hovedfartøyene som var i drift ved utgangen av 2024, brukte over 60 pst. batteri eller hydrogen som energibærer i ordinær drift. Bruk av fossile energibærere fases ut i forbindelse med nye anbudsutlysninger.

Statens vegvesen og Nye Veier har egne mål om å redusere både direkte og indirekte klimagassutslipp fra anleggsarbeid, drift, vedlikehold og egen virksomhet, jf. omtale under *Mål og prioriteringer i 2026*. For 2024 er det anslått at de direkte utslippene for Statens vegvesen og Nye Veier fra anlegg, drift og vedlikehold og ferjedrift utgjorde omtrent 381 500 tonn CO_2. Beregningene omfatter ikke utslipp knyttet til endret arealbruk.

Statens vegvesen og Nye Veier har satt i verk flere tiltak for å redusere klimagassutslipp i anleggsdriften. Fra 1. januar 2024 er det krav i anskaffelsesforskriften om at klima- og miljøhensyn skal vektes med minimum 30 pst. Dette har bidratt til økt oppmerksomhet i arbeidet med krav og tildelingskriterier i konkurranser samt insentiver i gjennomføringsfasen. For alle utbyggingsprosjektene skal det utarbeides klimagassbudsjett og planlegges for anleggsdrift som reduserer belastning på miljø og klima.

I 2024 fikk Statens vegvesen tilskudd fra Samferdselsdepartementets støtteordning for utslippsfrie anleggsplasser til åtte nullutslippsprosjekter. Her testes ulike krav til utslippsfrie maskiner og kjøretøy. I tillegg til de utvalgte forsøkene er det mange ordinære byggeprosjekter der det stilles krav til bruk av elektriske anleggsmaskiner og massetransport. Prøveprosjektene har gitt mer kunnskap om bruk av elektriske maskiner i bransjen. Nye Veier hadde i 2024 to større prøveprosjekter for utslippsfri anleggsplass i drift. Våren 2024 publiserte selskapet også tre rapporter under sitt kunnskapsprogram for utslippsfrie anleggsplasser. Kunnskapsprogrammet gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen og Bane NOR. Både prøveprosjektene og kunnskapsprogrammet mottok støtte fra Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen fortsetter det systematiske arbeidet med å redusere utslippene fra drift og vedlikehold av veinettet. I 2024 la etaten asfalt med et beregnet gjennomsnittlig utslipp på 33 kg CO_2-ekvivalenter per tonn. Det er en nær en halvering av nivået i 2020. Omleggingen er et resultat av at Statens vegvesen innførte et system med klimavekting, der asfaltleverandørene konkurrerer om lavere CO_2-utslipp i tillegg til lav pris. Statens vegvesen er dermed på god vei til å nå målet om å redusere klimagassutslippene fra asfalt med 70 pst. fra 2020 til 2030.

Nye Veier fortsatte i 2024 arbeidet med prosjektet *Bærekraftig verdikjede og materialbruk i vegbygging*. Prosjektet er støttet av ordningen *Grønn plattform*, og skal bidra til å redusere klimagassutslippene fra veibygging gjennom ny teknologi, nye løsninger og nye, mer sirkulære materialer. I 2024 ble de første praktiske uttestingene i anleggsprosjekter igangsatt. På E39 ved Lyngdal ble det i regi av Nye Veier testet å bruke biprodukter fra lokal industri i veioppbygging og bruk av asfalt som kun består av gjenbrukte eller ikke-fossile innsatsfaktorer.

Redusere beslag i verdifull natur

Indikatoren for naturmangfold, som viser antall dekar av den mest verdifulle naturen som bygges ned, er supplert med prioriterte og fredede arter. Indikatoren angir brutto arealbeslag som ikke korrigeres for ev. økologisk kompensasjon. Det ble rapportert inngrep på 16 dekar i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi fra prosjekter som åpnet i 2024. For oversikt over arealregnskapet

for nye store prosjekt med mulig oppstart i 2026, se tabell 5.3 i kapittel 5 Klima og miljø i Del III.

For å følge opp mål for biologisk mangfold, økosystemer og redusert arealbruk, formulerer Statens vegvesen mål for å redusere inngrep både på porteføljе- og prosjektnivå for sine store prosjekter samt beskriver hvordan disse skal rapporteres og følges opp gjennom planlegging og bygging. I tillegg arbeides det med å utvikle et tverrsektorielt arealregnskap.

Nye Veier innførte i 2023 et nøkkeltall for arealbeslag som omfatter prioriterte prosjekter, og beregnes ut fra arealregnskapet. Arealregnskap og nøkkeltallet oppdateres i selskapets kvartalsrapporter. I 2024 utarbeidet Nye Veier en veileder for arealberegninger på virksomhetsnivå samt et system for å vise bruk av tiltakshierarkiet gjennom prosjektfasene. Statens vegvesen oppdaterte i 2024 veiledningen i *Håndbok V712* for hvordan de ulike trinnene i tiltakshierarkiet skal dokumenteres i konsekvensutredninger.

I 2023 startet Statens vegvesen å analysere sine eiendommer langs riksveinettet for å identifisere områder med stort potensial for naturrestaurering. Dette arbeidet ble prøvd ut på tre utvalgte veistrekninger, og i 2024 arbeidet etaten med å gjøre denne utvelgelsesmetoden tilgjengelig, slik at den kan overføres også til andre veistrekninger.

For ytterligere omtale av arbeidet med å redusere negativ påvirkning på natur, se kapittel 5 Klima og miljø i Del III.

Dyrket mark

Statens vegvesen og Nye Veier rapporterer på omfang av jordbruksareal som er nedbygd og tatt ut av drift. For riksveiprosjekter som ble åpnet i 2024, ble det nedbygd 60 dekar, hvorav 54 dekar fulldyrket jord.

Redusere påvirkning fra salt-, plast- og forurensing av miljøgifter langs riksveinettet

Statens vegvesen begrenser plastforsøpling og spredning av mikroplast fra vei til omgivelser hovedsakelig gjennom krav i drifts- og vedlikeholdskontrakter. Bildekk er den største landbaserte kilden til mikroplast, med estimerte utslipp på 8 000 tonn i året. Forskning på bildekkpartikler og tilsetningsstoff i bildekk fortsatte i 2024 gjennom FoUI-prosjektet *mikroRENS (2022–2025)*. Prosjektet skal gi kunnskap om hvordan eksisterende rensing av anleggsvann, vei i dagen og tunnelvaskevann fungerer.

I 2023 ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å kartlegge kilder og omfang av tilførsler av nitrogen til Oslofjorden fra bygge- og anleggsvirksomhet i statlig samferdselssektor. Rapporten som ble ferdig våren 2024, pekte bl.a. på at bergsprengning kan føre til nitrogenutslipp til Oslofjorden og til f.eks. bekker eller vassdrag, hovedsakelig fra uomsatt sprengstoff som inneholder ammoniumnitrat. Det ble derfor gjennomført en fullskalatest med bruk av nitrogenfritt sprengstoff i et veiprosjekt.

Det årlige forbruket av salt på veiene er avhengig av vær- og temperaturforhold den enkelte vinter. I vintersesongen 2023/2024 var forbruket på riksveinettet på 113 800 tonn som var noe lavere enn i vintersesongen 2022/2023. Dette kan skyldes en kald vintersesong 2023/2024. Langs riksveier ble det i 2024 gjort en ekstra innsats for å redusere saltforbruket på elleve strekninger med fare for miljøskader.

Gjennom årlige undersøkelser fortsatte Statens vegvesen i 2024 å måle saltinnholdet i innsjøer og gjennomføre tiltak. Resultatene fra *Innsjøundersøkelsen 2023*, som ble publisert våren 2024, viste at ti av 37 undersøkte innsjøer langs hovedveier på Østlandet var sterkt forurenset av veisalt.

Redusere lokal luft- og støyforurensing

Det er et mål at grenseverdiene i forurensningsforskriften ikke skal overskrides ved eksisterende vei. Ved planlegging av ny vei skal retningslinjene for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging legges til grunn.

Statens vegvesen retter sin innsats mot lokal luftforurensning gjennom bl.a. miljøfartsgrenser og renholds- og støvdempingstiltak, i tillegg til piggdekkrestriksjonene i byområdene.

Foreløpige tall fra målestasjonene for 2024 viser at grenseverdiene i forurensningsforskriften for grovt svevestøv (PM10) ble overskredet langs riksvei i Oslo og Grenland. I Oslo ble det registrert overskridelser av grenseverdiene for års- og døgnmiddel for grovt svevestøv ved flere målestasjoner. I Grenland ble det registrert brudd på grenseverdien for årsmiddel ved én stasjon. Oslo og Grenland overskred grenseverdien for årsmiddel for finkornet svevestøv (PM2,5), mens flere byer hadde nivåer over nasjonalt mål.

Foreløpige tall viser at grenseverdiene for nitrogendioksid (NO_2) ble overholdt i alle byer i 2024 med unntak av Oslo.

Veitrafikk er den største støykilden utendørs. Resultater fra støykartleggingen som ble gjennomført i 2023, viser at i størrelsesorden 420 000

personer ble utsatt for utendørs støynivå over 55 dB fra riksveier. I 2024 ble kartleggingen fulgt opp med detaljert utredning av innendørs støynivå. Boliger med innendørs støynivå over grenseverdien i forskriften (42 dB) vil få tilbud om støytiltak i 2025 eller 2026. Statens vegvesen gjennomførte i 2024 tiltak mot støy både langs eksisterende og ny vei, bl.a. rehabilitering og nye støyskjermer.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

87 personer omkom i trafikken i 2024, som er 23 færre enn i 2023. Dette er en stor reduksjon, og det er kun i pandemiåret 2021 at antall drepte i trafikken har vært lavere i Norge de siste 80 årene. Det er derimot registrert en liten økning i antall hardt skadde sammenliknet med i 2023. Samlet ble tallet for drepte og hardt skadde redusert fra 678 i 2023 til 665 i 2024. 20 personer omkom på motorsykkel. Antallet har de ti siste årene vært omtrent uendret, mens antallet er redusert for de fleste andre trafikantgruppene.

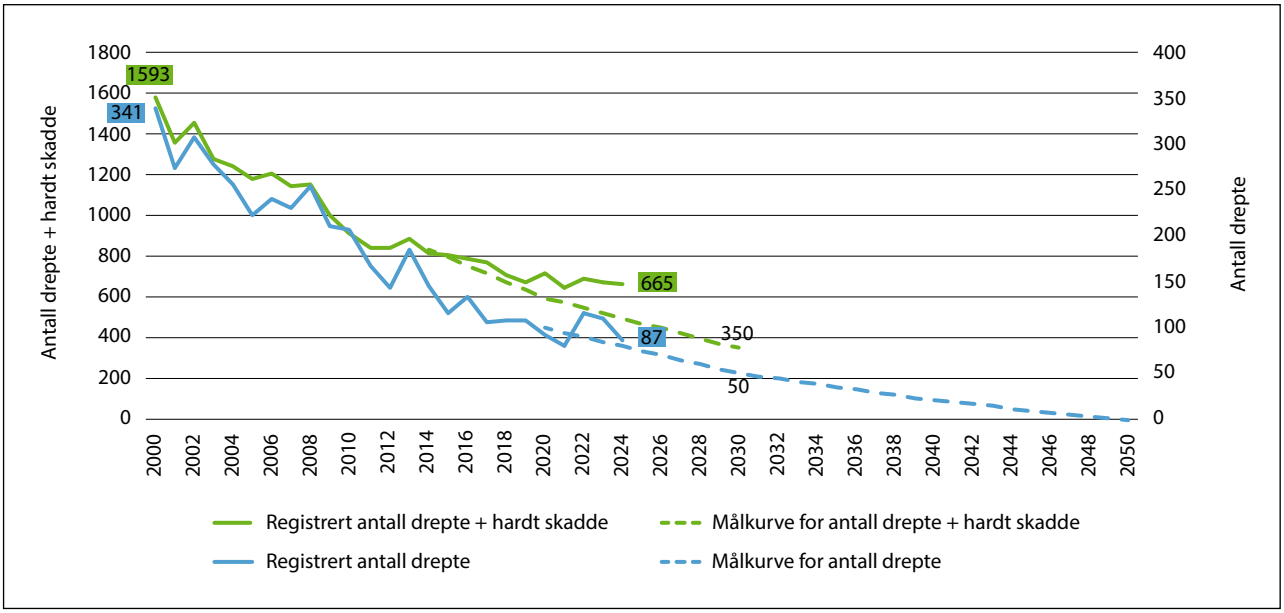
Norges ambisjonsnivå innen trafikksikkerhet er svært høyt. Med nullvisjonen som siktemål og et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte, er utviklingen på etterskudd sammenliknet med målkurven for å kunne nå etappemålene i 2030 og 2050.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 er utarbeidet i samarbeid mellom Statens vegvesen og alle sentrale aktører innen trafikksikkerhet. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak som aktørene vil gjennomføre i perioden 2022–2025. Planen er delt inn i 15 innsatsområder, bl.a. rettet mot atferdskategorier som fart og rus og mot trafikantgrupper med høy risiko, slik som motorsyklister og unge. Statens vegvesen har ansvaret for 91 av de til sammen 179 tiltakene, enten alene eller i samarbeid med andre aktører. Alle aktørene som gjennomfører tiltak, rapporterer om status for oppfølging.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriterte Statens vegvesen i 2024 tilsyn- og kontrollaktivitet som skal sikre god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene, likeså arbeid som ivaretar høy førerkompetanse gjennom god kvalitet i føreropplæring og førerprøver. Oppfølging av regjeringens handlingsplan mot sosial dumping inngikk også i kontroll- og tilsynsaktiviteten. I tillegg er de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet. Alle kampanjene ble videreført i 2024.

Samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk* i regi av Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet ble videreført i 2024. Statens vegvesen er en viktig bidragsyter i prosjektet.

I 2024 prioriterte Vegtilsynet temaene drift og vedlikehold, samfunnssikkerhet og beredskap, plan- og utbyggingsarbeid, og annen forvaltning i tilsyn av Statens vegvesen og Nye Veier. Vegtilsynet publiserte elleve tilsynsrapporter, der det ble identifisert ett avvik og fire observasjoner. Tilsynssakene gjaldt bl.a. skredhåndtering i utbyggingsprosjekter og arbeidsvarsling på eksis-



Figur 4.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og målkurve for utviklingen frem til 2030 og 2050

Kilde: Statens vegvesen

terende vei, tunnel- og bruforvaltning. Oppfølging etter tilsyn har bidratt til konkrete forbedringer hos flere aktører i sektoren. Bl.a. har Statens vegvesen forbedret kvaliteten på skrednett langs sine strekninger, og Nye Veier har nå et styringssystem som i større grad legger til rette for at sikring av arbeidsområder skjer i tråd med gjeldende krav. Vegtilsynet lukket to avvik i 2024.

Vegtilsynet følger opp Statens havarikommisjons sikkerhetstilrådinger innen vei og fulgte i 2024 opp og lukket 15 tilrådninger. Vegtilsynet prioriterte i 2024 å dele erfaringer fra både tilsyn og oppfølging av sikkerhetstilrådninger med fylkeskommunene.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Statens vegvesen og Nye Veier jobber for å holde riksveiene åpne og trygge året rundt, slik at alle trafikanter får en enklere reisehverdag og kommer frem til planlagt tid.

I 2024 var trafikken på riks- og fylkesveinettet 0,7 pst. høyere enn i 2023. Økningen var størst for lette kjøretøy.

Forutsigbarhet og fremkommelighet

Statens vegvesen og Nye Veier arbeider for å redusere omfanget av stengninger samt sørge for god informasjon om planlagte stenginger. Nye Veiers driftsstrekninger hadde i 2024 en oppetid på 99,3 pst. I denne indikatoren inngår all tid med redusert fremkommelighet på veien, som stengt felt, nedsatt hastighet mv.

Statens vegvesen har i forbindelse med overgang til ny dataplattform avdekt at oppsettet av målingen av reisetidsforsinkelser ikke tilfredsstiller tekniske krav. Etaten kunne derfor ikke rapportere på dette i 2024, men system for registrering av forsinkelse i riksveinettet er under utvikling. Statens vegvesen vil kunne gjenoppta målingen fra og med høsten 2025.

Ulike tjenester skal gi trafikantene relevant, pålitelig og tilgjengelig trafikkinformasjon. Det skal også være oppmerksomhet om behovene til tungbilsjåfører, media, beredskap og planleggere, og de som kjører på vinterføre. Gjennom 2024 var kundetilfredsheten på Statens vegvesens fremkommelighetstjenester høy, og basert på tilbakemeldingene per desember 2024 var den på 82 pst. som er en økning på 9 prosentpoeng fra utgangen av 2023.

I 2024 lanserte Statens vegvesen koordineringsverktøyet *Aktivitetskalenderen* som et samhandlingsverktøy for byggeledere. Verktøyet er ventet å gi gevinster for næringslivet og tunge kjøretøy.

Gjennom automatisert informasjonsflyt fra vindvarslingsanlegg på bruer leveres nå trafikkinformasjon i sanntid. Dette fjerner behovet for manuell registrering og frigjør operatørkapasitet. En ny løsning for å dele hendelsesdata gir bedre innsikt og tilgang til situasjonen på veinettet og fremmer felles situasjonsforståelse hos veitrafikksentralene, veieiere, entreprenører i hendelseshåndteringen.

Tabell 4.1 Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveiprosjekter som åpnet for trafikk i 2024

Tiltak	Resultat 2024
Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	21,5
Antall km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebaner åpnet for trafikk	0
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveier	9,3
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	21,5
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	3
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	24,7
Antall km kollektivfelt bygd	0
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	1
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	42

I 2024 ble det åpnet 58,2 km ny riksvei. Tabell 4.2 viser strekninger med prosjektkostnad over 1 000 mill. kr som ble åpnet for trafikk i 2024.

Tabell 4.2 Strekninger med prosjektkostnad over 1 000 mill. kr åpnet for trafikk i 2024

	Lengde (km)	Redusert reisetid (minutter)
E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal	9,3	2,7
E39 Myrmel–Lunde i Vestland	3,8	0,8
E6 Kvænangsfjellet i Finnmark	14,4	3,0
Sum	27,5	6,5

Virkningen av disse nye strekningene er beregnet å gi en kommende årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 0,6 drepte og hardt skadde. I tillegg kommer bidrag fra Statens vegvesens øvrige arbeid, som f.eks. drift, vedlikehold, kampanjer, tilsyn, kontroller og tiltak knyttet til føreropplæringen. Ytterligere virkninger kommer fra tiltak gjennomført av andre aktører, som politiet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og kommunene.

Byvekstavtalene

Byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren og Tromsø ble fulgt opp i 2024. Det ble inngått nye byvekstavtaler for Nedre Glomma og Kristiansandsregionen i oktober 2024.

I de største byområdene er det et mål at persontransport med bil ikke skal øke (nullvekstmålet). Målet følges bl.a. opp i byvekstavtalene. I 2024 lå Oslo-området og Bergens-området omtrent på nullvekstmålet, mens Trondheimsområdet og Nord-Jæren har hatt trafikkvekst. Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma har så langt en reduksjon i personbiltrafikken.

Nullvekstmålet skal nås ved utgangen av avtaleperioden for det enkelte byområdet. Den langsiktige utviklingen må derfor følges tett, og virkemiddelbruken må tilpasses.

Se nærmere omtale av byvekstavtalene under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Universell utforming

Samtlige kontrakter for riksveiferjesamband har krav til universell utforming for ferjene, reiseinformasjon og billettering.

Statens vegvesen kartla i 2024 holdeplassene langs riksvei, noe som gir bedre oversikt over dagens situasjon. I 2024 ble det oppgradert 42 holdeplasser og ett kollektivknutepunkt. Siden 2010 er om lag 1 000 holdeplasser langs riksveiene oppgraderte slik at de tilfredsstiller krav til universell utforming, noe som tilsvarer om lag én av sju holdeplasser.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap ble også i 2024 preget av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa.

Økt oppmerksomhet på nordområdene og Finland og Sveriges medlemskap i NATO endrer planforutsetningene for militære og sivile transporter. Tettere samarbeid med Forsvaret for bedre koordinering av veisektoren opp mot militære behov og et mer forpliktende samarbeid med de andre nordiske landene var viktige tiltak i 2024. Dette følges opp og utvikles videre i årene fremover.

Statens vegvesen arbeidet i 2024 med å styrke sin rolle som veimyndighet og statlig fagorgan innenfor samfunnssikkerhet og totalberedskap på veiområdet. Etaten arbeidet med å få enda bedre oversikt over transportinfrastruktur og tjenester som er kritiske for totalforsvaret og totalberedskapen. Det er videreutviklet metoder for å analysere samfunnssikkerhet som del av planleggingen av fremtidens transportsystem, der hensynet til totalforsvaret og den nye sikkerhetspolitiske situasjonen ivaretas. For flere veiprosjekter har det også vært direkte kontakt med Forsvaret for å få kontroll på ev. utfordringer knyttet til militære transporter.

Nye Veier utfører risiko- og sårbarhetsanalyser i tidlig planfase. Informasjon fra disse brukes som vurderingsgrunnlag av samfunnssikkerhet i

prosjektporteføljen og inngår som et kriterium i porteføljeprioriteringen. I Statens vegvesens porteføljeprioritering er også samfunnssikkerhet et kriterium.

Statens vegvesen har også samarbeidet tett med fylkeskommunene om militær mobilitet og motstandsdyktighet i transportsystemet. Det har vært avholdt egne møter mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og Forsvaret for å etablere en felles situasjonsforståelse, avstemme forventninger og gjensidig orientere hverandre om hva som er realistisk å få til på kort og lang sikt.

I 2024 bidro Statens vegvesen til å videreutvikle det nordiske samarbeidet mellom transportvirksomhetene om samfunnssikkerhet og beredskap i Nordic Transport Preparedness Committee (NTPC). Etaten opprettet dialog med finske og svenske veimyndigheter om grensekryssende militær transport på vei. Videre ble det startet et samarbeid med finske veimyndigheter om forsvarstiltak og bruberedskap.

Platform North ble opprettet i 2024 som en ny samarbeidsplattform innen grensekryssende transport mellom nordområdene i Norge, Sverige og Finland. Formålet er å støtte opp under industrisatsing og økt næringsaktivitet, militær mobilitet og det grønne skiftet i nord. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet er viktige aktører i samarbeidet, som legger til rette for koordinering mellom transportmyndigheter, næringsliv og regionale aktører på tvers av landegrensene.

Økt digitalisering gir store muligheter. Samtidig bidrar utviklingen til at det oppstår nye sårbarheter. Digital sikkerhet er et prioritert område, og Statens vegvesen arbeidet også i 2024 med å gjennomføre beredskaps- og sikkerhetstiltak for å redusere digitale sårbarheter. Statens vegvesen har opprettet et responsmiljø for å håndtere digitale hendelser i veisektoren. Bemanningen i det sektorvise responsmiljøet VegCERT økte i 2024 for å styrke funksjonens operative evne og kapasitet. Nye Veier deltar i dette arbeidet med en fast representant.

Klimatilpasning

For å få bedre oversikt over ev. behov for vedlikehold og utvikling videreførte Statens vegvesen i 2024 arbeidet med å kartlegge riksveinettets tilstand innenfor områdene trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og klima og miljø. Risikokartlegging på riksvei (RiksROS) er gjennomført for mesteparten av riksveinettet. Analysen gir Statens vegvesen en helhetlig oversikt over sårbarheter og utsatte punkter som følger av klimaendringene.

For å beskytte riksveinettet mot klimaendringer har Statens vegvesen bl.a. gjennomført 79 skredsikringstiltak, skiftet en rekke stikkrenner og gjennomført tiltak på og ved bruer.

Mål og prioriteringer 2026

Det overordnede målet for transportpolitikken er «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*», med fem hovedmål for planperioden 2025–2036

- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- effektiv bruk av ny teknologi
- mer for pengene

De transportpolitiske målene henger sammen med og bidrar til Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål med tilhørende delmål, jf. omtale i kapittel 6 Oppfølging av FNs berekraftsmål i Del III.

Langsiktig utvikling av veinettet

Regjeringens prioriteringer skal bidra til et fremtidsrettet transportsystem, der vi tar vare på det vi har, utbedrer og utnytter kapasiteten bedre der vi kan og bygger nytt der vi må. I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen derfor prioritert å vri ressursbruken mot drift, vedlikehold, fornying og utbedringer. Dette gjør det mulig å gjennomføre flere tiltak i større deler av landet, i stedet for å konsentrere ressursene til færre store prosjekter i et mindre geografisk område. Ved å sette av nok ressurser til å opprettholde tilstanden på veinettet kan behovet for mer omfattende tiltak utsettes, og det vil bidra til at veinettet holdes mer åpent. Samtidig bidrar økt innsats til vedlikehold og fornying til at uønskede hendelser i større grad kan forebygges og til å redusere konsekvensene hvis de oppstår. Dette er spesielt viktig som følge av klimaendringene, med mer ekstremt vær på nye steder. Ved å gjøre tiltak på eksisterende vei i stedet for å bygge nytt, kan arealinngrep reduseres.

I noen tilfeller tilsier behovet for å bedre veiinfrastrukturen at større prosjekter er nødvendig. Prosjektene i Statens vegvesen og Nye Veiers porteføljer er viktige bidrag til å binde landet bedre sammen, fjerne flaskehalser og redusere ulykkes- og skredfare.

Selv om eierskapet og ansvaret for veinettet er delt mellom staten, fylkeskommunene og kommunene, er veinettet en sammenhengende infrastruktur der problemer på én del av nettet ofte forplanter seg til andre deler. Åpne og trygge veiforbindelser er viktig for samfunnet, både i hverdagen og i en krisesituasjon. Dette gjelder uavhengig av forvaltningsnivå.

Samferdselsdepartementet vil styrke oppfølgingen av hele veisektoren og kontakten mellom Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene. Departementet har det overordnede ansvaret for sektoren. For å legge til rette for en helhetlig utvikling av veisektoren vil departementet fortsette arbeidet med å bedre kunnskapsgrunnlaget om hele veinettet. Dette arbeidet krever bidrag fra fylkeskommunene, Nye Veier og Statens vegvesen. Statens vegvesen har en ledende rolle som Samferdselsdepartementets fagetat og skal ha et samlet bilde av utfordringer og tilstand i hele det offentlige veinettet og sørge for god involvering av de øvrige veimyndighetene og Nye Veier.

Det har skjedd store endringer i veisektoren de senere årene, og veglova som er fra 1963, er ikke helhetlig revidert etter disse endringene. I 2025 er det derfor oppnevnt et offentlig utvalg for revisjon av loven. Utvalget skal bl.a. vurdere behovet for å tydeliggjøre roller og ansvar i veisektoren, oppdatere regelverket i tråd med den teknologiske utviklingen og samfunnsutviklingen for øvrig og vurdere grensesnitt mot annet regelverk som bl.a. plan- og bygningsloven. Utvalget som starter arbeidet i 2025, skal levere sin utredning innen utgangen av april 2028.

Forutsigbarhet og kommunikasjon er viktig for brukerne av veien. Som det går frem av Nasjonal transportplan 2025–2036 vil regjeringen utvikle videre et digitalt, navigerbart veinett som også legger til rette for fremtidens automatiserte transport. Effektiv bruk av teknologi og data gir nye muligheter for å løse problemene trafikantene opplever i et langstrakt og værutsatt land. Informasjon til reisende er avgjørende når hendelser oppstår, når det er glatt, går skred eller veier av ulike grunner må stenges.

I byområdene er regjeringens politikk rettet inn mot å redusere klimagassutslipp, kø, lokal luftforurensing og støy. Det er også behov for å bedre trafikksikkerheten, særlig for syklister. Hovedmålet er nullvekst i persontransport med bil, der byvekstavtalene er statens viktigste virkemiddel. Statens vegvesen leder forhandlingene og oppfølgingen av byvekstavtalene og bidrar med faglig kunnskap i arbeidet. Som det går frem av Nasjonal transportplan 2025–2036, vil regjeringen fortsette satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byvekstavtalene. God måloppnåelse krever i tillegg at de lokale avtalepartene følger opp med restriktive tiltak mot bilbruk og effektiv arealbruk. Statens vegvesen følger også opp andre tilskudd som skal bidra til å nå nullvekstmålet i flere byer. Regjeringens prioriteringer i byområdene er nærmere omtalt under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

For å forhindre økt etterslep og for å sikre et solid veinett prioriterer regjeringen drift og vedlikehold. Tilstanden på veinettet opprettholdes bl.a. ved å utbedre bruer og tunneler. En slik prioritering legger til rette for bedre fremkommelighet og forutsigbarhet.

Det er et mål å utbedre flest mulig av de kartlagte skredpunktene i høy og middels kategori i løpet av planperioden, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036. I 2026 vil Nye Veier utbedre ett skredpunkt i høy kategori på strekningen rv. 13. Djupevik–Kvitturtunnelen. Selskapet utreder og planlegger også tiltak for flere andre skredpunkter. Statens vegvesen vil utbedre fem skredpunkt, bl.a. på strekningen Åsbrekkegjelet–Skromle bru på E16 i Vestland.

Både Statens vegvesen og Nye Veier fortsetter i 2026 arbeidet i store pågående utbyggingsprosjekter. Statens vegvesen jobber mot anleggsstart for prosjektet E45 Kløfta i Finnmark. For Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle videreføres flere forberedende entrepriser, for å legge til rette for senere utlysning av hovedentrepriser. Videre er det ventet at prosjektet E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra (Staurset–Stormyra) i Trøndelag åpner for trafikk i 2026.

I Trøndelag fortsetter Nye Veier byggingen på prosjektene E6 Ranheim–Værnes, og E6 Berkåk–Vindåsliene. Det er ventet å åpne om lag 19 km firefeltsvei på prosjektet E6 Kvithammer–Åsen i 2026. Byggingen av prosjektene E6 Roterud-Storhove og E6 Storhove-Øyer i Innlandet videreføres, og arbeidet med om lag 17 km firefelts vei på prosjektet E18 Langangen–Rugtvedt i Telemark vil ferdigstilles i 2026. I Agder vil det være pågående byggeaktivitet i prosjektet E39 Mandal–Blørstad. Omfanget av alle de nevnte prosjektene utgjør omtrent 105 km utvidelse og ny motorvei.

Andelen reiser med sykkel har stort sett vært uendret de siste årene. For å nå de ambisiøse målene om økte sykkelandeler må andelen i byområdene øke. Det er en stor satsing for å

legge til rette for å gå og sykle i hovedsak gjennom byvekstavtalene og sykkelstamveiene i de største byområdene, belønningsavtalene og tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet. I 2026 prioriteres midler til tiltak for gående og syklende som vil gi sammenhengende strekninger og tryggere reisevei.

For å ivareta sikkerheten og fremkommeligheten til trafikantene oppgraderer Statens vegvesen tunneler i tråd med krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Arbeidet er viktig, men omfattende og gir ulemper for trafikantene når det pågår. Statens vegvesen utreder behovet for å endre tunnelsikkerhetsforskriftene etter at en kartlegging identifiserte flere områder der forskriftene kan forenkles og tydeliggjøres. Dette arbeidet skal gjennomføres i dialog med fylkeskommunene, Oslo kommune, KS – kommunesektorens organisasjon, Nye Veier og Vegtilsynet. Videre skal det utarbeides veiledninger til forskriftene.

For å kunne sette inn rett tiltak til rett tid trengs kunnskap om tilstanden, ikke bare for tunneler, men for hele veiinfrastrukturen. Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene har sammen fått i oppdrag å lage et kunnskapsgrunnlag om veinettets tilstand. Arbeidet følges opp i 2026.

Fylkesveinettet

Fylkeskommunene og fylkesveiene finansieres i hovedsak gjennom de frie inntektene. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2025 ble de frie inntektene økt med 500 mill. kr, begrunnet med økt satsing på samferdsel. Denne satsingen videreføres og inngår i rammetilskuddet til fylkeskommunene fra 2026. Dette bidrar til å sette fylkeskommunene bedre i stand til å håndtere et fylkesveinett med et stort vedlikeholdsbehov. For å bedre fremkommeligheten for militære kjøretøy på fylkesveiene, er det opprettet et øremerket tilskudd på kap. 1320, post 67 Militær mobilitet på fylkesvei, til fylkeskommunene for å ruste opp 14 bruer som er viktige for militær mobilitet. Den sikkerhetspolitiske situasjonen tilsier et behov for å fremskynde slike tiltak, og regjeringen foreslår derfor styrke tilskuddsordningen.

Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

Regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren inneholder tiltak som skal bidra til en mer seriøs bransje, med bedre og tryggere arbeidsforhold og likere konkurransevilkår i sektoren. De fleste tiltakene i planen er gjennomført, og regjeringen vil jobbe videre med de resterende.

Statens vegvesen har opprettet et landsdekkende samarbeidsforum mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen i samråd med Bane NOR. Fylkeskommunene, Nye Veier, Statsbygg, Statskraft og Avinor deltar i forumet. Forumet bidrar til økt felles kompetanse og bedre deling av informasjon om konkrete aktører. Forumet videreføres i 2026.

Satsingen på samhandling og tverretatlige kontroller med bl.a. Arbeidstilsynet og Skatteetaten, gir stadig ny kunnskap som bidrar til mer målrettede tiltak for å forebygge og avdekke brudd på arbeidslivets regelverk. Statens vegvesen skal bruke denne kunnskapen for å vurdere tilpassinger i kontroll- og tilsynsvirksomheten for enda bedre å kunne motvirke arbeidslivskriminalitet på veitrafikk- og veiområdet. Både Statens vegvesen og Nye Veier har en samarbeidsavtale med Skatteetaten som bidrar til tettere og forenklet oppfølging i verdikjeden.

Det er utfordrende å avdekke og følge opp organiserte brudd på arbeidslivets regelverk. For å styrke utrednings-, kontroll- og tilsynsinnsatsen vil Statens vegvesen vurdere ulike hjemmelsgrunnlag, revidere nasjonale samarbeidsavtaler og styrke internasjonalt samarbeid.

Statens vegvesens samarbeid med entreprenører og andre byggherrer for å motvirke arbeidslivskriminalitet i offentlige kontrakter, videreføres. Nye Veier fortsetter å utvikle verktøy og metoder for oppfølging av seriøsitet og for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Selskapet deler informasjon om arbeidet med andre byggherrer og samarbeidspartnere.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål

Regjeringen jobber målrettet for å redusere klimagassutslippene og negativ påvirkning på naturmangfold, jf. kapittel 5 Klima og miljø i Del III. Veisektoren er en viktig del av dette arbeidet.

I arbeidet med å omstille veisektoren har Statens vegvesen og Nye Veier satt egne mål for klimagassutslipp. Statens vegvesen har satt et mål om å halvere de direkte utslippene fra anlegg, drift og vedlikehold innen 2030. Nye Veier følger opp selskapets klimastrategi, med mål om å redusere både direkte og indirekte utslipp med 50 pst. fra bygging og 75 pst. fra drift innen 2030, sammenliknet med referanseåret 2005. Selskapet har videre fastsatt etappemål slik at utslippene for pro-

sjekter som blir ferdigstilt i 2025, skal reduseres med 30 pst.

Elektrifisering av tungbilparken er et av regjeringens viktigste tiltak for å kutte klimagassutslipp og nå internasjonale forpliktelser. Dette forutsetter et tilstrekkelig ladetilbud for tyngre kjøretøy. I Nasjonal transportplan 2025–2036 prioriterer regjeringen forsterket innsats for tungbillading. Med budsjettforslaget følger regjeringen opp med utbygging av døgnhvile- og rasteplasser. Byvekstavtalene og nullvekstmålet i de største byene er også et viktig virkemiddel for å redusere klimagassutslippene, i tillegg til elektrifisering av ferjer og krav til maskiner i anleggssektoren.

Nye Veier vil i 2026 fortsette gjennomføringen av Grønn plattform-prosjektet *Bærekraftig verdikjede og materialbruk i veibygging*. Selskapet vil teste alternative materialer i veibygging, bl.a. bruk av biprodukter fra prosessindustrien i injeksjonsmasse og betongvei, mer miljøvennlig asfaltdekke og tunnelelementer av resirkulert glass. Grønn plattform-prosjektet forsker også på hva som kan være gode indikatorer for sirkulærøkonomi i veibygging, og hvordan en kan skalere opp vellykkede pilotprosjekter. Statens vegvesen fortsetter å arbeide for mer bærekraft i prosjekter gjennom å stimulere til innovasjon innen klima- og miljø i konkurransegrunnlagene. Statens vegvesen bidrar videre til utvikling av byggeteknikk og produksjonsmetoder i byggeprosjektene gjennom piloter og FoUI.

Veisektoren påvirker naturmangfoldet gjennom bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur, og den skal ta hensyn til naturmangfoldet, i tråd med Naturavtalen som ble vedtatt i 2022 under FNs konvensjon for biologisk mangfold. Arealregnskap og indikatorer på naturområdet skal videreutvikles i 2026. Statens vegvesen og Nye Veier vil i utrednings-, plan- og gjennomføringsfasen av prosjekter optimalisere disse med hensyn til samfunnsnytte og måloppnåelse. Gjennom dette arbeidet skal en sørge for at tapet av verdifull natur blir så lavt som mulig. Ved å ta vare på og utbedre eksisterende infrastruktur begrenses inngrep i verdifull natur.

Statens vegvesen og Nye Veier skal arbeide for et godt artsmangfold langs veikanten, bekjempe fremmede arter og begrense forurensing fra veitrafikken fra kjemikalier, salt, plast og lys til miljøet, lokal luftforurensing og støy som kan gi helseproblemer. Det vises til omtale i kapittel 5 Klima og miljø i Del III.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet. Etter mange år med jevn reduksjon i antall drepte i veitrafikken økte antallet i 2022 og 2023, mens det gikk ned igjen i 2024. Per utgangen av august 2025 er det 81 omkomne i veitrafikken, noe som er høyere enn samme periode i 2024. Det er fortsatt langt igjen for å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030. Utviklingen er på etterskudd sammenliknet med målkurven, jf. figur 4.2. Dette gjør det nødvendig med en fortsatt sterk innsats på trafikksikkerhet.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt til grunn at innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet i årene fremover skal forsterkes innen kontroll og håndheving, kampanjevirksomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak med særskilt dokumentert trafikksikkerhetsbehov. Målrettet innsats mot særlig utsatte trafikantgrupper videreføres. En arbeidsgruppe bestående av representanter fra justis- og samferdselsmyndighetene har arbeidet med skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken og foreslått regler for mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd, innstramminger i reglene for bruk av mobiltelefon i bil og forbud mot varslingstjenester som hindrer politiets kontrollvirksomhet. Forslagene har vært på høring, og Samferdselsdepartementet arbeider med videre oppfølging av forslagene.

Målene og innsatsområdene i trafikksikkerhetsarbeidet operasjonaliseres og følges opp gjennom *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. Det tas sikte på at plan for perioden 2026–2029 legges frem våren 2026. Statens vegvesen leder arbeidet med tiltaksplanen. Planen inneholder et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak som sentrale aktører innen trafikksikkerhet vil gjennomføre i perioden.

Statens vegvesen skal i sitt trafikksikkerhetsarbeid prioritere tiltak rettet mot alders- og trafikantgrupper med særlig høy risiko samt målrettede tiltak for å forhindre ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet, som møte- og utforkjøringsulykker. Motorsyklister er en av disse trafikantgruppene. Den risikobaserte kontrollinnsatsen skal videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre skal fortsatt prioriteres.

Virkningen av nye strekninger som skal åpnes for trafikk i 2026, er beregnet å gi en kommende årlig gjennomsnittlig reduksjon med til sammen 0,66 drepte og hardt skadde. Statens vegvesens trafikant- og kjøretøyrettede virksomhet samt til-

tak innen drift og vedlikehold bidrar også til økt sikkerhet. I tillegg bidrar en lang rekke andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet som politiet, fylkeskommunene, kommunene og ulike interesseorganisasjoner.

Basert på ulykkesstatistikk for årene 2021–2024 er det mellom 75 og 80 pst. høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer på fylkesveinettet sammenliknet med riksveinettet. Det er derfor et særlig stort behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på fylkesveinettet. Utforkjøringsulykker er den største utfordringen.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriteres tilsyn- og kontrollaktivitet som skal sikre god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene samt arbeid som ivaretar høy førerkompetanse gjennom god kvalitet i føreropplæring og førerprøver.

Samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk* i regi av Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet, der Statens vegvesen er en viktig bidragsyter, videreføres i 2026.

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier etterlever sikkerhetskrav knyttet til riksveiinfrastrukturen. I sitt tilsynsprogram fastsetter Vegtilsynet prioriteringene for 2026, med særlig vekt på risikostyring, forbedringsarbeid og leverandørstyring. Tilsynsarbeidet er risikobasert og rettes mot områder med størst sikkerhetsutfordringer og der tilsynets innsats kan ventes å ha størst effekt. Tilsynet skal bidra til å redusere antall alvorlige ulykker og dødsfall i trafikken. Avvik følges opp på en systematisk måte slik at nødvendige tiltak blir iverksatt og gir ønsket effekt. Vegtilsynet arbeider også kontinuerlig med å forbedre metodene for risikovurdering og oppfølging og legger vekt på læring og forbedring i virksomhetene som omfattes av tilsynet.

Effektiv bruk av ny teknologi

Regjeringen vil legge til rette for økt bruk av teknologi i veisektoren.

Forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig veg ble fastsatt av Samferdselsdepartementet i 2025. Forskriften pålegger faglig samarbeid om de nasjonale tjenestene mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene og Nye Veier. Statens vegvesen skal organisere og lede dette samarbeidet.

Statens vegvesen har også hovedansvaret for *Rammedirektivet for intelligente transportsystemer* (ITS). Revidert ITS-direktiv er vedtatt, og det tas sikte på å fremme forslag om endringer for å gjennomføre direktivet i norsk rett i 2026. I tråd med ITS-direktivet skal alle land i Europa ha et nasjonalt tilgangspunkt for vei-, transport- og mobilitetsdata. I 2026 skal Statens vegvesen arbeide med å videreutvikle det nasjonale tilgangspunktet *Transportportal.no*, som inngår i et europeisk nettverk.

Digital informasjon om infrastrukturen, mobilitet og trafikkforhold skal gi felles situasjonsforståelse, databasert beslutningsstøtte og gjennomgående dataflyt. Informasjonen skal være tilgjengelig for alle relevante aktører. Statens vegvesen skal arbeide videre med å dele sanntidsdata fra kjøretøy og andre kilder, slik at ansvarlige aktører enklere kan håndtere farlige situasjoner og gjenopprette normal trafikkflyt. Den nasjonale trafikkstyringen skal videreutvikles. Regelverk og trafikkinformasjon forberedes for automatisering og sikker digital kommunikasjon.

Statens vegvesen skal ha en ledende rolle i å prøve ut ny teknologi langs veien og i kommunikasjon til trafikanter og befolkning. I 2026 skal flere fjelloverganger utstyres med varslingsanlegg. Som det går frem av Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet*, kan droner bl.a. nyttes til kontinuerlig overvåking av skredutsatte områder. Teknologi kan bidra til at sikkerheten i tunneler økes og erstatte dyrere sikkerhetstiltak der trafikken er lav.

Nasjonal vegdatabank og dataplattformen Saga gir viktig styringsinformasjon om bl.a. fremkommelighet, og brukes også som støtte i planlegging av vedlikehold.

Nye Veier vil i 2026 fortsette arbeidet med å digitalisere klima- og miljørapporteringen fra selskapets anleggsprosjekter. Målet er å effektivisere rapporteringen og å gjøre informasjonen mer tilgjengelig for analyser og beslutningsstøtte.

Statens vegvesen legger også i 2026 opp til høy aktivitet med risikobasert utekontroll, der kunstig intelligens brukes for å lettere identifisere ulovlige og utrygge kjøretøy.

Arbeidet med utvidet kontroll med bruk av dekkskanning intensiveres.

Mer for pengene

Mer for pengene handler om kontroll med kostnadene og effektiv utnyttelse av ressurser innen forvaltning, drift, vedlikehold og investeringer. Det handler også om å få høyest mulig måloppnåelse innenfor gitte midler, eller samme måloppnåelse med mindre midler.

Etter investeringer er drift og vedlikehold den klart største utgiftsposten til veiformål.

Riksrevisjonen konkluderte i 2023 med at kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015, uten at dette har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier, jf. Dokument 3:11 (2022–2023) *Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier*. For å følge opp at de nasjonale målene nås anbefalte Riksrevisjonen videre Samferdselsdepartementet å sikre seg informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei. Riksrevisjonene fant at oppdelingen av driftskontrakter, som tidligere omfattet både riks- og fylkesvei, var en sentral årsak til kostnadsøkningen for driftskontraktene ved at det har ført til mindre stordriftsfordeler. Det høye kostnadsnivået på drift er fortsatt et problem.

For å legge grunnlag for videre arbeid ga Samferdselsdepartementet Nye Veier sammen med Statens vegvesen og fylkeskommunene ved KS (kommunesektorens organisasjon), et oppdrag om målestokkonkurranse i veisektoren. Disse aktørene har utarbeidet forslag til målbilde og indikatorer for drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier. Indikatorene skal vise hvordan aktørene leverer på de transportpolitiske målene og utvikling av sektoren. Dette legger til rette for sammenlikning mellom Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene innen drift og vedlikehold. Bruk av målestokkonkurranse skal bidra til økt effektivitet, at aktørene lærer av hverandre gjennom deling av beste praksis, og systemer for effektiv datautveksling og automatisert datafangst. Det vil danne grunnlag for standardisert sektorrapportering og styringsinformasjon. Felles metode og begrepsapparat for tilstandsanalyse er også et viktig grunnlag for tilstands- og risikobasert vedlikehold. Arbeidet fortsetter også i 2026, da det er behov for å utvikle metoden videre. Samferdselsdepartementet legger opp til at aktørene allerede fra 2026 skal rapportere der det fins informasjon, samtidig som det jobbes videre med å ferdigstille gode indikatorer. Disse implementeres så snart det er grunnlag for det.

Både Statens vegvesen og Nye Veier har i dag store utbyggingsporteføljer der kostnadsøkninger får betydelige konsekvenser. Nasjonal transportplan 2025–2036 innebærer en del endringer av sammensetningen i virksomhetenes porteføljer. Statens vegvesen og Nye Veiers arbeid med å optimalisere prosjekter og porteføljestyring videreføres. Nye Veier har et mål om å redusere kostnadene i sine prosjekter med 20 pst. målt opp mot anslagene fra 2016, for strekningene i sin oppstartporteføljе. Statens vegvesen skal holde seg innenfor den økonomiske rammen til sin porteføljе, jf. omtale under post 30 Riksveiinvesteringer. Begge virksomheter skal jobbe for å øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet av sine porteføljer.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Veitransport er en viktig del av Norges totalberedskap og må gradvis tilpasses til den nye sikkerhetspolitiske hverdagen for å kunne understøtte samfunnssikkerheten og det militære forsvaret av Norge. Tiltak som ivaretar effektiv militær mobilitet, er viktig i 2026. Et veitransportsystem som er tilpasset endringer i klimaet er også vesentlig for samfunnssikkerheten og totalberedskapen. Samfunnssikkerhet i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 7 i Del III.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i veisektoren skal bidra til å sikre et motstandsdyktig og pålitelig transportsystem som er forberedt på og evner å håndtere uønskede hendelser. Innenfor totalforsvaret har veitransport en sentral rolle for militær mobilitet.

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert en rekke målrettede tiltak for å styrke militær mobilitet og samfunnssikkerheten på veiområdet. Bæreevne på kritiske bruer og fysiske sikringstiltak på konkrete veiobjekter på riksveinettet er viktige for totalforsvaret. Veinettet må tilpasses mottak og transitt av allierte styrker som skal videre til Sverige og Finland. Det skal prioriteres å utbedre strekninger og å identifisere, oppgradere, skifte ut, skilte eller sikre bruer og bærende konstruksjoner som er viktige for militære forflytninger.

Statens vegvesen har ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet og skal koordinere øvrige aktører i veisektoren for å arbeide enhetlig og systematisk med samfunnssikkerhet og beredskap. Videre skal Statens vegvesen ha oversikt over transportinfrastruktur og tjenester som er kritiske for totalforsvaret og totalberedskapen. Kartlegging og koordinering av behov mellom forsvarssektoren og veisektoren skjer bl.a. gjennom *Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur*. Dette samarbeidet fortsetter i 2026.

Fylkeskommunene og Nye Veier har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap og for å gi Statens vegvesen det nødvendige grunnlaget for å ivareta trafikkmessig drift i en krise- eller beredskapssituasjon. De har til enhver tid ansvaret for at egen infrastruktur fungerer

som planlagt så langt det er mulig også ved uønskede hendelser.

Statens vegvesens ansvar for trafikkinformasjon for offentlig vei omfatter bl.a. veitrafikksentralenes døgnkontinuerlige oppfølging av trafikkavvikling, trafikkstyring og trafikkinformasjon. Dette er oppgaver som er viktige for å ivareta en god trafikkberedskap ved større hendelser og beredskapssituasjoner på veinettet. Veitrafikksentralen skal samordne veimyndigheter, Nye Veier og andre berørte aktører ved beredskapshendelser på vei. Dette for å etablere felles situasjonsforståelse og for å bidra til tiltak som ivaretar hele regionen der hendelsen skjer, på en god måte. Statens vegvesen er også kontaktpunktet mellom veimyndigheter og Forsvaret.

Som følge av digitaliseringen av det norske veinettet vil det oppstå nye sårbarheter. Statens vegvesen skal styrke arbeidet med digital sikkerhet i 2026, bl.a. ved å videreutvikle responsmiljøet, VegCERT, som skal håndtere digitale hendelser i veisektoren og dele informasjon med virksomhetene i sektoren. Det skal legges til rette for at samtlige aktuelle veimyndigheter er med i VegCERT.

Statens vegvesen skal også i 2026 bidra til å videreutvikle det nordiske samarbeidet mellom transportvirksomhetene om samfunnssikkerhet og beredskap i Nordic Transport Preparedness Committee (NTPC).

Klimatilpasning

Klimaet er i endring, og værhendelser som tidligere oppstod sjeldent, skjer oftere og kan bli kraftigere. Den økte klimabelastningen, med bl.a. hyppigere og kraftigere skred- og flomsituasjoner, medfører oftere brutt fremkommelighet og ulykker, utfordringer for trafikkflyt og nedsatt sikkerhet og beredskap.

Statens vegvesen og Nye Veier jobber med å legge til rette for å gjennomføre klimatilpasning med tiltak for kartlegging av sårbarhet, forebygging og håndtering av hendelser. Klimatilpasning skal være en integrert del av planlegging, bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen. Det skal i hovedsak tas utgangspunkt i høye alternativer fra de nasjonale klimafremskrivningene når hensynet til et klima i endring vurderes.

I 2026 skal Statens vegvesen videreføre et faglig kommunikasjonsnettverk for klimatilpasning med Nye Veier og fylkeskommunene. Videre er det implementert krav som tar hensyn til klimaendringer i veinormaler og retningslinjer. Dette er et viktig virkemiddel for å styrke veiinfrastrukturen mot fremtidige klimaendringer.

Mange av Statens vegvesens prioriterte oppgaver støtter opp under klimatilpasningsarbeidet, som f.eks. naturfareplaner, oversikt over flom- og skredsikringsbehov, metoder for å vurdere skredfare og landsdekkende skredvarsling i samarbeid med Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Meteorologisk institutt.

Som ledd i et systematisk vedlikehold av veinettet og utbygging av samfunnsviktig veiinfrastruktur skal Statens vegvesen i 2026 videreføre arbeidet med å kartlegge flom- og skredfare og utvikle mer detaljerte kart over kjente farepunkter. God arealplanlegging, sammen med den nasjonale gjennomføringsplanen for ras- og skredsikring av riksveier samt overvåking og varsling av naturfare, øker forutsigbarheten og gjør det mulig å redusere risiko. I 2026 vil Nye Veier fortsette arbeidet med å forbedre metoden for farevurdering og oppdatere aktsomhetskartene knyttet til steinsprang og snøskred langs veiene. Arbeidene bygger på prosjektene *ROS Naturfare* og *KlimaVei*.

Ved vedlikehold og utbygging av veiinfrastruktur er det vesentlig med gode og enhetlige risiko- og sårbarhetsanalyser for å kunne gjøre samfunnsnyttige prioriteringer. Statens vegvesen skal i 2026 styrke kapasiteten på arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser innenfor klimatilpasning. Etatens strategi for arbeidet med klimatilpasning innen drift og vedlikehold blir et viktig virkemiddel i det videre arbeidet på riksveinettet.

Nærmere om budsjettforslaget

Til veiformål totalt er budsjettforslaget på 50,4 mrd. kr som er en økning på 3,6 mrd. kr eller 7,6 pst. fra saldert budsjett 2025.

Det foreslås bevilget 24,4 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkludert bevilgningen til Nye Veier AS som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det anslått 13,1 mrd. kr i bompengefinansiering av tiltak på riksvei.

Med budsjettforslaget er det rom for å starte en rekke tiltak for å følge opp tungbilpakken i Nasjonal transportplan 2025–2036. Det er prioritert prosjektstart på E39 Figgjo–Ålgård i Rogaland. Oppstart forutsetter Stortingets tilslutning til kostnadsramme. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette så raskt som mulig.

Det er lagt opp til rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og anleggsstart i prosjektene

- E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus
- E45 Kløfta i Finnmark
- Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland

Det foreslås en økning av driftsutgiftene til Statens vegvesen, der om lag 100 mill. kr gjelder drift og forvaltning av nye IT-systemer og tiltak for å ivareta etatens IT-infrastruktur og 40 mill. kr er for å etablere automatisk trafikkontroll på nye punkter og strekninger på riksveinettet.

Det foreslås bevilget 11,4 mrd. kr til drift og vedlikehold av riksveier over budsjettet til Statens vegvesen. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold i det årlige bidraget til Nye Veier og til OPS-prosjekter. Til trafikant- og kjøretøytilsyn er det foreslått 2,6 mrd. kr.

Det foreslås bevilget 102 mill. kr til tilskudd til militær mobilitet på fylkesveier, noe som er en dobling fra saldert budsjett 2025.

Til riksvegferjedriften er det foreslått å bevilge 3,9 mrd. kr.

Det er foreslått å bevilge 22,1 mill. kr til Vegtilsynet.

Tabell 4.3 viser anslåtte virkninger av prosjekter som åpner for trafikk i 2026 på indikatorer for riksveinettet. Det kan komme endringer gjennom budsjettåret som følge av fremdrift i prosjekter og virksomhetenes prioriteringer.

Tabell 4.3 Anslåtte virkninger av store prosjekter som åpner for trafikk i 2026

Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	42
Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	36,7
Antall km to- og trefelts vei med midtrekkverk	0,2
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	43,9
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	6
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	41,9
Antall km kollektivfelt bygd	0
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som er universelt utformet	38

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Driftsutgifter	4 431 146	4 915 000	5 202 000
22	Drift og vedlikehold av riksveier, *kan overføres, kan nyttes under postene 29, 30 og 32*	10 454 051	10 791 100	11 409 000
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, *kan overføres*	2 338 886	2 496 900	2 585 600
29	OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under postene 22 og 30*	4 721 123	6 510 400	8 648 000
30	Riksveiinvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under postene 22, 29 og 32 og kap. 1332, post 66*	9 958 674	10 807 700	9 067 000
32	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, *kan overføres*			1 150 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	501 300	450 700	400 000
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, *kan overføres*	14 998	1 500	
65	Tilskudd til fylkesveier, *kan overføres*	521 666		
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, *kan overføres*	17 158	40 000	41 500
67	Militær mobilitet på fylkesveier, *kan overføres*		50 000	102 000
68	Tilskudd for Tretten bru, *kan overføres*			14 000
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, *kan overføres*	3 295 116	3 284 100	3 904 500
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	740 000	768 100	905 800
	Sum kap. 1320	36 994 118	40 115 500	43 429 400

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2025 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og legge til rette for et effektivt, miljøvennlig, trygt og fremtidsrettet transportsystem i hele landet. Etaten har ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet og har videre et nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport.

Det foreslås bevilget 43,4 mrd. kr til Statens vegvesen, som er en økning på 3,3 mrd. kr sammenliknet med saldert budsjett for 2025. I forslaget inngår 575 mill. kr til jernbanedelen av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland.

Bindinger med budsjettforslaget

Med budsjettforslaget for 2026 er det anslått at statlige bindinger per 1. januar 2027 utgjør om lag 100,1 mrd. kr, hvorav 20,8 mrd. kr gjelder jernbanedelen av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle.

Tabell 4.4 viser budsjettforslaget for 2026, bindinger for statlige midler til riksveiinvesteringer på kap. 1320, postene 29 OPS-prosjekter, 30 Riksveiinvesteringer og 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle ved inngangen til 2027 samt bindinger i 2027, 2028 og etter 2028.

Tabell 4.4 Statlige bindinger på kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

	Forslag 2026	Totale bindinger 01.01.27	Bindinger 2027	Bindinger 2028	Bindinger etter 2028
Post 29 OPS-prosjekter	8 648	24 254	5 214	4 517	14 523
Post 30 Riksveiinvesteringer[1]	9 067	40 330	11 028	10 609	18 693
Post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle[2]					
Vei	575	14 750	582	755	13 413
Jernbane	575	20 753	598	745	19 410
Sum	18 865	100 087	17 422	16 626	66 039

[1] For mindre investeringer er bindinger definert som full utnyttelse av fullmakten til å pådra staten forpliktelser ut over gjeldende budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak. For prosjekter over 1 mrd. kr er det kun tatt med bindinger fra prosjekter som har vedtatt kostnadsramme eller der Samferdselsdepartementet har varslet at det vil komme tilbake til Stortinget med forslag om kostnadsramme.

[2] For Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle er andelen til vei og jernbane basert på anslått fordeling i den enkelte hovedentreprise.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 5 202,0 mill. kr.

Posten dekker ordinære driftsutgifter som administrasjon, lønn og husleie mv. samt utgifter til Norsk vegmuseum, utvikling, drift og forvaltning av IT-systemer som brukes ved gjennomføring av prosjekter og forvaltning av tilskuddsordninger.

Videre omfatter posten forvaltningsoppgaver innenfor veiområdet, bl.a. forvaltning av grunneiendommer, avgivelse eller bistand ved uttalelser til andres planer etter plan- og bygningsloven, søknader om dispensasjon fra byggegrense, avkjørsel og gravetillatelse og utvikling av kvalitetssystem for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter.

På posten inngår også utgifter til tjenester på transportområdet som er en vesentlig del av Statens vegvesens tjenesteproduksjon. Dette omfatter bl.a. nasjonale oppgaver som arbeid med strategisk samferdselsplanlegging og samordning av eierskapet for data og analyse i etaten. I tillegg inngår regelutvikling, regulering og digitalisering av veitransport i Norge, sektoroppgaver innen klima og miljø, trafikksikkerhet, drift av veitrafikksentraler, automatisk trafikkontroll, arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap og forskning og utvikling.

Utvikling av ny teknologi bidrar til å løse utfordringer for fremkommelighet, trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og klima. Investeringene for å digitalisere etaten har gitt behov for å ivareta flere systemer og teknologikomponenter. I bevilgningsforslaget inngår en økning på 100 mill. kr til drift og forvaltning av nye IT-systemer og IT-infrastruktur. Tiltakene bidrar bl.a. til økt sikkerhet mot digitale angrep og til å opprettholde stabil og sikker drift av IT-systemer.

Videre inngår i bevilgningsforslaget en økning på 40 mill. kr til å etablere automatisk trafikkontroll på nye punkter og strekninger på riksveinettet, inkl. drift og forvaltning. Automatisk trafikkontroll bidrar til økt trafikksikkerhet og reduksjon i drepte og hardt skadde.

Statens vegvesens fortsetter utviklingsarbeidet innenfor de tre strategiske satsingsområdene *fremtidens digitale vei*, *heldigitalisert verdikjede* og *digitale nyttetjenester til brukerne*, jf. nærmere omtale under *Mål og prioriteringer i 2026*. I 2026 prioriteres det bl.a. å fortsette arbeidet med å installere varslingsanlegg for flere fjelloverganger for effektivt å gi informasjon om værforhold og stenging/gjenåpning. Det skal arbeides videre med deling av sanntidsdata fra kjøretøy og andre kilder, slik at aktuelle aktører enklere kan håndtere farlige situasjoner og raskere gjenopprette normal trafikkflyt. Arbeidet med innsikt fra teknologi som dekkskanning ved utvelgelse av kjøretøy til kontroll, fortsetter.

Gevinstene fra teknologiutviklingen er bl.a. bedre informasjon, økt forutsigbarhet og fremkommelighet for trafikantene, økt trafikksikkerhet og mer effektiv trafikkavvikling. Videre kan det redusere behov for investeringer, vedlikehold og naturinngrep.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 11 409,0 mill. kr. Det er anslått 7 055 mill. kr til drift og 4 354 mill. kr til vedlikehold. Det høye nivået fra saldert budsjett 2025 blir med det videreført og reelt styrket i 2026.

Posten omfatter i hovedsak Statens vegvesens entreprenør- og byggherreutgifter til drift og vedlikehold av riksveier.

Kontrakter som lyses ut med oppstart i 2026, får insentiver som skal bidra til å realisere etatens mål om 55 pst. klimagassreduksjon innen 2030.

Det foreslås at midler på posten kan nyttes under kap. 1320, post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, jf. stikkordsfullmakt.

Drift

Drift av riksveier med tilhørende arealer, omfatter bl.a. brøyting, strøing med salt og sand, veioppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt og skjøtsel av grøntarealer samt oppgaver som å sørge for lys på veiene og å legge til rette for radio, nødnett og annen kommunikasjon.

Avviklingen av sams veiadministrasjon reduserte stordriftsfordeler for entreprenørene og har medført kostnadsøkninger i driftskontraktene. De siste felleskontraktene med fylkeskommunene avsluttes i 2026. De fem veidriftskontraktene med oppstart 1. september 2025 viser en prisstigning på om lag 11 pst. sammenliknet med de kontraktene de avløser. Sammenlikningen er gjort for kroner per meter vei, og er justert for prisstigning og varighet. Anskaffelsesforskriften med vekting av miljø på 30 pst. antas å være største bidragsyter til prisøkningen, men Statens vegvesen arbeider fortsatt med å analysere dette nærmere. Andre prisdrivere er bl.a. mer skiftende vær og temperaturer rundt null grader som gir større utfordringer i vinterdriften. Det blir stadig mer teknisk utstyr langs veinettet som skal driftes og vedlikeholdes. Oppgraderte tunneler har mer utstyr som skal driftes, bl.a. belysning og styringsutstyr. Dette øker fremkommelighet og trafikksikkerhet, men det øker også driftskostnadene.

Statens vegvesen har tett dialog med bransjen for å motvirke kostnadsvekst i nye driftskontrakter og innfører gradvis flere tiltak for å gjøre kontraktene mer attraktive for entreprenørene og på den måten begrense kostnadsøkningen. Hovedgrepene omfatter bl.a. justeringer som reduserer risikoen for entreprenørene og øker deres mulighet for inntjening. Statens vegvesen samarbeider med bransjen for å effektivisere brøyting og strøing ved hjelp av vær- og føredata.

Vedlikehold

For å få mer igjen for vedlikeholdsmidlene legger Statens vegvesen til rette for en gradvis overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet. Etaten er godt i gang med flerårige vedlikeholdsplaner, og sammen med tilstandsregistrering og tilstandsindikatorer forenkler dette arbeidet med å prioritere innenfor disponible budsjettrammer. Vedlikeholdsmidlene kan også bli brukt til å dekke reparasjon av skader eller andre tiltak som følge av vær eller andre uforutsette hendelser.

Vedlikehold av veinettet består av tiltak for å ta vare på og bidra til god tilstand på den eksisterende veiinfrastrukturen. Dette omfatter tiltak for å gjenopprette og opprettholde standarden på veidekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og alle tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Godt vedlikehold bidrar til at kostnadene til drift av infrastrukturen holdes nede. Avsetningen til vedlikehold av riksveier på post 22 er isolert sett om lag 900 mill. kr lavere enn beregnet behov for å opprettholde veiens tilstand. En del mindre fornyingstiltak finansieres over post 30 Riksveiinvesteringer. Medregnet slike tiltak anslås det at vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet med budsjettforslaget samlet sett blir redusert med om lag 150 mill. kr i 2026.

Tunnelvedlikehold består i stor grad av vedlikehold og utskiftninger av sikkerhetsutstyr, trafikkstyringssystemer og andre styringssystemer. For å opprettholde fremkommeligheten er det et betydelig behov for vedlikehold i mange av tunnelene på riksveiene. Det prioriteres tiltak som er kritiske for at tunnelene kan holdes åpne for normal trafikk og reparasjon av skader som kan bli dyrere å utbedre på et senere tidspunkt. Tiltak i tunneler for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene omtales under post 30 Riksveiinvesteringer. Elektriske anlegg i tunneler må skiftes ut og oppgraderes langt hyppigere enn øvrige tunnelelementer som f.eks. betonghvelv og vifter. Nye tunneler bygges for å kunne vare i 100 år, mens deler av de elektriske anleggene har en forventet levetid på 10 til 15 år. Utskifting og modernisering av slike anlegg utgjør dermed en betydelig kostnad i en tunnels levetid, og jevnlige utskiftinger er nødvendig for å ivareta krav i forskrifter og funksjonalitet.

En rekke bruer har skader som tilsier økende vedlikeholdsutgifter på sikt. Det er viktig med tilstrekkelig og kontinuerlig vedlikehold for å motvirke slitasje og nedbryting. Vedvarende skadeutvikling kan føre til behov for utskifting av brua og innebærer betydelige kostnader. Udekt vedlike-

holdsbehov på bruer og ferjekaier øker risikoen for at det må innføres lastrestriksjoner. Viktige vedlikeholdstiltak på bruer er bl.a. betongrehabilitering, overflatebehandling av stål og vedlikehold av f.eks. fuger og rekkverk. Tiltak på ferjekai omfatter i tillegg bl.a. vedlikehold av teknisk utstyr.

Et godt asfaltdekke er viktig for trafikksikkerhet og gir god fremkommelighet og kjørekomfort. Det beskytter også lagene under mot vanninntrenging og reduserer påkjenningene på bærelaget, slik at veien får lengre levetid. Ut fra årlige målinger av spor og jevnhet på asfaltdekke setter Statens vegvesen opp et dekkeleggingsprogram der strekningene med størst behov prioriteres. Levetiden på et asfaltdekke varierer mellom 4 og 15 år ut fra trafikkmengde, andel tunge kjøretøy, piggdekkandel og veiens oppbygging.

Godt vedlikehold av dreneringsanlegg beskytter veiene mot vannskader. Dårlig drenering og vann som blir stående i veikroppen, fører til økt nedbryting av veien og kortere levetid på veidekket. Utgiftene ved å utsette vedlikeholdstiltak blir i slike tilfeller høyere enn ved et kontinuerlig vedlikehold. Et velfungerende, godt vedlikeholdt dreneringssystem bidrar til å begrense skader ved flom og oversvømmelse. Større nedbørsmengder øker behovet for god drenering.

Veiutstyr omfatter bl.a. rekkverk langs veien, profilerte kantlinjer (rumlefelt), ettergivende master for veibelysning, skilt, signaler og annet vei- og trafikkutstyr. Veiutstyr forebygger en rekke kategorier av ulykker, bidrar til å redusere skadeomfang og gir bedre fremkommelighet.

Statens vegvesen og fylkeskommunene har i flere tilfeller dekt utgifter til vedlikehold av kommunale over- og underganger som krysser riks- og fylkesvei. Det legges opp til at Statens vegvesen skal videreføre denne praksisen i 2026 for over- og underganger som krysser riksvei, så langt det er nødvendig for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet på riksveien. Det pågår et forskriftsarbeid hvor bl.a. nærmere ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene for vedlikehold av kommunale overgangsbruer på det offentlige veinettet vurderes.

Den 30. august 2025 gikk et kvikkleireskred ved Nesvatnet i Levanger i Trøndelag. Skredet førte til at E6 og jernbanen skled ut i Nesvatnet. Ulike fylkesveier er nærmeste omkjøringsveier. Disse har en rekke begrensninger fordi de ikke er dimensjonert for samme trafikkmengde som E6. For å ivareta trafikksikkerheten og fremkommeligheten har Statens vegvesen bidratt for å gjennomføre de mest prekære tiltakene på omkjøringsveiene. Forutsatt at fylkesvei skal være omkjøringsvei i vintersesongen 2025/2026, vil det også være aktuelt å dekke ekstra utgifter til vinterdrift over bevilgningen på post 22.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 585,6 mill. kr.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn prioriteres oppgaver knyttet til trafikksikkerhet og like konkurransevilkår. En målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å opprettholde kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken.

Statens vegvesen fører tilsyn med bl.a. verksteder, forhandlere og trafikkskoler. For en del av disse virksomhetene må også personellet og virksomheten godkjennes av Statens vegvesen, for å sikre god kvalitet og hindre svindel med kjøretøy og førerettigheter. I tillegg skal innsatsen bidra til å ivareta forbrukerrettigheter og fremme like konkurransevilkår mellom aktørene i transport-, trafikkopplærings- og verkstedbransjen. Videre arbeider Statens vegvesen med å utrede et sentralt skaderegister for bil. Et slikt register vil bidra til å styrke både forbrukerrettigheter og trafikksikkerheten. Forslaget fra Statens vegvesen har vært på høring, og forslag til endringer av lovhjemler er sendt Samferdselsdepartementet.

Målrettet trafikkontroll blir videreført med kontroller til tider og på steder med høy sannsynlighet for å avdekke kjøretøy med feil og mangler, noe som bidrar til å effektivisere kontrollarbeidet. Digitaliseringen av kontrollene gjennom bl.a. systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre er prioritert. I tillegg til vinterutrustning er sikring av last, kontroll av bremser, kjøre- og hviletid og kabotasje viktige deler av kontrollaktiviteten. Kontroll av drosjer gjennomføres som del av ordinære kontroller. Kontroller gjennomført sammen med andre etater gir betydelig merverdi, og Statens vegvesen skal arbeide for å videreføre samarbeidet også i 2026. Statens vegvesen viderefører arbeidet med å følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren.

Kontrollområdet ved Norges nest største grenseovergang, Magnormoen, er for lite og for dårlig utrustet. På oppdrag fra Statens vegvesen har Statsbygg gjennomført en forstudie der ulike alternativer for å utvide og oppgradere kontrollområdet er vurdert. Basert på forstudien skal Statsbygg sette i gang et forprosjekt som skal vare frem til slutten av 2027. Forprosjektet inkluderer arbeid med reguleringsplan.

I samarbeid med politiet gjennomfører Statens vegvesen kontroller av bruk og tekniske krav for

små elektriske kjøretøy som el-sparkesykler og liknende.

Fra 1. januar 2026 gjelder krav om løyve for godstransport mot vederlag med varebiler med tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 tonn. Kravet om løyve har som mål om å gi like konkurransevilkår i transportbransjen og er et tiltak mot arbeidslivskriminalitet. En ansvarlig transportleder i virksomheten må bestå løyveeksamen for varebil, i tillegg må foretaket oppfylle krav til økonomi, vandel og etablering. Statens vegvesen behandler søknader om nasjonalt varebilløyve og gjennomfører løyveeksamen. Varebilløyve og varebilløyveeksamen skal gebyrfinansieres, jf. omtale under kap. 4320 post 02.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet.

Nye kjøretøy får stadig flere førerstøttefunksjoner. Statens vegvesen bidrar i internasjonalt regelverksarbeid for å påvirke slik at førerstøttesystemene bidrar til økt trafikksikkerhet. Etaten behandler også søknader og fører tilsyn med ordningen for utprøving av selvkjørende motorvogn.

God kvalitet i føreropplæringen og førerprøven er viktig for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. Høy kompetanse hos trafikklærere og sensorer er en forutsetning for å lykkes i trafikksikkerhetsarbeidet. Arbeidet med å effektivisere gjennomføring av teoretisk og praktiske førerprøver videreføres, slik at ventetidene kan reduseres.

Som et ledd i å bli mer datadrevet arbeider Statens vegvesen med å samle tilgjengelige data innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Oversikten vil bli et viktig utgangspunkt for å kunne gjøre videre analyser som på sikt bl.a. kan gi enda bedre grunnlag for å prioritere virkningsfulle trafikksikkerhetstiltak.

Statens vegvesen vil i 2026 videreutvikle arbeidet med nasjonale trafikksikkerhetskampanjer i tråd med føringene i Nasjonal transportplan 2025–2036.

En viktig del av nullvisjonsarbeidet er å bidra i gjennomføringen av tiltakene i ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 som etter planen legges frem våren 2026.

Statens vegvesen vil arbeide med å utvikle føreropplæringen på moped og motorsykkel som følge av ny kunnskap om føreratferd, teknologisk utvikling og ulykkesmønstre. Det vil bli lagt til rette for at førerett for terrengkjøretøy (ATV og UTV) får en egen kjøretøyspesifikk føreropplæring som kan møte trafikksikkerhetsutfordringene bedre enn dagens traktoropplæring som gir førerett til å kjøre ATV og UTV. Statens vegvesen planlegger i 2026 å arbeide med forslag til forskriftsendringer, utvikle innhold i opplæringen og vurdere prøveform for en slik tilpasset opplæring.

Statens vegvesen skal i 2026 fortsette arbeidet med å utvide og forbedre sine digitale tjenester for å gi økt tilgjengelighet og brukervennlighet. Antall henvendelser i skranke på trafikkstasjonene er mer enn halvert siden 2017. Selvbetjeningsløsning for digitale prøveskilt vil redusere antall henvendelser i skranke ytterligere.

Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 8 648,0 mill. kr som er en økning på 32,8 pst. fra saldert budsjett 2025. I tillegg er det lagt til grunn om lag 125 mill. kr i bompenger.

Offentlig-privat samarbeid (OPS) er et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Statens vegvesen er byggherre, og det private OPS-selskapet er byggherrens representant. OPS-selskapet har totalansvaret for arbeidet med veistrekningen i 15–30 år.

Det settes av om lag 7 750 mill. kr til bygging av OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms. Hoveddelen av midlene settes på en ikke-rentebærende konto i Norges Bank frem til avtalte milepælsutbetalinger til OPS-selskapene. I budsjettåret utbetales kompensasjon for lønns- og prisstigning og endringer i kontraktene. I 2026 er dette foreløpig anslått til om lag 1 600 mill. kr. Departementet avklarer gjennom budsjettåret hvor mye som settes inn på ikke-rentebærende konto i Norges Bank til milepælsutbetalinger og hvor mye som dekker kompensasjon for lønns- og prisstigning og endringer. Det prioriteres i tillegg midler til Statens vegvesens byggherrekostnader på de to prosjektene over post 30 Riksveiinvesteringer.

For kontraktsfestet statlig vederlag til drift og vedlikehold av strekningene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder og E18 Grimstad–Kristiansand i Agder, er det foreløpig lagt til grunn om lag 770 mill. kr. I tillegg legges det til grunn om lag 50 mill. kr i statlige midler og om lag 125 mill. kr i bompenger til vederlag til OPS-selskapet for rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

I 2026 legges det opp til å åpne delstrekningen Kanstadbotn–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt for trafikk. Det settes derfor også av om lag 90 mill. kr til vederlag til OPS-selskapet for drift og vedlikehold på denne delstrekningen.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Det foreslås bevilget 9 067,0 mill. kr. Anslått fordeling av bevilgningsforslaget går frem av tabell 4.5. I tillegg er det lagt til grunn om lag 8 600 mill. kr i bompengefinansiering.

Tabell 4.5 Anslått fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen

	Mill. kr
Store prosjekter	5 246
Mindre investeringstiltak	3 385
Byvekstavtaler	436
Sum post 30 Riksveiinvesteringer	9 067

Samferdselsdepartementet har fullmakt til å forplikte staten for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget. Fullmakten omfatter mindre investeringstiltak og byvekstavtaler. Som grunnlag for å beregne fullmaktbeløpet er det fratrukket mindre investeringstiltak som allerede har fastsatt kostnadsramme. Grunnlaget for beregning av fullmakt er 3 592 mill. kr.

Store deler av bevilgningsforslaget brukes til å videreføre rasjonell anleggsdrift i allerede igangsatte prosjekter. Det prioriteres likevel midler til flere nye tiltak, innenfor *Mindre investeringstiltak* og *Byvekstavtaler*.

Det foreslås at midler på posten kan nyttes under kap. 1320, post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, jf. stikkordsfullmakt.

Store prosjekter

Denne underkategorien består av prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 mrd. kr. Prosjektene er omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Statens vegvesens planportefølje er fastsatt gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Innst. 439 S (2023–2024). Statens vegvesen legger hvert år frem sitt forslag til gjennomføringsrekkefølge for prosjektene. Denne porteføljeprioriteringen ligger til grunn for Statens vegvesens planleggingsaktivitet.

Med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren gjennomføres det forberedende arbeider på prosjektene E39 Figgjo–Ålgård og E39 Smiene–Harestad i Rogaland, jf. Prop. 92 S (2024–2025) *Forlengd innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing av tilskot i belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda*, og Innst. 357 S (2024–2025). Med budsjettforslaget er det prioritert prosjektstart på E39 Figgjo–Ålgård. For E39 Smiene–Harestad videreføres arbeidet i tråd med føringene i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, slik at fremdriften tilpasses åpningen av E39 Rogfast. Oppstart av E39 Figgjo–Ålgård og E39 Smiene–Harestad forutsetter Stortingets tilslutning til kostnadsramme. Det legges opp til å gjennomføre ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag (KS2) for begge prosjektene i 2026. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme etter gjennomført ekstern kvalitetssikring.

For prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus og E45 Kløfta i Finnmark legges det opp til anleggsstart i løpet av 2026.

Innenfor Bypakke Kristiansund legges det til grunn bompenger til forberedende arbeider på prosjektet rv. 70 Vikansvingen–Kontrollplassen, jf. Prop. 87 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Bypakke Kristiansund i Møre og Romsdal* og Innst. 337 S (2024–2025).

Innenfor skredsikring videreføres en rekke igangsatte prosjekter.

Fullmakt til salg av eiendommer i prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus

I forbindelse med veiprosjekter kjøper Statens vegvesen eiendom som senere selges hvis det ikke lenger er behov for dem. Inntekter fra salg av eiendom inngår i finansieringen av prosjektene.

Ved behandlingen av statsbudsjettet får Samferdselsdepartementet en generell fullmakt til å selge eiendom for inntil 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle. Departementet delegerer fullmakten i sin helhet til Statens vegvesen.

I forbindelse med prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta har Statens vegvesen kjøpt eiendommer som vil bli solgt når prosjektet ikke lenger har behov for arealene. Det er stor usikkerhet om salgsverdiene for eiendommene, men salgsverdien for noen av eiendommene i prosjektet forventes å overstige 50 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår derfor en fullmakt til å selge fast eiendom i forbindelse med prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta med en salgsverdi på inntil 750 mill. kr i hvert enkelt tilfelle, jf. forslag til romertallsvedtak. Det vises også til den flerårige fullmakten om salg av eiendom som er omtalt i Vedlegg 1. Prosjektet er omtalt under *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Mindre investeringstiltak

Denne underkategorien består av prosjekter med prognose for sluttkostnad under 1 mrd. kr og planlegging av disse.

Som omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioriterer regjeringen målrettede utbedringer i hele landet. Et område som løftes frem er en forsterket innsats for ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser. I tråd med regjeringens ladestrategi prioriteres det i 2026 midler til å videreføre arbeidet med å bygge flere nye døgnhvileplasser der det legges til rette for langtidslading samt bygging av rasteplasser for tungtransport.

For å understøtte militær mobilitet og samfunnssikkerhet er det behov for å skifte ut og oppgradere enkelte bruer. Statens vegvesen viderefører i 2026 et omfattende program for punktvise utbedringer på riksveinettet, f.eks. bruer og ferjekaier, samt andre tiltak for å øke fremkommeligheten.

Statens vegvesen skal arbeide videre med å konkretisere prioriteringene i 2026 med sikte på effektiv utnyttelse av ressursene og best mulig måloppnåelse. Det er viktig at etaten har fleksibilitet gjennom budsjettåret til å gjøre nødvendige prioriteringer, for å sikre effektiv ressursbruk og for å håndtere uforutsette hendelser. Tiltak som er viktige for militær mobilitet og tungbilsatsingen prioriteres i 2026. Statens vegvesen legger i 2026 opp til å starte nye tiltak på E10 i Narvikområdet og på strekningen E14 Stjørdal–Riksgrensen i Trøndelag. Eksempler på nye tiltak utover dette som kan være aktuelle innenfor mindre investeringer i 2026, er

- bygge ny Transferelv bru på E6 i Finnmark
- bygge ny Badderen bru på E6 i Troms
- forsterke E6 Kjerringstraumen bru i Nordland
- bygge tunnel for skredsikring ved Langnesberga på E6 i Trøndelag
- bygge døgnhvileplass ved Storemyr på E39 i Trøndelag
- bygge døgnhvileplass langs E39 ved Molde i Møre og Romsdal
- bygge døgnhvileplass langs E39 ved Bjerkvik i Nordland

I 2026 vil Statens vegvesen ha utgifter til bygging av ny permanent vei etter kvikkleireskredet ved Nesvatnet i Levanger i august 2025. Jernbanen må ferdigstilles før arbeidet med ny vei kan starte. Det er noe usikkert hvor mye disse tiltakene vil koste.

En betydelig del av midlene i 2026 går til å videreføre igangsatte prosjekter. Bl.a. legges det til grunn statlige midler og bompenger fra Bypakke Nord-Jæren til å videreføre utbyggingen av E39 Osli–Hove i Rogaland. Utbedringene av E6 på strekningene Trøndelag grense–Majahaugen og Flyum–Lille Majavatn videreføres.

Det er videre lagt opp til anleggsstart for arbeidene med ny Eigerøy bru på rv. 426 i Rogaland, Veibustkrysset på E39 i Møre og Romsdal og Evenes flyplasskryss på E10 i Nordland.

Det prioriteres midler til å videreføre arbeidene med skredsikring av strekningen Åsbrekkegjelet–Skromle bru på E16 i Vestland samt til å utbedre en rekke skredpunkter på rv. 7 i Buskerud.

Som et ledd i å bedre fremkommelighet og forutsigbarhet på riksveinettet, videreføres en rekke utbedringer av bruer som fremstår som flaskehalser, bl.a. på grunn av vektbegrensninger.

For å legge til rette for gående og syklende utenfor byområder, prioriteres det midler til å videreføre en rekke tiltak i 2026, bl.a. bygge gang- og sykkelvei langs E14 på strekningen Stjørdal–Hegramo i Trøndelag, langs E18 på strekningen Askim–Mysen i Østfold, langs E39 på strekningen Gismarvik–Aksdal i Rogaland og langs rv. 19 ved Skoppum jernbanestasjon i Vestfold.

Det prioriteres å videreføre målrettede trafikksikkerhetstiltak. F.eks. videreføres flere tiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder, forsterket midtoppmerking på strekningen Åsbrekkegjelet–Skromle bru på E16 i Vestland og tiltak mot utforkjøringsulykker på E10 over Bjørnfjell i Nordland.

En rekke tunneloppgraderingstiltak videreføres, bl.a. Bogstunnelen og Glaskartunnelen på E39, Fodnestunnelen på rv. 5 og Damsgård-, og Nygårdstunnelene på rv. 555 i Vestland, Nappstraumtunnelen på E10 Nordland og Vaterlandstunnelen på rv. 162 i Oslo.

Gjennom opplegget for utbedringsstrekninger legges det til rette for en trinnvis utvikling av utvalgte deler av riksveinettet. Denne gjennomføringsformen velges på deler av riksveinettet der det er mest hensiktsmessig å utvikle eksisterende infrastruktur, fremfor å bygge nytt. I 2026 videreføres eller igangsettes arbeidene på en rekke utbedringsstrekninger, bl.a.

- E16 i Valdres på strekningen Lomen–Hausåker i Innlandet
- rv. 9 Setesdal på strekningene Byklestøylane–Hoslemo, Hoslemo–Geiskeli og Geiskeli–Badstogdalen i Agder
- rv. 3 Østerdalen på strekningene Evenstad–Imsroa og Tunna bru–Lonåsen i Innlandet
- E6 Grong–Nordland grense på strekningene Fjerdingen–Grøndalselv og Harran–Nes bru i Trøndelag

- rv. 70 Oppdal–Øygarden med ny Fale bru i Møre og Romsdal
- rv. 80 Sandvika–Sagelva i Nordland
- rv. 94 Mollstrand–Grøtnes i Finnmark

Flere større og mindre tiltak på Nasjonale turistveier videreføres i 2026.

Tunnelutbedringsprogrammet

I 2026 videreføres tunnelutbedringsprogrammet. Allerede igangsatte prosjekter blir videreført.

For å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene fortsetter arbeidet med å utbedre tunneler som er lengre enn 500 meter. Dette er nødvendig for å ivareta både fremkommeligheten og trafikksikkerheten i disse tunnelene. Med budsjettforslaget blir fire tunneler som ligger på den norske delen av det transeuropeiske veinettverket (TERN) ferdig utbedret i 2026. Det gjenstår da å utbedre ni tunneler på dette veinettet. Videre er det lagt til grunn at 20 andre tunneler på TERN over tid skal erstattes med nye veistrekninger, og de utbedres derfor ikke. Dette gjelder seks tunneler på strekningen Arna–Stanghelle og to på strekningen Hylland–Slæn på E16 i Vestland samt 12 tunneler på strekningen Megården–Mørsvikbotn på E6 i Nordland. I Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle er det lagt opp til anleggsstart i den første av de store entreprisene i 2026. Anleggsarbeidene på prosjektet E6 Megården–Sommerset ble startet opp i august 2025. Når disse prosjektene er åpnet for trafikk, erstatter de tolv tunneler lengre enn 500 meter på TERN.

Med budsjettforslaget vil det i 2026 være satt i gang utbedring eller forberedende arbeider i de fleste av tunnelene på TERN som i henhold til EUs tunnelsikkerhetsdirektiv skal utbedres. I tillegg til E16 Hylland–Slæn gjenstår det fortsatt å avklare videre fremdrift for arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjelltunnelen og E39 Eidsvågtunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot utbyggingen av Bybanen mot Åsane og forlengingen av dagens Fløyfjelltunnel mot Åsane. I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt til grunn oppstart av utbedringene i planperioden, avhengig av tilstrekkelige avklaringer knyttet til Bybanen til Åsane. Videre er tidspunktet for oppstart av arbeidene med E39 Lotetunnelen i Vestland utsatt fordi det har vært nødvendig med nye vurderinger av omfanget av tiltak i tunnelen. Med utgangspunkt prioriteringene i Nasjonal transportplan 2025–2036 forbereder Statens vegvesen for oppstart i løpet av første del av planperioden (2025–2030).

I tillegg til tiltak i tunneler på TERN pågår det arbeid i enkelte tunneler på det øvrige riksveinettet.

Statens vegvesen gjennomfører ved behov avbøtende sikkerhetstiltak for de gjenstående tunnelene som ikke utbedres i 2026.

Byvekstavtaler

Denne underkategorien består av mindre investeringer i gang-, sykkel- og kollektivtiltak som bygger opp under nullvekstmålet.

Midlene blir brukt til riksveitiltak i byområder der det er inngått byvekstavtaler. I 2026 vil midlene i hovedsak bli brukt til å bygge sammenhengende sykkelveinett i flere byområder. I tillegg blir det gjennomført enkelte tiltak for å bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten. I hovedsak går midlene til å videreføre allerede igangsatte prosjekter, men det legges også opp til å prioritere enkelte nye tiltak, bl.a. i Oslo-området og i Trondheim. Prosjekter som er prioritert i de lokale handlingsprogrammene og kan være aktuelle for oppstart, er omtalt i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak, under *Byomtaler – byvekstavtaler*.

Post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/ E16 Arna-Stanghelle

Det foreslås bevilget 1 150,0 mill. kr.

Prosjektet er organisert som et felles prosjekt mellom Bane NOR SF og Statens vegvesen. Utgifter til planlegging og forberedende arbeider har blitt budsjettert på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer. Bevilgninger til prosjektet foreslås fra 2026 på en egen post. Det årlige bevilgningsforslaget baseres på anslag på jernbane- og veidelens andel av de forskjellige entreprisene. I 2026 anslås utgiftene fordelt likt mellom riksvei og jernbane.

Merverdiavgift behandles ulikt i Bane NOR og Statens vegvesens prosjekter. I Statens vegvesens prosjekter inngår merverdiavgift i prosjektkostnadene, men ikke i Bane NORs prosjekter. Kostnadene til fellesprosjektet inkluderer merverdiavgift både for jernbane- og veidelen, jf. Prop. 97 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark*. I tråd med dette inkluderer bevilgningsforslaget merverdiavgift både for jernbane- og veidelen.

For å ha fleksibilitet i budsjettåret dersom det oppstår uforutsette behov som ikke kan dekkes innenfor bevilgningen, legges det opp til at bevilgingen på kap. 1320, postene 22 Drift og vedlike-

hold av riksveier og 30 Riksveiinvesteringer og kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, kan nyttes under kap. 1320, post 32.

I 2026 legges det opp til å videreføre de forberedende arbeidene og anleggsstart på den første av de store entreprisene. Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av prosjektet.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås bevilget 400,0 mill. kr.

I 2010 ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. For årene 2010–2014 var den årlige lånerammen på 2 000 mill. kr, mens den for årene 2015–2017 var på 3 000 mill. kr.

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. I 2026 er det lagt til grunn en renteforutsetning for kompensasjonen på 4,0 pst. På bakgrunn av forutsetninger for ordningen og lånetilsagn gitt for årene 2010–2017 på totalt 19 mrd. kr, innebærer gjeldende rentenivå en bevilgning på 400 mill. kr i 2026.

Tabell 4.6 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

(i 1 000 kr)

Fylke	Rentekompensasjon for 2026
Østfold	18 315
Akershus	29 902
Buskerud	18 604
Oslo	24 668
Innlandet	42 055
Vestfold	14 555
Telemark	15 683
Agder	26 141
Rogaland	28 101
Vestland	54 421
Møre og Romsdal	24 973
Trøndelag	43 233
Nordland	29 190
Troms	19 516
Finnmark	10 643
Sum	400 000

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det ble i 2019 innført et tilskuddsprogram for utbedring på fylkesveier for tømmertransport. Formålet med tilskuddsordningen har vært å bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport gjennom å forsterke bruer på fylkesvei som ikke tåler 60 tonn totalvekt. I Nasjonal transportplan 2025–2036 legger regjeringen opp til å videreføre ordningen fra 2027. Statens vegvesen har fått i oppdrag å starte arbeidet med et nytt tilskuddsprogram. Arbeidet skal skje i samarbeid med fylkeskommunene og skog- og trenæringen.

Det er ikke behov for bevilgning på posten i 2026.

Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Det foreslås bevilget 41,5 mill. kr. I tillegg foreslås en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafikksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Trygge skoleveier og nærmiljøer er med på å støtte opp under målet om at flere barn skal sykle eller gå til skolen.

Ordningen ble opprettet i 2022 der kommuner kunne gis tilskudd etter søknad. Det vises til Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet for nærmere omtale av ordningen og søknadskriterier. Fra 2025 ble det åpnet for at fylkeskommuner kunne søke på ordningen i tillegg til at de skulle ha en koordinerende rolle knyttet til kommunenes søknader. Intensjonen med å åpne for fylkeskommunale tiltak var å legge til rette for å gjennomføre bl.a. større fysiske tiltak. Fra 2026 justeres ordningen til at kommuner og fylkeskommuner enkeltvis kan søke om tilskudd direkte til Statens vegvesen.

Statens vegvesen vil tilstrebe en geografisk fordeling av midlene. Likevel skal relevansen i de omsøkte tiltakene veie tyngst i beslutning av tilskudd.

Post 67 Militær mobilitet på fylkesveier

Det foreslås bevilget 102,0 mill. kr som er en økning på 104 pst. fra saldert budsjett 2025. I tillegg foreslås en tilsagnsfullmakt på 300 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tilskuddsordningen ble opprettet i 2025. Formålet med ordningen er å sette fylkeskommunene

i stand til å gjennomføre tiltak på 14 identifiserte bruer på fylkesveinettet som er kritiske for militær mobilitet. Statens vegvesen forvalter ordningen.

I 2025 er det foretatt en gjennomgang av status for de aktuelle bruene og en prioritering for de første årene. Statens vegvesen har tildelt tilskudd til prosjektering av fire bruer og til bygging av ei bru. Den sikkerhetspolitiske situasjonen tilsier et behov for å fremskynde tiltak for å sikre de fylkesveibruene som er kritiske for militær mobilitet, og regjeringen prioriterer derfor at flere bruer kan rustes opp samtidig. Med forslaget vil det bli mulig å starte arbeidene på alle de fire bruene som blir prosjektert, samt ferdigstille brua som hadde byggestart i 2025.

Statens vegvesen vil evaluere videre planer for de resterende bruene i samarbeid med Forsvaret.

Post 68 Tilskudd for Tretten bru

Det foreslås bevilget 14 mill. kr.

I Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024), ble det bevilget midler for å dekke Innlandet fylkeskommunes merutgifter i 2022, 2023 og 2024 som følge av kollapsen av Tretten bru i 2022. Regjeringen varslet samtidig at den la opp til å dekke fremtidige utgifter til ny permanent bru samt ev. gjenstående merutgifter etter brukollapsen.

Tilskudd har til og med 2024 blitt utbetalt over post 65 Tilskudd til fylkesveier, som nå er avviklet. Det var ingen utbetaling i 2025.

Det foreslås å opprette et tilskudd til Innlandet fylkeskommune som skal dekke utgifter til opprydding, leie og oppsett av midlertidig bru samt å planlegge og bygge ny permanent bru. I 2026 vil tilskuddet hovedsakelig dekke leieutgifter til midlertidig bru og planlegging av ny bru.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften

Det foreslås bevilget 3 904,5 mill. kr som er en økning på 18,9 pst fra saldert budsjett 2025.

Rutetilbudet fra 2025 videreføres i stor grad i 2026. Ny kontrakt for drift av E39 Mortavika–Arsvågen i Rogaland starter opp 1. januar 2026 med varighet frem til 2030. På sambandet rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes i Nordland var det mindre rutejusteringer ved oppstart av ny driftskontrakt fra 1. oktober 2025. Helårseffekt av rutejusteringene kommer i 2026. Ny kontrakt for drift av E39 Lavik–Oppedal i Vestland starter opp fra 1. september 2026 med noe økt frekvens på avgangene.

I riksveiferjedriften har det over tid blitt krevd null- eller lavutslippsteknologi i alle nye anbud der det ligger til rette for det. Det forventes at 29 av 44 hovedfartøy bruker batteri eller hydrogen i ordinær drift innen utgangen av 2025. I tillegg har Statens vegvesen inngått kontrakter som innebærer at det innen utgangen 2026 skal settes inn ytterligere seks hovedfartøy med slik teknologi, fire på E39 Lavik–Oppedal og to på rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes. De to sistnevnte skal bruke minimum 85 pst. hydrogen.

Regjeringen har innført krav om nullutslipp av klimagasser ved offentlige anbud av ferjer og ferjetjenester for anbud som kunngjøres etter 1. januar 2025. Dette omfatter også riksveiferjedriften.

I fullmaktene for forpliktelser utover budsjettåret i riksveiferjedriften er det tatt høyde for inngåelse av nye kontrakter for drift av sambandene E39 Anda–Lote, rv. 5 Mannheller–Fodnes, rv.13/55 Vangsnes–Hella–Dragsvik i Vestland og rv. 19 Moss–Horten i Vestfold og Østfold i 2026, jf. forslag til romertallsvedtak.

Ordningene for reduserte ferjetakster og gratis ferje

Ordningen med gratis ferje ble introdusert i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2022 og deretter gradvis utvidet. I budsjettet for 2023 ble det satt av midler som la til rette for å oppfylle målet om gratis ferjer til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet, og i samband med mindre enn 100 000 passasjerer årlig. Tilsvarende ble det for øvrige samband satt av midler som la til rette for halvering av ferjetakster sammenliknet med 2021. Dette ble innført 16. august 2023 og er videreført i budsjettene for 2024 og 2025.

Med budsjettforslaget for 2026 er det lagt til grunn at ordningen for gratis ferje avvikles. Sambandene som har vært omfattet av denne ordningen, vil fortsatt være inkludert i ordningen for reduserte ferjetakster, som vil si halverte takster sammenliknet med 2021 med indeksregulering. Budsjetteffekten av forslaget er 261,8 mill. kr, der 8,5 mill. kr er knyttet til økte inntekter fra riksveiferjedriften og 255 mill. kr er knyttet til fylkesveiferjedriften med en reduksjon av rammetilskuddet.

Ordningen med gratis ferje har i all hovedsak omfattet fylkesveiferjesamband. For riksveiferjedriften vil endringen innebære at delstrekningene Bodø–Værøy–Røst i sambandet Bodø–Værøy–

Røst–Moskenes i Nordland og Hjelmeland–Skipavik i sambandet Hjelmeland–Skipavik–Nesvik i Rogaland, avvikles som gratis delstrekninger. Videreføring av reduserte takster i riks- og fylkesveiferjedriften vil fortsatt komme lokalbefolkning, næringsliv og turister til gode.

Regnskapsføring av utgifter og inntekter i riksveiferjedriften

Statens vegvesen inngår kontrakter om drift av riksveiferjesamband med ferjeselskapene. De fleste kontraktene er bruttokontrakter der staten tar den økonomiske risikoen for billettinntektene. Det er også inngått hybridkontrakter der staten har delvis inntektsrisiko og nettokontrakter der inntektsrisikoen ligger hos ferjeselskapene.

Bruttobudsjettering av utgifter og inntekter for riksveiferjedriften ble innført i 2022. I en bruttokontrakt får ferjeselskapet tilskudd fra staten for å drifte sambandet, mens alle billettinntektene fra sambandet skal føres opp på statsbudsjettets inntektsside.

Statens vegvesen har lagt til grunn en praksis der forventede billettinntekter i bruttokontrakter trekkes fra tilskuddet som utbetales til ferjeselskapene. Vegvesenet regnskapsfører forventede billettinntekter på kap. 4320, post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften, og et tilsvarende beløp belastes kap. 1320, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften. Statens vegvesen foretar endelig avregning etter årets slutt av forventede og faktiske billettinntekter for å sikre at inntekter som føres i Statens vegvesens regnskap stemmer overens med faktiske billettinntekter.

Ferjeselskapene har ansvar for den delen av billetteringssystemet som er lokalt tilknyttet et riksveiferjesamband og som i hovedsak brukes for å identifisere kjøretøyet og kundeforhold. Denne informasjonen oversendes til tredjepart (sentral tjenesteleverandør for AutoPASS ferje (Skyttel AS)) som håndterer dataene og sørger for at innbetalte billettinntekter utbetales til ferjeselskapene, og at informasjon om faktiske billettinntekter blir rapportert til Statens vegvesen. Ferjeselskapene innrapporterer og betaler merverdiavgift av billettinntektene.

Dersom ferjeselskapene eller sentral tjenesteleverandør skulle innbetalt billettinntektene de tar inn fra de reisende til Statens vegvesen, måtte det etableres en rutine slik at Statens vegvesen løpende får nødvendig informasjon fra ferjeselskapene om faktiske billettinntekter. En rutine der billettinntekter innbetales løpende til Statens vegvesen ville innebære økt administrasjon i både ferjeselskapene og i vegvesenet. I tillegg vil det medføre en forsinkelse av oppgjør i ordningen, bl.a. som følge av at Statens vegvesen må motta informasjon om oppnådde inntekter før fakturering kan skje.

Statens vegvesen har rådført seg med Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) som har vurdert at dagen praksis for regnskapsføring av billettinntekter ikke er i strid med regelverket. I revisjonen av Statens vegvesens regnskap for 2024 konkluderte imidlertid Riksrevisjonen med at vegvesenets praksis for regnskapsføring av inntekter og utgifter i riksveiferjedriften er et brudd på kontantprinsippet. Riksrevisjonen vurderer at regnskapsførte billettinntekter på kap. 4320, post 04, med tilhørende utgiftsføring under kap. 1320, post 72, ikke representerer en kontantstrøm for Statens vegvesen, og at praksisen er et avvik som krever unntak fra kontantprinsippet.

Statens vegvesens praksis er en enkel og effektiv måte å administrere inntekter og utgifter i riksveiferjedriften på. Vegvesenets opplegg for regnskapsføring, basert på forventede og rapporterte billettinntekter og utgifter, følger imidlertid ikke faktiske inn- og utbetalinger og er slik sett ikke i samsvar med kontantprinsippet. Etter en helhetlig vurdering foreslår Samferdselsdepartementet derfor at Statens vegvesen får fullmakt til å fravike kontantprinsippet ved føring av inntekter og utgifter i riksveiferjedriften, jf. forslag til romertallsfullmakt.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås å bevilge 905,8 mill. kr.

Det er satt av 578,2 mill. kr til å videreføre den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017 for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Denne gjelder i hovedsak bompengeprosjekter utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 66 Tilskudd til byområder. Ordningen gjelder for prosjekter der bompengeopplegget ble lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. I tillegg omfattes prosjektet E39 Rogfast i Rogaland, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017). Tilskuddsordningen innebærer at bompengetakstene er om lag 10 pst. lavere i de aktuelle prosjektene.

Til sammen har 42 prosjekter fått tilsagn om tilskudd i den opprinnelige ordningen. 15 av prosjektene vil være avviklet innen utgangen av 2025. Ved utgangen av 2026 vil det kun være bompenge-

innkrevingen i prosjektet E39 Rogfast som ennå ikke har startet opp.

Det settes videre av 61,8 mill. kr for å videreføre fritak i innkreving i bom på sidevei for prosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet. Prosjektet har siden 2021 fått tilskudd for å dekke inn reduserte bompengeinntekter på grunn av midlertidig stans av innkrevingen i bommer på sideveier.

Videre settes det av 128,8 mill. kr for å videreføre ordningen med fritak på sidevei og halv takst på hovedvei for prosjektet rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet i 2026.

Det settes også av 137 mill. kr til å redusere takstene for prosjektet rv. 13 Ryfast med 33 pst., jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 1247 av 20. juni 2025 i kapittel 2 i Del I.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Salgsinntekter m.m.	215 173	166 700	172 700
02	Diverse gebyrer	496 724	475 900	611 700
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	79 701	136 300	141 200
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	693 043	735 000	813 500
	Sum kap. 4320	1 484 641	1 513 900	1 739 100

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 172,7 mill. kr.

Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid, det er derfor knyttet usikkerhet til inntektene. De største inntektene er leieinntekter, eiendomssalg, salg av kjennemerker og personlige bilskilt samt følgetransport.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 611,7 mill. kr. Dette er en økning på 135,8 mill. kr sammenliknet med saldert budsjett for 2025 og gjelder i hovedsak en oppjustering av gebyrene til kostnadsriktig nivå og innføring av to nye gebyrfinansierte tjenester.

Regjeringen har innført løyvekrav for godstransport med varebiler med tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 tonn, som skal gjelde fra 1. januar 2026. Varebilløyve og varebilløyveeksamen skal gebyrfinansieres med gebyrsatser på hhv. 965 kr og 610 kr. Med anslått volum vil dette øke gebyrinntektene med 23,6 mill. kr.

Stadig flere bruker Statens vegvesens selvbetjeningsløsninger. Gebyr som betales for å bruke selvbetjeningsløsningene er lavere enn ved betaling på trafikkstasjonen. Bruk av selvbetjeningsløsninger fremfor oppmøte på trafikkstasjoner bidrar isolert sett til å redusere inntektene.

I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet ble gebyrene for dagsprøvekjennemerker, påskiltingsgebyr, løyveeksamen for gods- og persontransport, tilsyn med fartsskriververksteder, typegodkjenning og fartsskriverkort justert til kostnadsriktig nivå. Gebyrsatsene for øvrige tjenester ble justert i henhold til den generelle prisstigningen. Med dette var det forutsatt kostnadsriktig nivå for alle gebyrbelagte tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet i 2025.

Som grunnlag for budsjettet 2026 har Statens vegvesen foretatt en ny grundig gjennomgang av alle kostnadskomponenter som inngår i beregningen for samtlige gebyrbelagte tjenester på trafikant- og kjøretøyområdet. Denne gjennomgangen har avdekt at bl.a. lønns- og eiendomsrelaterte kostnader, kostnadene for IT-systemer og selvbetjeningsløsninger er høyere enn tidligere anslått.

Gebyrsatsene for trafikantgebyrene (teoriprøver, praktiske førerprøver, utstedelse av førerkort og foto) må gjennomgående oppjusteres i 2026 for å være på kostnadsriktig nivå. Dette gjelder også

for myndighetskontroller. Gebyrsatsene for løyveutstedelser (felleskapslisenser) må på den annen side nedjusteres. Til sammen innebærer de nye beregningene en underprising på 95,1 mill. kr sammenliknet med kostnadsriktig nivå.

Brukerne skal ikke belastes med mer enn hva en tjeneste koster å levere. Dette innebærer bl.a. justeringer av gebyrsatser som følge av en kontinuerlig effektivisering av tjenesteproduksjonen. Ny digital ordning for dagsprøvekjennemerker der de ordinære kjennemerkene brukes, ventes å tre i kraft i 2026 og vil redusere gebyrinntektene noe.

Gebyrene justeres for øvrig i henhold til den generelle prisstigningen.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter på 141,2 mill. kr.

Inntektene dekker utbedring av skader som kjøretøy har påført bl.a. veiutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er vanskelig å anslå og varierer fra år til år.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Det foreslås budsjettert med inntekter på 813,5 mill. kr.

Posten gjelder budsjetterte billettinntekter i kontrakter der inntektene tilfaller staten ved Statens vegvesen. Ved beregning av inntektsnivået er takstene forutsatt prisjustert med 3,6 pst. fra 1. januar 2026. Det er også forutsatt at trafikkvolumet er noe høyere enn i 2025.

Fra oktober 2025 er drift av rv. 80 Bodø–Røst–Værøy– Moskenes i Nordland endret fra nettokontrakt til bruttokontrakt, som innebærer økte billettinntekter for staten. I bruttokontrakter bærer Staten inntektsrisikoen, og inntektene budsjetteres på post 04. Det er lagt til grunn økte billettinntekter som følge av avvikling av ordningen for gratis ferje, jf. kap. 1320, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.

Billettinntektene påvirkes av trafikkvolum, rabattandeler, andel nullutslippskjøretøy mv., og ikke kun av årlig takstendring.

For regnskapsføring av billettinntekter vises det til omtalen under kap. 1320, post 72 Tilskudd til ferjedriften.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 507 700	6 755 000	6 998 200
	Sum kap. 1321	6 507 700	6 755 000	6 998 200

Statens mål som eier av Nye Veier er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbaneprosjektene som selskapet har fått ansvaret for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere utbyggingskostnader, økt nytte for trafikantene, lavere klimagassutslipp fra bygging, mindre arealbeslag og sikker utbygging av trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

Nye Veiers prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom strekningene i selskapets porteføljе, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten og redusere klima- og miljøkostnadene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store muligheter til kostnadsbesparelser som brukes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 6 998,2 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 4 500 mill. kr i bompengefinansiering.

Forslaget er i tråd med prioriteringene i Nasjonal transportplan 2025–2036 om et årlig bevilgningsnivå på 6,5 mrd. 2024-kr. Det foreslås å videreføre fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier for fremtidige budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen gjelder vederlag til Nye Veier i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet, bl.a. til planlegging og annet forberedende arbeid, utbygging av veier og drift og vedlikehold av veier selskapet har bygd ut. Selskapet har foreløpig ikke planlagt anleggsstart for nye prosjekter i 2026.

I 2026 vil selskapet fortsette med utbyggingsaktivitet på prosjektene

- E6 Kvithammer–Åsen, delprosjekt på E6 Ranheim–Åsen, i Trøndelag
- E6 Ranheim–Værnes, delprosjekt på E6 Ranheim–Åsen, i Trøndelag
- E6 Storhove–Øyer, delprosjekt på E6 Moelv–Øyer, i Innlandet
- E6 Roterud–Storhove, delprosjekt på E6 Moelv–Øyer, i Innlandet
- E6 Berkåk–Vindåsliene, delprosjekt på E6 Ulsberg–Melhus, i Trøndelag
- E18 Langangen–Rugtvedt, delprosjekt på E18 Langangen–Bamble, i Telemark
- E39 Mandal–Blørstad, delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, i Agder
- utbedringstiltaket Djupevik–Kviturtunnelen på rv. 13 Skare–Sogndal i Vestland
- utbedringstiltakene Stuguflåten–Raudstøl og Veblungnes på E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal

Samferdselsdepartementet har fra opprettelsen av Nye Veier 1. januar 2016 inngått utbyggingsavtaler med Nye Veier med samlet avtalt vederlag, inkl. bompengebidrag, på 166 mrd. 2026-kr.

De enkelte prosjektene er omtalt i *Nærmere om investeringsprogrammet*.

Prosjekter under planlegging

Nye Veier utvikler prosjektene i oppstartporteføljen og tilleggsporteføljen gitt gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, jf. Innst. 416 S (2018–2019). Videre er selskapet i gang med å utvikle prosjektene i porteføljeutvidelsen, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021), og endringer gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Før Nye Veier prioriterer prosjektene for utbygging, arbeider selskapet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten både for det enkelte prosjekt og for den samlede prosjektporteføljen. Dette gjør selskapet hovedsakelig ved å se nærmere på hva prosjektet skal løse, vurdere prosjektinnhold, muligheter for bedre måloppnåelse, økt nytte og reduserte kostnader. Prosjektutviklingen og det formelle planarbeidet etter plan- og bygningsloven gjøres i tett dialog med berørte kommuner og fylkeskommuner. Selskapet vektlegger bl.a. hensynet til klima, miljø og dyrket mark i prosjektutviklingen og planprosessene. Nye Veier følger Statens vegvesens veinormaler og håndbøker for konsekvensanalyser, der bl.a. virkninger på miljø, areal og naturmangfold vurderes og vektes.

Det vises til *Nærmere om investeringsprogrammet* for omtale av enkeltprosjekter der selskapet har anslått at utgifter til planleggingsaktiviteten i 2026 overstiger 25 mill. kr.

Drift og vedlikehold

Nye Veier drifter og vedlikeholder totalt 132 km med riksvei som selskapet har bygd. I tillegg kommer av- og påkjøringsramper og tilføringsveier

- E39 Kristiansand vest–Mandal by, delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, i Agder
- E39 Herdal–Røyskår, delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyndal vest, i Agder
- E18 Tvedestrand–Arendal i Agder
- E18 Rugtvedt–Dørdal, delprosjekt på E18 Langangen–Dørdal, i Telemark
- E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet
- E6 Kvål–Melhus, delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus, i Trøndelag

Nye Veiers arbeid med drift og vedlikehold har frem til i dag hovedsakelig vært veidrift, da selskapet kun har hatt nybygde veistrekninger i sin portefølje med lite vedlikeholdsbehov. Det er dialog mellom selskapet og Statens vegvesen om drift og vedlikehold på strekningene som er omfattet av porteføljeutvidelsen i Nasjonal transportplan 2022–2033. De to virksomhetene samarbeider for å effektivisere driften. Det medfører at Statens vegvesen foreløpig drifter strekningene E6 Kvål–Melhus for Nye Veier. Hensikten er å oppnå effektiv drift gjennom lengre sammenhengende driftsstrekninger. Nye Veier hadde tidligere driftsansvaret for strekningen E6 Kvænangsfjellet i Troms, men dette ansvaret er overført til Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet har besluttet at Nye Veier overtar ansvaret fra Statens vegvesen for drift og vedlikehold for strekningen rv. 13 Skare–Voss fra 1. september 2027 og E136 Dombås–Vestnes fra 1. september 2028.

Nye Veier har inngått ny driftsavtale for veidrift og ny driftsavtale for elektro. Avtalene har en varighet på inntil åtte år, der de tre siste årene er opsjoner. Kontraktene har tydelige minimumskrav og tildelingskrav på klima og miljø. De nye driftskontraktene dekker strekningene på E39 i Agder, E18 i Agder, Telemark og Vestfold og E6 i Innlandet og omfatter også strekninger som er under utbygging og nye strekninger der trafikkstart er planlagt i kontraktsperioden. Nye Veier er i dialog med Statens vegvesen for å finne effektive løsninger for driften av strekninger i Nye Veiers portefølje i Trøndelag. I 2025 startet Nye Veier prosessen med å inngå avtaler for veidrift og elektro for Trøndelag. Dette gjelder strekninger som er åpnet for trafikk, som er under utbygging og for mellomliggende strekninger som inngår i Statens vegvesens portefølje.

De nye driftskontraktene bygger på funksjonskrav der driftsentreprenørene bl.a. gjennom oppetidsmålinger får betalt for åpen og tilgjengelig vei, både for veidrift og elektro. Kontraktene belønner effektiv veidrift og kostnadseffektivitet, men uten at dette går på bekostning av trafikantenes behov for åpen og tilgjengelig vei.

Nye Veier legger vekt på digitalisering for å effektivisere drift og vedlikehold. Selskapet har tatt i bruk et digitalt driftssystem som gjør at det kan håndtere overgangen fra erfaringsbasert til tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet. Driftssystemet oppdateres i henhold til utførte inspeksjoner og/eller avvik som oppdages gjennom digital samhandling mellom Nye Veier og driftsentreprenørene. Det gir Nye Veier mulighet til å kartlegge og systematisere tilstanden på veiene med tilhørende anlegg og konstruksjoner.

Kap. 1323 Vegtilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Driftsutgifter	19 811	21 000	22 100
	Sum kap. 1323	19 811	21 000	22 100

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 22,1 mill. kr.

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier etterlever sikkerhetskravene for riksveiinfrastrukturen. Tilsynsvirksomheten er risikobasert og prioriteres ut fra vurderinger av hvor sikkerhetsutfordringene er størst, og der tilsynets innsats ventes å få størst effekt. Formålet er å styrke trafikksikkerheten på riksveinettet i tråd med nasjonale mål, bl.a. nullvisjonen om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken.

Videre følger Vegtilsynet opp sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon innen veisektoren og bidrar til utviklingen av et sikkert og formålstjenlig vegnett. Dette skjer bl.a. gjennom forslag til regelverksendringer, initiativ til forsknings- og utviklingsarbeid og deltakelse i internasjonalt samarbeid.

Vegtilsynet har også ansvar for å kontrollere etterlevelse av forskriftsfestede krav til trafikkinformasjon, som skal bidra til økt trafikksikkerhet og bedre trafikantinformasjon.

Videre utreder Vegtilsynet en hjemmel for å kunne stille krav om at også fylkeskommunene skal ha og bruke styringssystemer i tråd med veglova § 11 b. Arbeidet omfatter også vurdering av om fylkeskommunene skal omfattes av tilsvarende krav som Statens vegvesen og Nye Veier.

Vegtilsynet har tilsynsmyndighet for riks- og europaveier, men bidrar til økt trafikksikkerhet på hele veinettet gjennom informasjon- og erfaringsdeling med fylkeskommuner, kommuner og andre aktører. Vegtilsynet vil i 2026 videreføre arbeidet med informasjons- og erfaringsdeling. Målet er å styrke kunnskapsgrunnlaget og bidra til bedre sikkerhetsstyring hos alle veieiere.

Andre veisaker

Bompenger

Bompenger utgjør en viktig del av finansieringen av veiprosjekter og bypakker i regi av fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier.

Bompenger stilt til disposisjon og innbetalte bompenger er ulike størrelser og kan ikke sammenliknes direkte. Bompenger stilt til disposisjon er midler bompengeselskapene stiller til rådighet for utbyggingsprosjektene i byggefasen, i henhold til bompengenes andel av prosjektenes finansieringsplaner. Ved etterskuddsinnkreving av bompenger, som er vanlig i strekningsvise prosjekter, må bompengeselskapene ta opp lån i løpet av byggefasen for å kunne stille slike midler til rådighet for prosjektene. Innbetalte bompenger er midler som bompengeselskapene krever inn fra bilistene først når veien er ferdig bygd og åpnet for trafikk, for å tilbakebetale sine lån.

I bypakker kreves bompengene inn samtidig med gjennomføringen av prosjektene. Bompengeinntektene brukes direkte til å dekke prosjektkostnadene, men det er i noen bypakker likevel gitt anledning til låneopptak, bl.a. for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjekter. Slik kan det også i bypakker være tilfeller der bompenger stilt til disposisjon og årlige bompengeinntekter ikke nødvendigvis sammenfaller. Det er også i enkelte bypakker åpnet opp for at bompenger kan brukes til drift av kollektivtransport.

Tabell 4.7 viser bompenger som er stilt til disposisjon i årene 2017–2024, prognoser for 2025 og anslag for 2026, fordelt på riks- og fylkesveier. Tabell 4.8 viser innbetalte bompenger til bompengeselskapene totalt i årene 2017–2024, prognose for 2025 og anslag for 2026.

Tabell 4.7 Bompenger stilt til disposisjon fra bompengeselskapene til investeringer

Mill. 2026-kr

År	Bompenger stilt til disposisjon på riksvei	Bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei (inkl. Oslo kommune)	Bompenger stilt til disposisjon – totalt
2017	11 920	5 269	17 189
2018	10 844	6 170	17 014
2019	8 376	8 207	16 583
2020	10 177	6 533	16 710
2021	6 007	5 383	11 390
2022	7 253	6 074	13 327
2023	14 662	6 549	21 211
2024	13 925	6 313	20 239
2025 Prognose	11 300	7 763	19 063
2026 Anslag	13 100	8 140	21 240

I 2024 ble det stilt til disposisjon om lag 13,9 mrd. kr i bompengefinansiering til tiltak på riksvei. Dette er noe lavere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, og skyldes i hovedsak at deler av midlene som var forutsatt stilt til disposisjon fra bompengeselskapene har gått til å dekke forbruk før 2024, bl.a. som følge av raskere fremdrift for enkelte prosjekter.

For 2025 ventes bompengefinansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 11,3 mrd. kr. Dette er vesentlig lavere enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Dette skyldes i hovedsak senere fremdrift for enkelte prosjekter enn opprinnelig forutsatt.

For 2026 ventes bompengefinansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 13,1 mrd. kr.

Av forutsatte bompenger til investeringstiltak på fylkeskommunalt ansvarsområde i 2026 er det lagt til grunn at om lag 4,6 mrd. kr går til kollektivtrafikktiltak i de fire byområdene med byvekstavtaler. Resterende beløp forutsettes brukt til øvrige fylkesveiprosjekter.

I tillegg til anslaget for bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei på om lag 8,1 mrd. kr i 2026 er det lagt opp til om lag 1,7 mrd. kr til drift av kollektivtransport, i hovedsak fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Tabell 4.8 Innbetalte bompenger fra bompengeinnkreving på riks- og fylkesvei

Mill. 2026-kr

År	Innbetalte bompenger[1]
2017	14 019
2018	14 224
2019	14 903
2020	14 394
2021	14 402
2022	15 174
2023	16 588
2024	16 725
2025 Prognose	17 075
2026 Anslag	17 339

[1] Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognosen for innbetalte bompenger for 2025 er basert på rapporterte inntektsprognoser fra bompengeselskapene for de enkelte bompengeprosjektene.

Trafikantene betalte om lag 16,7 mrd. kr i bompenger på riks- og fylkesveier i 2024. Dette er om lag 0,1 mrd. kr mer enn året før. Per 15. juli 2025 var 66 bompengeprosjekter enten i drift eller vedtatt. Siden 1. januar 2024 er det vedtatt sju nye prosjekter. I 2024 ble innkrevingen avsluttet i tre prosjekter, og ved utgangen av juli 2025 var ytterligere to prosjekter avviklet.

Orientering om behandling av hverdager i AutoPASS

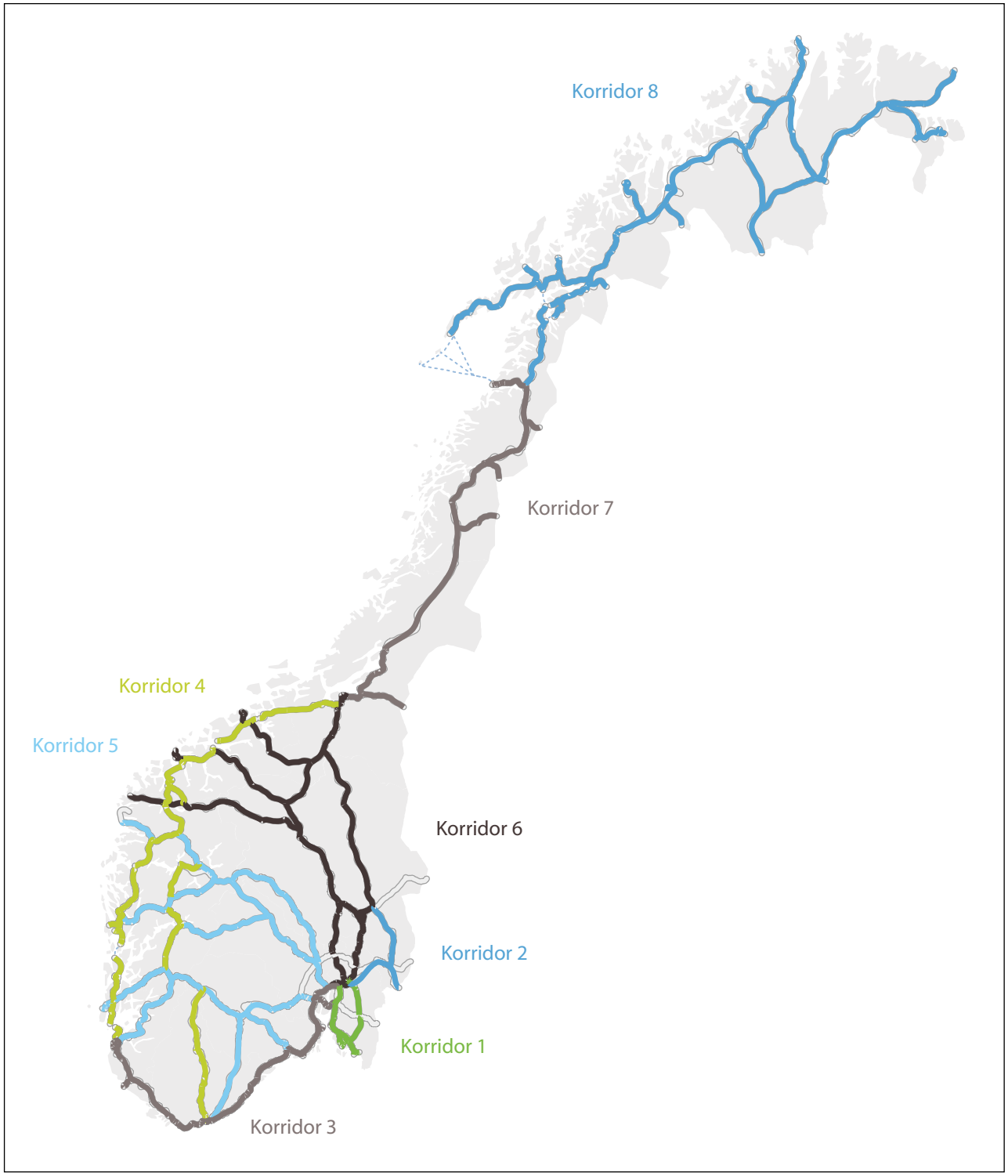
Ved fastsettelse av bompengetakster i bompengeprosjekter er det er vanlig at julaften, nyttårsaften og onsdag før skjærtorsdag defineres som «helgedager». Dette er lagt til grunn i *Takstretningslinjer for bompengeprosjekt på offentlig veg* og håndteres teknisk i AutoPASS-systemet. I Oslopakke 3 og i Bypakke Nedre Glomma fase 2 har det imidlertid oppstått et utilsiktet avvik, slik at disse dagene lokalt er blitt definert som «hverdag» i stedet for «helgedag» i de aktuelle bompengeproposisjonene. Bompengeselskapene Fjellinjen og Vegfinans har derfor måttet korrigere AutoPASS-prisen manuelt for at bilistene skal få riktig takst. Slik manuell korrigering, eller en ev. endring av AutoPASS-systemet, krever ressurser og er ikke anbefalt. Statens vegvesen har derfor i dialog med lokale myndigheter, foreslått at de to aktuelle bypakkene legger til grunn den generelle definisjonen av «hverdag» og «helgedag», slik det gjøres for øvrige bompengeprosjekter. Lokale myndigheter er enig i dette, og at endringen ikke vil kreve nye formelle lokalpolitiske vedtak. Samferdselsdepartementet støtter dette. For Oslo innebærer endringen at man ikke lenger vil kreve inn økte bompenger, nærmere bestemt «rushtidstillegg», på julaften og nyttårsaften (når disse dagene faller på en ukedag) eller på onsdag før skjærtorsdag. For Bypakke Nedre Glomma fase 2 vil endringen innebære at den «utvidede timesregel» som gjelder på hverdager i tidsrommet kl. 17:30-20:30 ikke legges til grunn på julaften og nyttårsaften (når disse dagene faller på en ukedag) eller på onsdag før skjærtorsdag.

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på riksvei finansieres av statlige midler og ekstern finansiering. I 2026 består ekstern finansiering i sin helhet av bompenger. Til sammen legges det opp til 24,4 mrd. kr i statlige midler til riksveiinvesteringer, inkl. bevilgningen til Nye Veier AS som hovedsakelig går til utbygging. Videre er det beregnet om lag 13,1 mrd. kr i bompenger stilt til disposisjon for riksveiinvesteringer.

Under redegjøres det i hovedtrekk for prioriteringene på riksvei innenfor hver enkelt transportkorridor i 2026. Redegjørelsen omfatter både Statens vegvesens og Nye Veiers planlagte aktivitet.

For Statens vegvesen omtales alle prosjekter med vedtatt kostnadsramme. Terskelverdien for når en kostnadsramme skal legges frem for Stortinget i veiprosjekter ble hevet til 1 000 mill. kr ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022. Prosjekter mellom 500 mill. kr og 1 000 mill. kr, der Stortinget før 2022 sluttet seg til et forslag om kostnadsramme, omtales også til de er avsluttet. I tillegg omtales prosjekter som gjennomføres som offentlig-privat samarbeid (OPS), der Stortinget har vedtatt øvre rammer for investering, drift og vedlikehold av prosjektet. For Nye Veier omtales alle prosjekter over 1 000 mill. kr der Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med selskapet og det pågår utbygging. I tillegg omtales utvalgte tiltak under 1 000 mill. kr.



Figur 4.3 Transportkorridorene for riksveinettet

Kilde: Statens vegvesen

For Statens vegvesens prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr, men der det ennå ikke er lagt frem forslag om kostnadsramme for Stortinget, omtales utgifter til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider dersom anslåtte utgifter overstiger 25 mill. kr i budsjettåret. Gjennomføringen av slike tiltak kan gå ut over budsjettåret, jf. forslag til romertallsvedtak. For Nye Veier omtales prosjekter der selskapet har anslått at utgifter til planlegging overstiger 25 mill. kr i budsjettåret.

For prosjekter med kostnadsramme vedtatt av Stortinget er Samferdselsdepartementet gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år. Økninger sammenliknet med tidligere rapportering skyldes pris- og valutakursjustering, med mindre annet er opplyst.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger

Oslo–Svinesund/Kornsjø er den viktigste landbaserte transportforbindelsen mellom Norge og Europa for person- og godstransport. E6 Oslo–Svinesund er en del av Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm. Rv. 22 Lillestrøm–Fredrikstad gir mulighet for omkjøring øst for E6. Korridoren går i et område som er tett befolket sammenliknet med andre korridorer, med mye dagpendling inn mot Oslo. Det er også mye trafikk i forbindelse med ferie- og helgeutfart. Selv om det meste av trafikken er med personbil, er korridoren også svært viktig for næringstransporten til og fra Sverige og resten av Europa. I korridoren er det sammenhengende firefelts vei mellom Oslo og riksgrensen ved Svinesund. Statens vegvesen har oppgradert flere tunneler på E6 med stor trafikk.

Det er vanskelig å tilby effektiv transport for et voksende bo- og arbeidsmarked og legge til rette for et velfungerende transportsystem inn mot og gjennom Oslo. På veinettet er det problemer med kapasiteten inn mot Oslo og Lillestrøm og i Nedre Glomma-regionen. Korridoren har det laveste nivået drepte og hardt skadde per kjøretøykilometer, men det er fortsatt behov for trafikksikkerhetstiltak og større utbedringer på riksveier som er tilknyttet E6.

Det legges opp til å gjennomføre enkelte miljø- og servicetiltak. Innenfor Bypakke Nedre Glomma fase 2 er det lagt til grunn bruk av bompenger til flere tiltak. Anleggsarbeidene for det første store prosjektet i bypakken, rv. 22 Hafslund–Dondern i Sarpsborg kommune ble startet opp i juni 2025. Det arbeides med reguleringsplan for prosjektet rv. 22 Glommakryssing i Lillestrøm kommune i Akershus.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor

Ørje og Magnor er viktige grenseoverganger til Sverige, og korridoren fra Oslo inngår i Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm. For veitransport har korridoren en viktig øst-vest-funksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. Veinettet er viktig for godstransport. Standarden på riksveinettet varierer. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren.

Kommunedelplan for strekningen E16 Kløfta–Kongsvinger i Innlandet og Akershus har vært på høring, og i 2026 arbeider Nye Veier videre med et samlet planforslag for strekningen.

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Det prioriteres midler til å gjennomføre grunnerverv langs E18 på strekningen Retvet–Vinterbro i Akershus. I tillegg legges det opp til å videreføre enkelte gang- og sykkeltiltak, bl.a. som en del av statens bidrag i byvekstavtalen for Oslo-området.

Tabell 4.9 E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Eggemoen–Jevnaker–Olum, Buskerud og Akershus	4 423	3 963

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss

E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Buskerud og Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det åpnet for trafikk i 2022, og lokalveinettet åpnet for trafikk i 2024. I 2026 legges det til grunn bompenger til restfinansiering av prosjektet.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Korridoren er en viktig transportåre for person- og godstransport. Bl.a. er E39 viktig for transport av varer og folk mellom Vestlandet og Europa. Korridoren binder sammen en rekke større bo- og arbeidsmarkeder. De senere år er det gjennomført betydelige investeringer i korridoren som har ført til bedre fremkommelighet og redu-

sert reisetid for både person- og godstransport. I tillegg har oppgraderinger økt trafikksikkerheten.

Deler av riksveinettet har likevel ikke tilfredsstillende standard. Fremkommeligheten langs enkelte delstrekninger og i byområder blir påvirket av at veien stenges bl.a. på grunn av ulykker. I budsjettforslaget for 2026 prioriteres prosjekter som bidrar til å redusere denne sårbarheten.

E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger

Nye Veier fortsetter utbyggingen av prosjektene E18 Langangen–Bamble i Telemark som forbedrer trafikkflyten gjennom Grenland og gir en tryggere vei med kortere reisetid, og E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder. Sistnevnte prosjekt vil bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten.

Det prioriteres statlige midler og bompenger til prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus der det er lagt opp til anleggsstart i 2026. Videre brukes bompenger til å videreføre utbyggingen av prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus.

Det settes av statlige midler og bompenger til å videreføre byggingen av ny E18/E39 på strekningen Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder. Prosjektet bidrar til bedre fremkommelighet og til trygge og effektive knutepunkt for overgang mellom ulike transportmidler.

For å ivareta sikkerheten til nytt regjeringskvartal bygges Hammersborgtunnelen og deler av Vaterlandstunnelen på Ring 1 i Oslo kommune om. Prosjektet gjennomføres i regi av Statens vegvesen i nært samarbeid med Statsbygg, og finansieres over Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets budsjett, jf. omtale i Prop. 1 S (2025–2026) for Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet.

Det prioriteres midler til å starte bygging av kollektivknutepunkt på E18 ved Islandkrysset i Vestfold, jf. budsjettforliket i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2025. Det er lagt opp til anleggsstart for arbeidene med ny Eigerøy bru på rv. 426 i Rogaland. I tillegg videreføres enkelte tiltak for fotgjengere og syklister samt enkelte fornyingstiltak.

Det legges opp til å videreføre enkelte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak bl.a. som en del av statens bidrag i byvekstavtalene for Oslo-området og Nord-Jæren. Det settes av midler til videre arbeid på sykkelstamveien mellom Stavanger og Sandnes, se omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Videre legges det til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre utbyggingen av E39 Osli–Hove i Rogaland. Prosjektet inngår i Bypakke Nord-Jæren som er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren.

Det legges også til grunn bompenger fra Bypakke Nord-Jæren til å finansiere grunnerverv på prosjektet E39 Smiene–Harestad og til enkelte forberedende arbeider på prosjektet E39 Figgjo–Ålgård, begge i Rogaland. Se omtale av videre arbeid for prosjektene under kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer.

For prosjektet E39 Lyngdal vest–Ålgård i Agder og Rogaland er det i 2025 planoppstart for delstrekningen Bilstad–Bue i Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner. For prosjektet E18 Arendal–Grimstad legges det opp til å starte planlegging i 2026.

Det pågår bl.a. arbeid med reguleringsplan på strekningen E134 Dagslett–kryss E18 i Akershus og Buskerud og på strekningen E18 Ramstadsletta–Slependen–Nesbru i Akershus.

Tabell 4.10 E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand –Stavanger med tilknytninger– prosjekter

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E18	Lysaker–Ramstadsletta, Akershus	24 450	21 791
E134	Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, Akershus	8 214	7 295
E18	Langangen–Bamble, Telemark[1]	9 546	
E18/E39	Gartnerløkka–Kolsdalen, Agder	6 211	5 504
E39	Kristiansand vest–Lyngdal vest, Agder[1]	33 581	

[1] Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet. For E18 Langangen–Bamble gjelder vederlaget delstrekningen Langangen–Rugtvedt som er under utbygging.

E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 38 S (2019–2020) *Utbygging og finansiering av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus* og Innst. 393 S (2019–2020).

Strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune er 4,4 km lang og er en del av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker i Bærum og Drengsrud i Asker.

Prosjektet omfatter også bygging av firefelts vei mellom Gjønnes og E18 samt ny forbindelse til Fornebu i Bærum kommune. Det planlegges i tillegg sammenhengende sykkelvei på hele strekningen. Bygging av Lysaker kollektivterminal inngår i prosjektet.

Vestgående og østgående løp på E18 er planlagt åpnet for trafikk i henholdsvis 2027 og 2028. Hele prosjektet, inkl. lokalveier, er planlagt ferdig ved årsskiftet 2029/2030.

E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 88 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane og forskotering vegsaker* og Innst. 333 S (2023–2024).

Utbyggingen omfatter et nytt tunnelløp parallelt med det eksisterende tunnelløpet og med tverrforbindelser. I tillegg inngår utvidelse fra to- til firefelts vei mellom Måna og Vassum med nye løp i Frogn- og Vassumtunnelene. Prosjektet er totalt 14 km, hvorav tunnelen under Oslofjorden er 7,5 km.

Strekningen er del av en ytre ring rundt Oslo og tverrforbindelse mellom E6 og E18 med videre tilknytning til E134 mot Vestlandet. Prosjektet gir bedre fremkommelighet for trafikantene med en mer forutsigbar, trafikksikker og trygg kryssing av Oslofjorden i eksisterende trasé for E134.

Statens vegvesen gjennomfører en anbudsprosess for prosjektet. Basert på de foreløpige tilbudene ligger det an til at prognose for sluttkostnad overskrider kostnadsrammen. Statens vegvesen vurderer tiltak for å redusere kostnadene. Samferdselsdepartementet vil basert på dette vurdere kostnadsøkningene nærmere og ev. komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Det tas sikte på anleggsstart i 2026, men dette avhenger av anbudsprosessen. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2033.

E18 Langangen–Bamble i Telemark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark* og Innst. 308 S (2018–2019).

Strekningen Langangen–Rugtvedt omfatter 17 km ny firefelts vei med 110 km/t som fartsgrense. Arbeidet startet i 2021, og strekningen ventes åpnet for trafikk innen utgangen av 2026. Når prosjektet er fullført, blir det sammenhengende firefelts E18 fra Oslo til Dørdal i Bamble kommune.

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bom-

pengefinansiert, jf. Prop. 95 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder* og Innst. 320 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av ny E18/E39 i Kristiansand kommune med nye kryss, bl.a. med Vestre Strandgate, bygging av vei på deler av Havnegata med adkomst til containerterminalen, prioriterte tiltak for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressvei. Eksisterende jernbanespor til industrien i Kolsdalen legges om.

Anleggsarbeidene i hovedkontrakten startet opp i september 2024, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2028.

E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 89 S (2022–2023) *Endringer i utbyggingen og bompengeopplegget for E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder fylke* og Innst. 384 S (2022–2023).

Strekningen er planlagt som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. De to delstrekningene mellom Kristiansand og Mandal åpnet i henholdsvis 2021 og 2022. Delstrekningen Herdal–Røyskår forbi Lyngdal åpnet i 2025.

Reguleringsplan er vedtatt for den gjenværende delstrekningen mellom Mandal og Herdal. Utbyggingen er delt i to. Det var anleggsstart på delstrekningen Mandal–Blørstad i 2025 og den ventes åpnet for trafikk i 2028. Tidspunkt for utbygging av den siste delstrekningen er ikke fastsatt, men Nye Veier har lagt opp til å lyse ut prosjektet i løpet av 2026.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Korridoren binder sammen byer langs kysten fra Rogaland til Trøndelag og er viktig bl.a. for eksportrettede næringer. E39 mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim er hovedåren for veitransport mellom byene. På flere strekninger i korridoren er det lave hastigheter og flaskehalser, noe som reduserer fremkommeligheten. Korridoren er også stedvis utsatt for flom og skred. Trafikken i korridoren er spesielt stor inn mot de store byområdene. Bil står for over 70 pst. av de lengre reisene.

Den betydelige satsingen på forbedring av vei og ferjetilbud på E39 mellom Stavanger og Trondheim de senere årene har resultert i bedre fremkommelighet. Transporttidene i korridoren er likevel fortsatt lange. Dette skyldes delvis standarden på veinettet, i kombinasjon med mange ferjesamband. For en stor del av veiene er det behov for trafikksikkerhetstiltak.

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger

Det settes av midler til OPS-prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland.

Videre settes det av midler i byvekstavtalen for Bergens-området til å videreføre enkelte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Ulike utbedringstiltak videreføres som bl.a. tilpasninger av ferjekaier på E39 i Vestland, utbedring av Veibustkrysset på E39 i Møre og Romsdal samt utbedring av flere tunneler på E39 og rv. 555. Det legges også opp til å gjennomføre enkelte skredsikringstiltak og videreføre flere tiltak for fotgjengere og syklister.

Videre legges det opp til å sluttføre arbeidet med kommunedelplaner for prosjektet E39 Bokn–Bømlafjorden i Vestland og Rogaland. Arbeidet med reguleringsplaner for prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset i Vestland videreføres også.

Tabell 4.11 E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Rogfast, Rogaland	34 504	28 684
Rv. 555	Damsgård- og Nygårdstunnelene, Vestland	1 057	960
Rv. 555	Sotrasambandet, Vestland[1]	29 406	

[1] Vedtatt øvre ramme for investeringer, drift og vedlikehold av OPS-prosjektet.

E39 Rogfast i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert fremdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland* og Innst. 150 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Anleggsarbeidene startet i 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2033. Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg skjer i Harestadkrysset som er en del av prosjektet E39 Smiene–Harestad innenfor Bypakke Nord-Jæren.

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det ligger i Bergen kommune og omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Anleggsstart i Damsgårdstunnelen var høsten 2023, og arbeidene ventes å bli ferdig høsten 2025. For oppgraderingen av Nygårdstunnelen er det lagt opp til å starte i løpet av 2026, men Statens vegvesen har varslet om mulige kostnadsøkninger. Samferdselsdepartementet vurderer dette og vil ev. komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Etter oppstart ventes arbeidene å ta om lag to år.

Rv. 555 Sotrasambandet i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert og med OPS (Offentlig-privat samarbeid) som kontraktsform, jf. Prop. 41 S (2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018).

Prosjektet omfatter 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv. 562 ved Storavatnet i Bergen kommune til kryss med fv. 561 ved Kolltveit i Øygarden kommune. 4,6 km av den nye veien går i tunnel. I prosjektet inngår ny firefelts bru på 900 meter med separat gang- og sykkelvei og tre mindre bruer.

Anleggsarbeidene startet i 2023, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

E39 Ålesund–Trondheim

Det prioriteres å videreføre utbyggingen av E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Heim kommune i Trøndelag.

Innenfor rammen kan det bli aktuelt å starte arbeidene med enkelte nye mindre tiltak, bl.a. etablering av nye døgnhvileplasser langs E39 ved Molde i Møre og Romsdal og Storemyr i Trøndelag.

Det settes også av bompenger til tiltak i Miljøpakken i Trondheim.

Tabell 4.12 E39 Ålesund–Trondheim – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Lønset–Hjelset, Møre og Romsdal	1 984	1 772
E39	Betna–Vinjeøra–Stormyra, Trøndelag	3 450	3 286

E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det åpnet for trafikk sommeren 2024, og i 2026 vil det bli brukt midler til sluttoppgjør og gjennomføring av enkelte restarbeider.

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen 28 km. I Heim kommune korter prosjektet inn E39 med 5 km, og veien legges utenom tettstedene Liabø og Vinjeøra. Strekningen bygges som tofelts vei, dels i eksisterende og dels i ny trasé.

Anleggsarbeidene startet i 2020. Delstrekningen Leirvika–Renndalen åpnet for trafikk i august 2022, mens Betna–Hestnes åpnet for trafikk i juni 2025. Siste delstrekning Stormyra–Staurset ventes åpnet for trafikk høsten 2026 mot tidligere forutsatt i 2025.

Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal

Rv. 9 fra Kristiansand til Haukeli har både en lokal og regional funksjon. Flere utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak på strekningen videreføres, bl.a. strekningsvise utbedringstiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder på delstrekningene Byklestøylene–Hoslemo, Hoslemo–Geiskeli og Geiskeli–Badstogdalen i Bykle kommune. Innenfor rammen til mindre tiltak kan det bli aktuelt å starte opp enkelte nye tiltak for bedre fremkommelighet og forutsigbarhet for trafikantene, bl.a. utbedring av enkelte bruer.

Rv. 13 fra Skare til Sogndal er en strekning på over 220 km som binder sammen de regionale sentrene Odda, Voss og Sogndal. Strekningen er viktig for regionalt næringsliv og turisme. Regjeringen besluttet i 2025 at den nordlige delen av strekningen (Vinje–Sogndal) skal tilbakeføres fra Nye Veiers portefølje til Statens vegvesen.

Det ble i 2023 inngått veiutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier for strekningen rv. 13 Djupevik–Kviturtunnelen i Ullensvang kommune. Veien skal skredsikres, gjøres bredere og legges til rette for fotgjengere og syklister. Arbeid på strekningen startet i februar 2025 og er ventet å bli ferdig i 2026.

Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Korridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund omfatter viktige forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet, bl.a. mellom landets to største byer. Veinettet i korridoren har både en nasjonal og regional funksjon. Korridoren preges av lange transporttider, press inn mot byene, varierende veistandard, skredfare og perioder med stengte fjelloverganger på vinterstid. Strekningene inn mot byene har mye trafikk, mens trafikkmengden over fjellet er langt lavere. På grunn av skredfare, flom og værutsatte fjelloverganger er det utfordringer med fremkommelighet og trafikksikkerhet i korridoren. Flere strekninger har mye tungtrafikk. En stor del av person- og næringstransporten i denne korridoren har få alternative transporttilbud.

Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren bl.a. prosjektet rv. 13 Ryfast i Rogaland, ny E16 over Filefjell og skredsikring og utbedring av dagens vei på E16 gjennom Valdres.

I 2026 er det lagt opp til å prioritere prosjekter som bidrar til å redusere risiko for at veier stenges, bl.a. på grunn av værforhold eller ulykker.

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

E134 er en av hovedfartsårene mellom øst og vest i Sør-Norge. Veien over Haukelifjell, fra Vågsli i Telemark til Seljestad i Vestland har i dag lav standard. Tunnelene på strekningen er lave og smale, og veien er mange steder svært smal, svingete og har bratte stigninger.

Det prioriteres statlige midler til E134 Røldal–Seljestad i Vestland for bl.a. å bedre fremkommeligheten og gi tryggere vei, særlig på vinterstid, og til rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland.

På rv. 41 er det stedvis problemer med trafikksikkerheten, og flere trafikksikkerhetstiltak og strekningsvise utbedringer videreføres.

Videre legges det til grunn bompenger til å videreføre prosjektet Tveit–Mørkeli på E134 i Rogaland. Prosjektet er en del av Haugalandspakken, jf. Prop. 123 S (2022–2023) *Revidert finansieringsopplegg på Haugalandet i Rogaland og Vestland fylkeskommuner (Haugalandspakken)* og Innst. 495 S (2022–2023).

Tabell 4.13 E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E134	Røldal–Seljestad, Vestland	5 087	4 220
Rv. 13	Ryfast, Rogaland	12 122	12 095
Rv. 13	Lovraeidet–Rødsliane, Rogaland	1 630	1 266

E134 Røldal–Seljestad i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er forutsatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland* og Innst. 249 S (2023–2024).

Prosjektet omfatter en tunnel på 12,7 km fra Røldal til Seljestad i Ullensvang kommune. I tillegg inngår bygging av 1,3 km ny vei i dagen, nytt veikryss på Seljestad og på Liamyrane.

Anleggsarbeidene startet våren 2025, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2030.

Rv. 13 Ryfast i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er finansiert med statlige midler, lokale tilskudd og bompenger.

Ryfylketunnelen ble åpnet for trafikk i 2019, mens Hundvågtunnelen ble åpnet for trafikk i 2020. I 2026 vil det bli brukt midler til å sluttføre utbedringen av Hølleslitunnelen på fv. 523 i Strand kommune.

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter skredsikring av strekningen i Suldal kommune med bygging av en tunnel på om lag 3 km, 1,2 km vei i dagen og 0,3 km med sideveier. I forbindelse med kryss i Lovraeidet bygges det også en kollektivterminal, og ved krysset og tunnelpåhugg skal det bygges en stor veifylling med støttefylling.

Statens vegvesen gjennomfører en anbudsprosess for prosjektet. Samferdselsdepartementet er gjort kjent med at vedståelsesfristen er utsatt. Det tas sikte på anleggsstart i 2025, men dette avhenger av anbudsprosessen. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2030.

Rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug

Det prioriteres midler til å videreføre enkelte punktvise skredsikringsstiltak på rv. 7 i Eidfjord kommune i Vestland samt videreføre utbedringen av rv. 52 på delstrekningen Storeskar–Galdane i Buskerud.

Det er også lagt til grunn bompenger til enkelte utbedringstiltak på rv. 7 på strekningen Kittilsvik–Flå og til forberedende arbeider på prosjektet rv. 7 Ørgenvika–Kittilsvik, jf. Prop. 77 S (2024–2025) *Vidareføring av bompengeinnkrevjing på rv. 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud for å påskunde utbetringar av rv. 7 vidare gjennom Hallingdal* og Innst. 394 S (2024–2025).

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Det prioriteres midler til å videreføre Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland. Prosjektet skal løse dagens problemer med kapasitet, skredfare og trafikksikkerhet ved å bygge nye traseer både for vei og jernbane. Arbeidene med å utbedre en rekke tunneler på E16 videreføres for å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

Det er lagt til grunn bompenger til restfinansiering av prosjektet E16 Bjørum–Skaret i Buskerud. Denne strekningen gir en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo og Ringerike, vestlige deler av Innlandet og Vestlandet.

Det settes bl.a. av midler til å videreføre de forberedende arbeidene for utbedringen av Lærdalstunnelen.

Innenfor rammen kan det bli aktuelt å starte opp enkelte nye mindre tiltak, f.eks. skredsikringstiltak på E16 på strekningen Stanghelle–Voss i Vestland. Det prioriteres også midler til å videreføre enkelte trafikksikkerhets- og skredsikringstiltak. Videre legges det opp til å videreføre arbeidene med å utbedre E16 i Valdres på delstrekningen Lomen–Hausåker.

Det settes av midler i byvekstavtalen for Bergens-området til å videreføre enkelte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Tabell 4.14 E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Bjørum–Skaret, Akershus og Buskerud	6 980	6 417
E16	Lærdalstunnelen, Vestland	2 999	2 707
E16	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, Vestland	51 058	42 623
E16	Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelen, Vestland	1 290	1 089

E16 Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er forutsatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 46 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud* og Innst. 215 S (2016–2017).

Prosjektet omfatter bygging av 8,4 km ny firefelts vei. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på 3,4 km under Sollihøgda i kommunene Bærum og Hole samt en tunnel på 800 meter under Bukkesteinshøgda i Bærum kommune.

Anleggsarbeidene startet i 2021. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i november 2025, og i 2026 vil det bli brukt midler til enkelte restarbeider.

E16 Lærdalstunnelen i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Bl.a. skal det bygges flere nye tekniske bygg med tilhørende bergrom. Ventilasjonen oppgraderes ved at eksisterende ventilasjonsanlegg blir supplert med to nye sjaktventilatorer i en ny ventilasjonstunnel. I tillegg skiftes lysanlegget, det bygges nødstasjoner samt installeres ledelys og nytt overvåkingssystem.

Anleggsarbeidene i tunnelen ventes å starte opp i 2026, mot tidligere planlagt i 2025. Prosjektet er ventet å bli ferdig i 2031.

Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland

Prosjektet er forutsatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 97 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark* og Innst. 365 S (2024–2025). Det gjennomføres som et fellesprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR SF.

Prosjektet omfatter ny vei og bane i et felles tunnelsystem med gjensidig rømningsvei. E16 planlegges med firefelts motorvei mellom Arna og Trengereid med fartsgrense 90 km/t og tofelts vei mellom Trengereid og Helle ved Stanghelle med fartsgrense 80 km/t. Det er planlagt nytt kryss på Trengereid og i Tolåsen på Vaksdal samt tilkobling til eksisterende E16 med nytt kryss i Arnadalen og på Helle.

Videre avløser prosjektet seks tunneler på dagens E16 som ikke tilfredsstiller krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

Det er planlagt dobbeltsporet jernbane med dimensjonerende hastighet på 200 km/t, nye stasjoner på Vaksdal og Stanghelle samt tilkobling til eksisterende jernbane på Arna stasjon og nord for Dalevågen på Stanghelle.

De forberedende arbeidene videreføres i 2026, bl.a. berg- og skredsikring på noen av anleggsområdene. Videre legges det i 2026 opp til anleggsstart på den første av de store entreprisene, som omfatter bygging av tre anleggstunneler fra Sørfjorden til de fremtidige vei- og jernbanetunnelene. Prosjektet er ventet åpnet for trafikk i 2039.

E16 Dalevåg-, Dalseid-, Trollkone-, Hernes- og Hyvingstunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Tunnelene på E16 i kommunene Vaksdal og Voss har en samlet lengde på om lag 6 km.

Utbedringene er ventet å bli ferdig i løpet av 2025, og i 2026 vil det bli brukt midler til sluttoppgjør og enkelte restarbeider.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Korridoren er hovedforbindelsen mellom Oslo og Trondheim og videre for transport mot Nord-Norge og Nordvestlandet. Den har en viktig nasjonal funksjon, med koblinger til store nasjonale terminaler, som havnene i Oslo og Trondheim, Alnabruterminalen i Oslo og Oslo lufthavn, Gardermoen. E6 gjennom Gudbrandsdalen og rv. 3 gjennom Østerdalen er to alternative ruter mellom Oslo og Trondheim. Det er mye pendling i korridoren, spesielt inn mot Oslo-området. Veitransport er den dominerende transportformen for gods, og målt i tonn går 74 pst. av godstransporten mellom Oslo og Trondheim på vei. Rv. 15 Otta–Måløy, E136 Dombås–Ålesund og rv. 70 Oppdal–Kristiansund er viktige for transport av bl.a. fisk, fiskeprodukter og møbler.

Fremkommeligheten inn mot større byområder er dårlig. Flere av byene har et mål om nullvekst i personbiltrafikken ved å legge til rette for myke trafikanter og sørge for et godt kollektivtilbud.

Enkelte fjellstrekninger har dårlig fremkommelighet på vinterstid. Flere strekninger er utsatt for flom og skred, og det er lange omkjøringsveier.

De senere årene er det investert betydelige beløp i korridoren, f.eks. utbygging av flere delstrekninger på E6 i Gudbrandsdalen og fra Gardermoen til Moelv samt rv. 3 på strekningen Løten–Elverum.

I Innlandet fortsetter Nye Veier planleggingen av E6 Øyer–Otta–Dombås, inkl. arbeid med planprogram for den ras- og skredutsatte strekningen forbi Rosten. Planlegging av strekningen fra Hunndalen til Mjøsbrua på rv. 4 fortsetter også.

E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger

Nye Veier fortsetter utbyggingen av prosjektene E6 Moelv–Øyer i Innlandet som skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og vekst og utvikling i Innlandet og tilgrensende regioner og E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus i Trøndelag som bedrer trafikksikkerheten.

Det settes av midler til flere tiltak i byvekstavtalene i Oslo-området og Trondheims-området, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Midlene brukes i hovedsak til å videreføre flere kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. Det er også funnet rom for å prioritere midler til å starte opp flere nye tiltak, både på rv. 150 i Oslo og på E6 i Trondheim.

Enkelte mindre utbedringstiltak som forbedrer fremkommeligheten, og enkelte mindre trafikksikkerhets- og støytiltak videreføres.

For rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag settes det av midler til restarbeider og refusjon av forskutterte midler.

Reguleringsplan for delstrekningen E6 Moelv–Roterud var på høring og offentlig ettersyn høsten 2024. I 2026 vil det pågå det arbeid med å behandle innsigelser til planforslaget.

Tabell 4.15 E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Moelv–Øyer, Innlandet[1]	24 607	
E6	Nedgård (Ulsberg)–Melhus, Trøndelag[1]	23 807	
Rv. 706	Nydalsbrua med tilknytninger, Trøndelag	1 929	1 906
Rv. 4	Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/ Almenningsdelet–Lygnebakken, Innlandet og Akershus	2 990	2 717

[1] Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet.

E6 Moelv–Øyer i Innlandet

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 119 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland* og Innst. 412 S (2018–2019).

Prosjektet omfatter 43 km firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t.

Nye Veier startet byggingen av delstrekningen Roterud–Storhove i 2025. For å redusere utslipp, belastning på verneområdet og verneverdier i og ved Lågendeltaet blir store deler av dagens trasé gjenbrukt, og det skal gjennomføres miljøforbedrende tiltak. Delstrekningen ventes åpnet for trafikk i 2030.

Arbeidet på delstrekningen E6 Storhove–Øyer startet i 2023 og ventes åpnet for trafikk i 2027.

E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 82 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag* og Innst. 309 S (2018–2019).

Reguleringsplaner for delstrekningene Nedgård–Ulsberg–Berkåk og Gyllan–Kvål er vedtatt. Delstrekningen Kvål–Melhus åpnet i 2022. Tidspunkt for utbygging av øvrige delstrekninger er ikke fastsatt.

På delstrekningen E6 Berkåk–Vindåsliene bygges om lag 15 km firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t. Arbeidet startet i 2024, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det åpnet for trafikk i oktober 2023, og midlene i 2026 vil bli brukt til å refundere midler forskuttert med bompenger fra Miljøpakke Trondheim samt enkelte restarbeider bl.a. på Sluppen gang- og sykkelbru.

Rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken, i Innlandet og Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

Siste delstrekning i prosjektet Almenningsdelet–Lygnebakken åpnet for trafikk i juli 2025. I 2026 gjennomføres restarbeider.

Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

I 2026 settes det av statlige midler og bompenger til å finansiere årlig vederlag til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Det prioriteres også midler til å videreføre utbedringene langs rv. 3 i Østerdalen, fra Evenstad til Imsroa.

Rv. 15 Otta–Måløy i Innlandet og Vestland

For å bidra til økt fremkommelighet på strekningen videreføres enkelte utbedringstiltak.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Prosjektet E136 Breivika–Lerstad i Ålesund videreføres. I tillegg videreføres enkelte kollektivtiltak som en del av Bypakke Ålesund, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal* og Innst. 654 S (2020–2021).

På strekingen E136 Dombås–Vestnes fortsetter arbeidene med å utbedre og øke fremkommeligheten på E136 gjennom Veblungnes og på strekningen Stuguflåten–Raudstøl i Møre og Romsdal.

Tabell 4.16 E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E136	Breivika–Lerstad, Møre og Romsdal	3 229	2 823

E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal* og Innst. 654 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av 3 km ny firefelts vei i tunnel fra Breivika til Lerstad i Ålesund. I tillegg bygges et nytt toplanskryss.

Anleggsarbeidene startet i 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Innenfor Bypakke Kristiansund legges det til grunn bompenger til anleggsstart for enkelte prosjekter, bl.a. rv. 70 Vikansvingen–Kontrollplassen som skal bidra til å fremme miljøvennlig transport gjennom å frigjøre veikapasitet til buss og legge til rette for fotgjengere og syklister.

Det prioriteres også midler til enkelte nye tiltak, bl.a. bygging av ny Fale bru.

Tabell 4.17 Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
Rv. 70	Vikansvingen–Kontrollplassen, Møre og Romsdal	1 477	1 268

Rv. 70 Vikansvingen–Kontrollplassen i Møre og Romsdal

Prosjektet er forutsatt 100 pst. bompengefinansiert, jf. Prop. 87 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Bypakke Kristiansund i Møre og Romsdal* og Innst. 337 S (2024–2025).

Prosjektet omfatter 1,4 km firefelts vei. To av feltene vil bli brukt som kollektiv- og sambruksfelt. Det blir også bygd 1,4 km sykkelvei med fortau på strekningen, som bl.a. omfatter fire planfrie krysninger av rv. 70.

Det er ventet at anskaffelsesprosessen og enkelte forberedende arbeider starter opp i 2026, med sikte på anleggsstart i 2027. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2029.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen

Korridoren fra Trondheim til Bodø er viktig for transport mellom Nord- og Sør-Norge.

Områdene Trondheim–Steinkjer og Bodø–Salten er de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i korridoren. Over 90 pst. av reisene i korridoren er i områdene rundt Trondheim og Bodø og inn mot disse byene. De fleste reiser med bil.

Korridoren preges av høye transportkostnader for gods, lange reisetider og for liten kapasitet med tidvis mye kø inn mot Trondheim og Bodø. Sikkerheten er ikke tilfredsstillende i tunneler på E6 mellom Trondheim og Stjørdal. Mellom byene er det lange avstander og transporttider, med til dels lav veistandard samt dårlige og stedvis manglende omkjøringsmuligheter. Deler av strekningen mellom Steinkjer og Fauske er smal og svingete, noe som er spesielt vanskelig for tungtransporten. Det er risiko for at veien kan bli stengt, både på grunn av vanskelige værforhold og ulykker. Deler av veinettet med lite trafikk har en stor andel tungtrafikk. Flere lengre strekninger er utsatt for skred, flom og er i perioder stengt om vinteren. Flere av forbindelsene til Sverige i korridoren har stor betydning for sivil og militær beredskap.

E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Nye Veier fortsetter utbyggingen av E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag som skal bidra til økt fremkommelighet og mer forutsigbar reisetid, bl.a. mellom Trondheim og Værnes.

Lengre strekninger på E6 Helgeland er utbedret, og det er gjennomført flere tiltak på rv. 80 mot Bodø. Innenfor rammen kan det bli aktuelt å prioritere enkelte nye mindre tiltak bl.a. for å legge til rette for militær mobilitet, som skredsikring på E6 ved Langnesberga i Trøndelag og flere utbedringstiltak på E14 mellom Stjørdal og Storlien/Riksgrensen i Trøndelag.

I 2026 videreføres tiltak som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport.

Arbeidene med å utbedre strekningene Harran–Trones sør på E6 i Trøndelag, Trøndelag grense–Majahaugen og Flyum–Lille Majavatn på E6 i Nordland og Sandvika–Sagelva på rv. 80 mellom Fauske og Bodø i Nordland videreføres. På E14 videreføres tiltak for fotgjengere og syklister på strekningen Stjørdal–Hegramo.

Det videreføres også enkelte andre tiltak for fotgjengere og syklister. I tillegg er det lagt til grunn bompenger til enkelte tiltak som en del av Bypakke Bodø.

Tabell 4.18 E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Ranheim–Åsen, Trøndelag[1]	19 268	
E6	Helgeland sør, Nordland	7 930	7 847

[1] Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet.

E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2017–2018) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim–Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag* og Innst. 298 S (2017–2018).

Delstrekningen Ranheim–Værnes omfatter utvidelse av 23 km vei til fire felt. Prosjektet som startet opp i 2020, er forsinket. Nye Veier og totalentreprenøren avsluttet samarbeidet i 2023. Mellom Ranheim og Sveberg skal ny totalentreprenør bygge ny vei. Det er lagt opp til gradvis åpning av ny vei på strekningen, mens hele strekningen ventes å åpne for trafikk i 2028. Mellom Sveberg og Værnes er sørgående kjørefelt av Hommelvikbrua ventet ferdig ved utgangen av 2025. Nye Veier jobber med planavklaring for strekningen mellom Helltunnelen og Værnes med mål om å redusere arealbeslag i vassdrag/sjø i forhold til gjeldende reguleringsplan.

På delstrekningen Kvithammar–Åsen bygges det 19 kilometer firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Den ventes åpnet for trafikk i slutten av 2026.

E6 Helgeland sør i Nordland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

Anleggsarbeidene på den siste delstrekningen Svenningelv–Lien startet i 2021. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i november 2025, og i 2026 vil det bli brukt midler til sluttoppgjør, restarbeider, garantiarbeider og omklassifisering av veinett.

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Korridoren binder sammen de nordligste delene av landet. På grunn av lange avstander er sjø- og lufttransport viktig. E6 er eneste landbaserte forbindelse i Norge mellom Bodø og Kirkenes. E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø, E75 Riksgrensen (Finland)/Samelandsbrua–Vardø og rv. 94 Skaidi–Hammerfest gir forbindelse til byene og er viktige for lokal og regional transport.

Deler av veinettet er i dårlig stand, med smal vei og dårlig bæreevne samt lav tunnelstandard på flere strekninger. Vintersesongen er lang, og på fjellovergangene er det vanskelig å opprettholde god regularitet og fremkommelighet. Flere strekninger mangler gode omkjøringsmuligheter. På E6, E10 Riksgrensen (Sverige)/Bjørnfjell–Å i Lofoten, E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø og E45 Riksgrensen (Finland)/Geađgejávri–Alta er det flere flaskehalser for tungtransporten som smal vei, krappe svinger og stigninger. For person- og godstransport er veitransport dominerende på de korte strekningene. Inn mot og i byområdene Tromsø, Narvik, Hammerfest, Alta og Kirkenes er det ventet økt trafikk de neste årene. Flere av forbindelsene til Sverige og Finland i korridoren har stor betydning for beredskap.

I 2026 videreføres tiltak som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren.

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Veistrekningene mellom Narvik og Nordkjosbotn er de viktigste rutene for transport av fersk fisk. Hålogalandsbrua har gitt betydelig redusert reisetid til og fra Narvik mot Vesterålen/Lofoten og Tromsø.

Ruten har flere skredutsatte strekninger, bl.a. langs E10 i Lofoten og E6 nord for Tysfjorden.

Vekst i reiselivsnæringen gir tidvis problemer med fremkommeligheten på de mest besøkte reisemålene og -rutene, spesielt i Lofoten og Vesterålen.

Det settes av midler til OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms.

Det prioriteres midler til å videreføre arbeidene på prosjektene E6 Megården–Sommerset i Nordland, som skal bidra til et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv og oppfyller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, og til E8 Sørbotn–Laukslett i Troms.

Det er forventet anleggsstart på arbeidene med Evenes flyplasskryss på E10 i Nordland.

Innenfor rammen kan det bli aktuelt å prioritere midler til enkelte nye mindre tiltak, bl.a. for å legge til rette for militær mobilitet, f.eks. utbedringstiltak på E10 over Bjørnfjell i Nordland og Kjerringstraumen bru på E6 i Narvik kommune. I tillegg videreføres flere utbedringstiltak, enkelte tiltak for fotgjengere og syklister samt enkelte fornyingstiltak.

Tabell 4.19 E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Megården–Sommerset, Nordland	7 522	7 245
E8	Sørbotn–Laukslett, Troms	4 054	3 769
E10/rv. 85	Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt, Nordland og Troms[1]	24 767	

[1] Vedtatt øvre ramme for investeringer, drift og vedlikehold av OPS-prosjektet.

E6 Megården–Sommerset i Nordland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det inngår som første del av utbyggingen av ny E6 mellom Megården og Mørsvikbotn.

Prosjektet Megården–Sommerset omfatter bygging av 21,4 km tofelts vei med fartsgrense 90 km/t i Sørfold kommune. Når det blir ferdig, vil den korte inn dagens E6 med om lag 5,9 km. Seks av tunnelene på dagens E6, som ikke innfrir kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, erstattes av tre nye tunneler med en total lengde på 13,8 km. Det skal også bygges to større bruer, bl.a. ei bru på 550 meter over Tørrfjorden. Reisetiden på strekningen blir redusert med om lag ti minutter.

Anleggsarbeidene startet våren 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2031.

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det er forutsatt delvis bompengefinansiert og bygges med OPS (Offentlig-privat samarbeid) som kontraktsform, jf. Prop. 101 S (2020–2021) *Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 380 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av til sammen 82 km vei i Tjeldsund, Kvæfjord, Sortland og Harstad kommuner. I tillegg til strekningen Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på E10 og rv. 85 omfatter prosjektet en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad samt utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen. E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn er en del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6 og blir kortet inn med om lag 30 km.

Anleggsarbeidene startet sommeren 2023, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2028. I 2026 legges det opp til å åpne delstrekningen Kanstadbotn–Gullesfjordbotn–Langvassbukt for trafikk.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter bygging av 9,7 km tofelts vei i Tromsø kommune, med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, og korter inn strekningen med 2,5 km. Veien bygges i ny

trasé på vestsiden av Ramfjorden som krysses med ei 870 meter lang bru.

Anleggsarbeidene startet i 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

I 2026 prioriteres det midler til anleggsstart for prosjektet E45 Kløfta i Finnmark som i dag har stedvis dårlig standard. I tillegg videreføres arbeidene med å utbedre strekningen Mollstrand–Grøtnes på rv. 94 i Finnmark.

Innenfor rammen kan det bli aktuelt å prioritere midler til enkelte nye mindre tiltak, som bl.a. ny Transfarelv bru på E6 i Finnmark, ny Badderen bru på E6 i Troms og ny døgnhvileplass langs E39 i Bjerkvik i Nordland. Det prioriteres også midler til å videreføre arbeidene med å utbedre flere bruer på E6.

Tabell 4.20 E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E45	Kløfta, Finnmark	2 131	1 900

E45 Kløfta i Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 97 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark*.

Strekningen ved Kløfta er skredutsatt og er en flaskehals for tungtrafikken mellom Finnmark og utlandet vinterstid. Prosjektet er på 7,6 km og består av en tunnel på 4,2 km, 3,2 km vei i dagen samt ei bru på 150 meter. Prosjektet gir en sikker, forutsigbar og god helårsvei.

Det legges opp til at anleggsarbeidene skal starte opp i 2026, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2029.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
1330	Særskilte transporttiltak	1 713 994	1 811 200	1 878 000	3,7
1332	Transport i byområder mv.	5 881 211	6 912 000	6 599 000	-4,5
	Sum kategori 21.40	7 595 205	8 723 200	8 477 000	-2,8

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
4330	Særskilte transporttiltak	21 300	22 100	22 900	3,6
	Sum kategori 21.40	21 300	22 100	22 900	3,6

Programkategorien omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport. Det foreslås bevilget 8 477 mill. kr.

Inntektene gjelder gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter bevilgninger til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, reiseplanlegger og elektronisk billettering samt kjøp av tjenester fra Entur AS (Entur). Det foreslås bevilget 363,6 mill. kr til utvidet TT-ordning, 1 238,3 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, 214,3 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering og 38,9 mill. kr til tilskudd til tettere samarbeid om data. Til kjøp av gebyrfinansierte tjenester fra Entur foreslås 22,9 mill. kr.

Kap. 1332 Transport i byområder omfatter bevilgninger til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og tilskudd til byområder. Det foreslås 2 130 mill. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og 4 469 mill. kr til tilskudd i byområder.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, *kan overføres*	307 246	350 600	363 600
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 240 260	1 228 400	1 238 300
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, *kan overføres*	112 888	172 600	214 300
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	21 300	22 100	22 900
78	Tettere samarbeid om data	32 300	37 500	38 900
	Sum kap. 1330	1 713 994	1 811 200	1 878 000

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Det foreslås bevilget 363,6 mill. kr.

Med bevilgningsforslaget for 2026 videreføres den utvidede TT-ordningen for fylkeskommunene og områdene som nå er omfattet. Dette inkluderer også den geografiske utvidelsen i 2025 til tidligere Vest-Agder, Akershus, Oslo og Rogaland, som videreføres som en prøveordning i den grad de økonomiske rammene til ordningen dekker utvidelsen. Med dette har ordningen nå et landsdekkende virkeområde.

Som en del av det lokale kollektivtransportansvaret har fylkeskommunene ansvar for tilrettelagt transport for personer med nedsatt funksjonsevne (TT-ordningen). Det samlede antallet brukere i både den ordinære og den utvidede TT-ordningen har de siste årene vært mellom 105 000 og 115 000.

Den utvidede TT-ordningen er en statlig toppfinansieringsordning som gjelder brukere med særskilte behov, og er ment brukt til fritidsreiser. Med dagens retningslinjer tilbys brukere som er definert som rullestolbrukere, blinde eller svaksynte inntil 200 enkeltreiser i året. I likhet med det ordinære kollektivtilbudet er det store variasjoner i TT-tilbudet mellom fylkene.

Oslo Economics som evaluerte ordningen i 2022, pekte bl.a. på behov for økt likebehandling mellom fylker og mellom ulike brukergrupper. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet derfor Oslo Economics i 2024 forslag til nye retningslinjer og fordelingsnøkkel for tilskuddet. Formålet var å forenkle forvaltningen, styrke likebehandlingen av brukere og få en mer enhetlig ordning på tvers av fylkeskommuner. Arbeidet er i tråd med Stortingets føringer ved behandlingen av Prop. 1 S (2011–2012) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2011–2012) og Innst. 13 S (2015–2016). Berørte aktører ble involvert i prosessen.

For å oppnå en bedre fordeling av midlene justerte Samferdselsdepartementet tilskuddet i 2025, slik at det i større grad samsvarte med fylkeskommunenes faktiske forbruk. Dette gjorde det mulig å utvide ordningen geografisk, slik at samtlige fylker nå får dekt mellom 50 og 70 pst. av kostnaden for å tilby 200 reiser til de aktuelle brukergruppene. Justeringen var en prøveordning i 2025. Departementet legger opp til å videreføre justeringen og gjeldende retningslinjer i 2026.

Fylkeskommunene har gitt tydelige signaler om at de trenger god tid til å tilpasse egne TT-ordninger ved ev. større endringer i den statlige utvidede TT-ordningen. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med utvikling av ordningen i 2026.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Det foreslås bevilget 1 238,3 mill. kr.

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig transporttilbud hele året mellom Bergen og Kirkenes i begge retninger for distansereisende og tilby godstransport nord for Tromsø. Distansereisende er passasjerer som kjøper billett på selvvalgt strekning, med ev. tillegg for lugar og ordinære måltider ombord.

Staten har inngått tre avtaler om sjøtransporttjenester for Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030. To av avtalene er inngått med Hurtigruten Coastal AS for henholdsvis fire og tre skip, og én avtale er inngått med Havila Kystruten AS for fire skip. Hurtigruten Coastal AS vil ifølge kontrakten motta 872,7 mill. kr, mens Havila Kystruten AS vil motta 365,6 mill. kr. Avtalene omfatter klima- og miljøkrav som sikrer at CO_2-utslippene fra skipene som betjener ruten, blir betydelig lavere enn i forrige kontraktsperiode.

Antallet distansereisende har vært fallende de senere årene, fra rundt 300 000 i 2015 til 160 000 i 2024.

Samferdselsdepartementet har gjennomført en transport- og miljøfaglig utredning av kystrutens innretning etter 2030. I utredningen gis råd om hvilket transportbehov kystrutevirksomheten skal dekke, hvilke miljøkonsekvenser den har og mulighetene for ytterligere skjerping av miljøkravene. En rapport som er utarbeidet av Oslo Economics, er sendt på høring. Departementet vil vurdere anbefalingene i utredningen og høringssvarene med sikte på å avklare fremtidens opplegg for kystruten i løpet av 2026.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det foreslås bevilget 214,3 mill. kr, som er en økning på 24,2 pst. fra saldert budsjett 2025.

Bevilgningsforslaget følger opp regjeringens strategi i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* om en digital satsing på mer sømløse reiser og bedre bruk av data. Målet er at de reisende skal få en enklere og mer sømløs reisehverdag, og at aktørene i transportsektoren skal få bedre data som grunnlag for å styre trafikk, utnytte kapasitet, håndtere avvik og forbedre sin transportplanlegging.

De reisende må oppleve kollektivtilbudet som et høykvalitets transporttilbud dersom dette skal kunne konkurrere med privatbilen. Det må være enkelt å få oversikt over rutetider, stoppesteder og bytter, og det må være lett å reise sømløst på tvers av operatører og transportformer. For å legge til rette for dette er Entur et viktig verktøy for staten. Bevilgningen på posten skal gå til å videreutvikle og drifte Enturs digitale løsninger og oppfylle internasjonale forpliktelser knyttet til å gjøre tilgjengelig informasjon om mobilitetstilbudet.

Entur samler inn data om rutetider, stoppesteder, priser og sanntidsinformasjon om kollektivtransporten på en åpent tilgjengelig plattform og tilbyr grunnleggende tjenester innen reiseplanlegging og billettering.

I tillegg til tradisjonell kollektivtransport inkluderer mobilitetsmarkedet også ulike former for delingsmobilitet som f.eks. sparkesykler eller delebiler. Mobilitetsmarkedet står i dag overfor flere forandringer. Dette omfatter bl.a. endringer i reisemønster og behov for større billettfleksibilitet samt økt bruk av dynamiske rutetider og priser. I tillegg er det økte forventninger hos de reisende til trafikkinformasjonen om bl.a. forsinkelser, klimagassutslipp, muligheten for sømløs dør-til-dør-mobilitet gjennom sanntidsinformasjon om tilgjengelige sparkesykler og andre former for delingsmobilitet. Disse endringene krever mer av Enturs digitale løsninger som må videreutvikles for å inkludere oppdatert og tilgjengelig informasjon til de reisende om mobilitetstilbudet i ulike deler av landet. Det blir også lagt opp til bedre informasjon om universell utforming både for stoppesteder og kjøretøy.

I 2024 inkluderte Enturs app enkeltbilletter fra alle fylkeskommunale kollektivselskaper samt andre billettyper for flere av dem. Entur har også lagt til rette for salg av billetter for Flybussen på flere strekninger. Ved utgangen av 2024 kunne Entur-appen tilby billetter til 97 pst. av kollektivreisene i landet, og reiseplanleggeren hadde i løpet av 2024 over 46 millioner reisesøk. Entur samarbeider tett med kollektivaktørene om utvikling av nye løsninger, og samarbeidet vil bli ytterligere styrket i 2026. I 2025 har Entur innført salg av gjennomgående jernbanereiser på strekningen Oslo–København og arbeider videre med løsninger som skal støtte generelt salg av internasjonale jernbanereiser.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det foreslås bevilget 22,9 mill. kr.

Bevilgningen dekker Enturs utgifter for fylkeskommuners og transportoperatørers tilknytning til og bruk av felles elektroniske støttesystemer for billettsalg. Utgiftene finansieres ved at fylkeskommuner og transportoperatører betaler gebyr tilsvarende bevilgningen på posten, jf. kap. 4330 Særskilte transporttiltak, post 01 Gebyrer. Gebyret fastsettes etter hvilke tjenester som defineres som grunntjenester i elektronisk billettering, og

det gjelder for aktører som driver rutegående persontransport og som bruker systemene. Hvilke tjenester dette gjelder og prisingen av dem, besluttes etter dialog mellom Jernbanedirektoratet, fylkene og transportselskapene. Jernbanedirektoratet administrerer gebyrordningen og innholdet i den samt fordeler gebyret mellom aktørene. Gebyret skal være kostnadsdekkende. Jernbanedirektoratet fastsetter nasjonale retningslinjer for elektroniske billettsystemer i samarbeid med aktørene og bestiller de grunnleggende tjenestene som trengs fra Entur.

Post 78 Tettere samarbeid om data

Det foreslås bevilget 38,9 mill. kr.

Bevilgningen dekker faglig samarbeid og IKT-utviklingsarbeid rettet mot teknisk tilrettelegging for datadeling og bruk av offentlige data fra de statlige transportvirksomhetene. Samarbeidet koordineres av Entur som, i tillegg til å delta i samarbeidet, også forvalter den tildelte bevilgningen.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* understrekes betydningen av at staten legger til rette for økt og bedre bruk av data som genereres i transportsektoren. Det økte datatilfanget kan brukes som grunnlag for innsikt, prediksjon, prosess- og beslutningsoptimalisering mv. og bidra til å løse transportpolitiske utfordringer på en bedre og mer effektiv måte. Dette gjelder innenfor den enkelte transportform, men også på tvers av transportformene. Ettersom tilgang til store datamengder kan gi bedre oversikt over status og prognoser for elementer og aktiviteter i transportsystemet, er det også store muligheter knyttet til analyse og innsikt ved hjelp av kunstig intelligens. Dette kan gi gevinster som bedre planlegging, mer målrettet drifts- og vedlikeholdsinnsats, mer avanserte former for trafikkstyring og påvirkning av trafikk- og reiseadferd. Videre kan det gi gevinster som bedre informasjon til de reisende, bedre grunnlag for forskning samt en rekke andre områder for bruk, analyse og innsikt basert på tverrsektorielle datasett.

Store deler av de statlige transportvirksomhetenes data er i dag ikke tilrettelagt for deling, og det mangler verktøy og komponenter for enkelt og trygt å kunne dele og få tilgang til å bruke data på tvers av etater og selskaper i sektoren. Det er også i liten grad etablert automatiserte prosesser for å dele data. Verdien av data ligger i den faktiske bruken, og skal det oppnås økt og bedre bruk av data og stordata på tvers av virksomheter i sektoren, må nevnte barrierer for deling av data og bruk håndteres.

Samarbeidet om data mellom de av Samferdselsdepartementets underliggende virksomheter (etater, selskaper og foretak) der det er definert relevante grenseflater for samarbeid, startet opp i 2022. I løpet av 2024 arbeidet virksomhetene sammen om datasett knyttet til reisemønster på tvers av transportformer, tekniske løsninger for tilgangsstyring av data og juridiske problemstillinger knyttet til deling og videre bruk av ulike typer data.

Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Gebyrer	21 300	22 100	22 900
	Sum kap. 4330	21 300	22 100	22 900

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 22,9 mill. kr i gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, *kan overføres*	2 033 653	2 365 000	2 130 000
66	Tilskudd til byområder, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30*	3 847 558	4 547 000	4 469 000
	Sum kap. 1332	5 881 211	6 912 000	6 599 000

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2025 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Regjeringen viderefører den langsiktige satsingen for attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet. I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* varslet regjeringen at den vil styrke arbeidet med, og fortsette satsingen på, byvekstavtalene. I regjeringens politiske prioriteringer er det lagt opp til å fortsette den sterke satsingen i 14 byområder gjennom byvekstavtalene og andre ordninger for å gjøre reisehverdagen enklere i og rundt byene.

Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene er nullvekst i persontransport med bil, ofte omtalt som nullvekstmålet. Målet dekker flere viktige hensyn og er:

> *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»*

Dette målet ligger til grunn for byvekstavtalene, som er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Ved å samordne areal- og transportpolitikken bidrar alle forvaltningsnivåene til å nå felles mål og øke nytten av de tiltakene og investeringene som gjøres i byområdene.

Det er inngått byvekstavtaler for de fire største byområdene, Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, samt for Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma.

Nullvekstmålet skal nås før byvekstavtalene løper ut. Utviklingen i personbiltrafikken måles mot et referanseår som er fastsatt for hvert byområde. Sammenliknet med den enkelte avtales referanseår er personbiltrafikken på omtrent samme nivå i Oslo-området og Bergens-området, mens den ligger over for Trondheims-området og Nord-Jæren. Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen har så langt en reduksjon i personbiltrafikken.

Kollektivtrafikken var i 2022 tilbake på nivået før koronapandemien på Nord-Jæren og i Bergens-området. Tilsvarende skjedde for Trondheims-området i 2023 og Oslo-området i 2024.

Frem mot 2036 ventes biltrafikken å vokse med uendret virkemiddelbruk. Det er behov for å følge den langsiktige utviklingen nøye. Måloppnåelse forutsetter en videre satsing på kollektivtransport, sykkel og gange som gir trygge og effektive løsninger for myke trafikanter. Bompenger og parkeringspolitikk som virker restriktivt på biltrafikken, og en konsentrert arealbruk som reduserer transportbehovet, blir også avgjørende. Med kortere avstand mellom boliger, arbeidsplasser, servicetilbud og handel kan persontransporten i større grad skje til fots, på sykkel og med kollektivtransport i stedet for med bil.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 arbeider Samferdselsdepartementet for å legge til rette for økt lokal handlefrihet i prioriteringene, mer oversiktlig finansiering, mer målstyring og effektiv ressursbruk. Et viktig grep er å forenkle tilskuddsstrukturen i byvekstavtalene, slik at virkemiddelbruken i større grad kan tilpasses behovene i det enkelte byområdet. Dette er innført for tre mindre byområder og vil komme på plass i de fire største byområdene etter reforhandling av byvekstavtalene.

Statens vegvesen leder et arbeid med å utarbeide byutredninger for de fire største byområdene. Arbeidet skal bli ferdig ved utgangen av 2025. Byutredningene vil gi bedre innsikt i hvordan nullvekstmålet kan nås gjennom ulike virkemiddelpakker, og de blir et viktig faglig grunnlag

for kommende reforhandlinger av byvekstavtalene. Det er foreløpig ikke besluttet når reforhandlingene skal gjennomføres.

Videre vil Statens vegvesen fortsette arbeidet for å få en mer effektiv ressursbruk, løfte målstyring og arealbruk høyere på dagsorden i byvekstavtalene, få bedre oversikt over trafikkdata i byene, og bidra med vurderinger av hvordan bompengeoppleggene kan gjøres mer treffsikre og bidra til måloppnåelse.

I storbyområdene er utviklingen i ulykker for syklister alvorlig. I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 har Samferdselsdepartementet gitt Statens vegvesen i oppdrag å utvikle en supplerende indikator for trafikksikkerhet. Arbeidet har frist til utgangen av 2025. Dette vil gi partene i byvekstavtalene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for trafikksikkerhetstiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak.

Buskerudbyen og Grenland har i dag belønningsavtaler, men er også omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Utover i planperioden for Nasjonal transportplan 2025–2036 vil det være aktuelt å invitere disse byområdene til forhandlinger om byvekstavtaler.

Midlene som tildeles gjennom belønningsavtalene, skal bidra til å nå nullvekstmålet i de to byområdene. Ordningen skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse ved å dempe veksten i personbiltransporten, gjennom å legge til rette for gående og syklende og økt bruk av kollektivtransport. Belønningsavtalene skal legge til rette for en markert endring i transportutviklingen i de aktuelle byområdene.

Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet er øremerket fem mindre byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Fra 2025 er tilskuddet utvidet til en fireårig søknadsbasert ordning. Dermed legges det til rette for økt langsiktighet og forutsigbarhet for tilskuddsmottakerne.

Mål og prioriteringer i 2026

I 2026 prioriterer regjeringen å følge opp de inngåtte byvekstavtalene. I tråd med innmeldt behov fra byene, prioriteres det midler til å starte opp flere nye mindre investeringstiltak for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange.

For Grenland settes det av midler til å følge opp belønningsavtalen for 2025–2028, og for Buskerudbyen settes det av midler til å inngå en ev. ny belønningsavtale. Gjeldende avtale løper ut i 2025.

For Ålesund, Bodø og Haugesund som omfattes av tilskuddet til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet, settes det av midler til å følge opp inngåtte avtaler. Det settes også av midler til å ev. inngå en tilsvarende avtale for Vestfoldbyen.

Det foreslås til sammen om lag 7,1 mrd. kr over Samferdselsdepartementets budsjett til byvekstavtalene, belønningsavtalene og avtaler om tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i 2026. Tabell 4.21 viser statens direkte bidrag til disse avtalene, fordelt på kapittel og post.

I tillegg settes det av midler til statlige investeringsprosjekter i byområdene over vei- og jernbanebudsjettene, som f.eks. E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder, E39 Osli–Hove i Rogaland og rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag, stasjonstiltak for nye lokaltog på strekningene Oslo–Ski, Drammen–Dal og Stabekk–Moss i Oslo-området og utbygging for to tog i timen på Trønderbanen mellom Melhus–Stjørdal/Steinkjer. Disse er nærmere omtalt under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål.

Tabell 4.21 Statens direkte bidrag til avtaler i byområdene

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr
1320	30	Riksveiinvesteringer. *Gang-, sykkel- og kollektivtiltak*	436
1332	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 130
1332	66	Tilskudd til byområder	4 469
1352	72 og 73	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer og Kjøp av infrastruktur – investeringer. *Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen*	91
Sum			7 126

Med unntak av deler av bevilgningen på post 66, går det statlige bidraget til å følge opp byvekstavtalene i de fire største byområdene. Samlet utgjør dette om lag 6,2 mrd. kr, med om lag 3,6 mrd. kr over post 66.

Til byvekstavtalene for Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma er det lagt til grunn om lag 600 mill. kr i statlig tilskudd over post 66.

Videre er det lagt til grunn 225 mill. kr over post 66 til belønningsavtalen for Grenland og til en ev. ny belønningsavtale for Buskerudbyen, mens det til avtaler om tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet er lagt til grunn 45 mill. kr.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Det foreslås bevilget 2 130 mill. kr.

Midlene går til å dekke om lag 54 pst. av utbyggingskostnadene til store kollektivprosjekter som utbetales etter fremdrift. Inkludert tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene som utbetales over post 66, utgjør det årlige statlige bidraget til de store kollektivprosjektene om lag 70 pst.

Ordningen med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter gjelder fem prosjekter i de fire største byområdene. Det statlige bidraget blir fastsatt ved avtaleinngåelse, og det tildeles i tråd med de fastsatte retningslinjene for tilskuddsordningen og fremdriften i prosjektene. Bompenger kan brukes som lokal andel.

På grunnlag av gjeldende avtaler legges det opp til denne fordelingen i 2026 til de tre prosjektene som nå bygges

- 1 710 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Akershus
- 194 mill. kr til Metrobuss i Trondheim
- 226 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren

Tilskuddsordningen omfatter også Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen som ble åpnet i 2022, og ny T-banetunnel i Oslo der utbetaling av statlig tilskudd først vil skje i utbyggingsfasen. Innenfor rammene i Nasjonal transportplan 2025–2036 er det også lagt til grunn statlige midler til oppstart av Bybanen til Åsane i Bergen i løpet av planperioden.

Post 66 Tilskudd til byområder

Det foreslås bevilget 4 469 mill. kr. Siden finansiering av mindre investeringsprosjekter på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler innebærer statlige forpliktelser om tilskudd ut over budsjettåret, foreslås det en tilsagnsfullmakt på 2 100 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Midlene går til ulike tilskudd til byområder som vist i tabell 4.22.

Tabell 4.22 Tilskudd til byområder over kap. 1332, post 66

	Mill. kr
Tilskudd til byvekstavtaler	598
Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	225
Belønningsmidler til byvekstavtaler	1 426
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	250
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene	1 186
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	63
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	676
Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet	45
Sum	4 469

Byområdene med byvekstavtaler følger et rapporteringsopplegg for bruk av tilskuddsmidlene som Statens vegvesen har utarbeidet. Under *Byomtaler – byvekstavtaler* er det rapportert resultater fra disse byområdene.

De siste årene har deler av tilskuddsmidlene som staten har utbetalt til fylkeskommunene i de fire største byområdene, stått ubrukt. Det har blitt satt i verk tiltak for å redusere dette, og fra 2021 til 2024 ble det akkumulerte mindreforbruket i fylkes-

kommunene vesentlig redusert. Prognosene per 30. april 2025 viser at mindreforbruket i fylkeskommunene blir ytterligere redusert.

Som ett av flere tiltak for å redusere mindreforbruket i fylkeskommunene, ble bevilgningen på kap. 1332, post 66, redusert i 2022. Statens vegvesen holdt også tilbake midler i 2023 på bakgrunn av mottatte prognoser. Det legges til grunn at disse midlene blir utbetalt senere i avtaleperioden, slik at det samlede bidraget for å oppfylle statens del av felles innsats i avtalene blir fulgt opp. Dette vurderes i de årlige budsjettprosessene ut fra innmeldt behov og disponible midler i byområdene. Det legges opp til at deler av midlene som er holdt tilbake, blir utbetalt i 2026. Tilskudd som tidligere har vært utbetalt jevnt over avtaleperioden, vil derfor kunne variere noe mellom år for å legge til rette for en mer effektiv bruk av midler.

Tilskudd til byvekstavtaler

Det settes av 598 mill. kr.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er det lagt til grunn at finansieringsstrukturen for byvekstavtalene skal forenkles. Flere tilskuddsordninger innenfor byvekstavtalene vil bli samlet i en ny tilskuddsordning, *Tilskudd til byvekstavtaler*. Dette er innført for byvekstavtalene med Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma fra 2025. For de øvrige byområdene gjennomføres endringen når nye eller reforhandlede byvekstavtaler inngås.

Færre tilskuddsordninger og mindre øremerking åpner for større fleksibilitet i bruken av midlene i byvekstavtalene og øker dermed handlingsrommet for partene til å vurdere hvilke virkemidler og tiltak som er nødvendige for å nå nullvekstmålet i det enkelte byområdet. Samtidig får de lokale partene et større ansvar for måloppnåelsen.

I 2026 legges det opp til denne fordelingen av midler

- Tromsø 180,0 mill. kr
- Kristiansandsregionen 231,1 mill. kr
- Nedre Glomma 187,3 mill. kr

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Det settes av 225 mill. kr.

Belønningsavtalene er som hovedregel fireårige avtaler. Byområdene skal sette mål og dokumentere en helhetlig virkemiddelbruk som bidrar til måloppnåelse i tråd med avtalen. Videre må byområdene endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå nullvekstmålet. Byområdene med belønningsavtaler følger et rapporteringsopplegg for bruk av tilskuddsmidlene som Statens vegvesen har utarbeidet. Her inngår også rapportering på tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

Utbetaling av belønningsmidler og resultater i 2024

I tråd med avtalte beløp ble det i 2024 utbetalt 163,1 mill. kr i belønningsmidler over kap. 1332, post 66, med denne fordelingen (avtaleperiode i parentes)

- Buskerudbyen (2022–2025) 93,4 mill. kr
- Grenland (2021–2024) 69,7 mill. kr

For å følge opp måloppnåelse følges trafikkutviklingen med personbil og utviklingen i kollektivreiser og reiser med sykkel og gange. Tabell 4.23 viser trafikkutviklingen med personbil i de to byområdene basert på trafikktellinger. I gjennomsnitt for årene 2022–2024 ble biltrafikken i Grenland redusert sammenlignet med referanseåret 2016 (byindeksen), mens den lå på omtrent samme nivå som i referanseåret i Buskerudbyen. Personbiltrafikken økte marginalt fra 2023 til 2024 i begge byområdene. Trafikkutviklingen med personbil i byområdene vil bli fulgt opp tett fremover, både i vurderingen av måloppnåelse i gjeldende belønningsavtaler og ved inngåelse av ev. nye avtaler.

Tabell 4.23 Utvikling i personbiltrafikken i byområder med belønningsavtale

Prosent

Byområde	Byindeksen[1]	2016–2024	2023–2024
Buskerudbyen	0,3	-0,7	0,1
Grenland	-1,5	-1,4	0,6

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2022–2024 sammenliknet med nivået i referanseåret 2016.

Belønningsmidler i 2026

Tabell 4.24 viser avtaleperiode og belønningsmidler for avtaleperioden og for 2026 for Grenland.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk inngår i belønningsmidlene i den nye avtalen som ble inngått i 2025, se omtale under. Dette vil også gjelde ved inngåelse av ev. ny belønningsavtale med Buskerudbyen, der avtalen går ut i 2025.

Tabell 4.24 Belønningsavtale i 2026

Mill. kr

Byområde	Avtale-periode	Belønnings-midler	Tildeling i 2026
Bypakke Grenland (Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan)	2025–2028	386 (2025-kr)	100,1

I 2026 legges det til grunn 124,9 mill. kr til belønningsmidler til Buskerudbyen til ev. ny belønningsavtale. Det forutsettes at Buskerudbyen kan godtgjøre at midlene vil bidra til å nå nullvekstmålet.

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det settes av 1 426 mill. kr.

Tilskuddet skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalene. I 2024 ble det utbetalt 1 911,8 mill. kr over kap. 1332, post 66, med denne fordelingen

- Oslo-området 381,3 mill. kr
- Bergens-området 365,0 mill. kr
- Trondheims-området 310,4 mill. kr
- Nord-Jæren 266,7 mill. kr
- Tromsø 200,1 mill. kr
- Nedre Glomma 173,8 mill. kr
- Kristiansandsregionen 214,5 mill. kr

For Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma inngår disse midlene fra 2025 i tilskudd til byvekstavtaler.

I 2026 legges det til grunn denne fordelingen

- Oslo-området 410,9 mill. kr
- Bergens-området 440,0 mill. kr
- Trondheims-området 318,2 mill. kr
- Nord-Jæren 257,0 mill. kr

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det settes av 250 mill. kr.

For Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren er det lagt til grunn 62,5 mill. kr til hvert byområde.

For Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma inngår disse midlene fra 2025 i tilskudd til byvekstavtaler.

Fra og med 2025 er øremerkingen av tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk fjernet for nye belønningsavtaler, jf. Prop. 92 S (2024–2025) *Forlengd innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing av tilskot i belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda* og Innst. 357 S (2024–2025). Dette er fulgt opp i den nye belønningsavtalen for Grenland der tilskuddet nå inngår i belønningsmidlene. Dette legges også til grunn ved ev. ny belønningsavtale for Buskerudbyen.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene

Det settes av 1 186 mill. kr.

Halvparten av tilskuddet var i utgangspunktet øremerket reduserte bompenger og halvparten bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Det ble senere åpnet for at hele tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering.

I Oslo-området, Trondheims-området og Bergens-området har lokale myndigheter besluttet at hele tilskuddet skal gå til tiltak for bedre kollektivtransport. På Nord-Jæren har lokale myndigheter valgt å ikke bruke denne muligheten, slik at midlene går til tiltak for et bedre kollektivtilbud og til reduserte bompengetakster.

I 2026 legges det opp til denne fordelingen

- Oslo-området 703,7 mill. kr
- Bergens-området 136,0 mill. kr
- Trondheims-området 33,9 mill. kr
- Nord-Jæren 312,4 mill. kr

Det årlige statlige bidraget til de store kollektivprosjektene utgjør om lag 70 pst. og består av dette tilskuddet samt midlene over post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Det settes av 63 mill. kr.

I tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren kompenserer staten for reduserte bompengeinntekter som følge av det lokale vedtaket om å fjerne rushtidsavgiften (tidsdifferensierte takster) på Nord-Jæren. Regjeringen har tidligere åpnet for at dette tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport, hvis det er lokalt ønske om det. Lokale myndigheter har valgt å ikke bruke denne muligheten. Videre bruk av disse midlene er aktuelt å vurdere i en kommende reforhandling av byvekstavtalen for Nord-Jæren.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Det settes av 676 mill. kr.

Midler til mindre investeringstiltak i byvekstavtalene kan brukes til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange på riksvei, kommunal vei og fylkesvei. Denne fleksibiliteten bidrar til å gjennomføre prosjekter og tiltak som gir best måloppnåelse. Midler til riksveitiltak finansieres over kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer. Samferdselsdepartementet forutsetter at prioriteringen av tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei øker måloppnåelsen i byvekstavtalene og/eller blir vurdert som mer kostnadseffektivt eller samfunnsøkonomisk lønnsomt enn tiltak langs riksvei.

Prioritering av prosjekter gjøres av avtalepartene som en del av arbeidet med handlingsprogrammet i det enkelte byområdet og i tråd med prinsippene for god porteføljestyring.

Det settes av om lag 370 mill. kr til å videreføre igangsatte prosjekter og om lag 300 mill. kr til å starte en rekke nye prosjekter for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i de fire største byområdene. Se omtale under *Byomtaler – byvekstavtaler*.

Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder

Det settes av 45 mill. kr.

Denne tilskuddsordningen legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).

Samferdselsdepartementet innførte i 2025 en søknadsbasert ordning der de aktuelle byområdene kan søke om fireårige avtaler. Byområdene får på denne måten større forutsigbarhet ved at de kan planlegge bruken av midler over flere år. Avtalene inngås med forbehold om Stortingets årlige bevilgning. Tildelingskriterier er bl.a. at byområdene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet og har en bypakke som er behandlet i Stortinget. Tilskuddet skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier samt kollektivtiltak. Det kan ikke brukes til drift av kollektivtransport.

I 2026 settes det av midler til å følge opp de fireårige avtalene som ble inngått i 2025 for Ålesund, Bodø og Haugesund og fastlands-Karmøy.

Bypakke for Tønsberg-regionen ble behandlet i Stortinget i juni 2025, jf. Prop. 95 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold* og Innst. 358 S (2024–2025). Det settes derfor av midler til ev. å inngå en tilsvarende avtale for Vestfoldbyen. Dette vil bli nærmere vurdert dersom Vestfold fylkeskommune søker om tilskudd.

Byomtaler – byvekstavtaler

Det er inngått tiårige byvekstavtaler for sju byområder; Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen. De siste byvekstavtalene ble inngått i oktober 2024 for Nedre Glomma og Kristiansandsregionen og gjelder for perioden 2024–2033.

Rapportering og måloppnåelse

Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavtalene, og målet skal nås før avtalene løper ut. Byindeksen er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet, og trafikkarbeid (kjøretøykilometer) er støtteindikator.

Byindeksen beregnes ut fra trafikktellinger og indikerer gjennomsnittlig trafikknivå de tre siste årene (2022–2024) sammenliknet med referanseåret for den enkelte byvekstavtalen. For å få et bredere bilde av utviklingen rapporteres det også på trafikknivået i 2024 sammenliknet med referanseåret og på endringen fra 2023 til 2024.

Metoden for å beregne byindeksen er beheftet med usikkerhet, og Statens vegvesen vurderer hvordan denne usikkerheten kan reduseres.

Det rapporteres også på transportmiddelfordeling, kollektivreiser og klimagassutslipp. Her rapporteres tall for referanseåret samt for 2023 og 2024. For klimagassutslipp er det foreløpig ikke publisert data for 2024. Annethvert år rapporteres det på indikatorer for arealbruk og parkering. Det rapporteres ikke på disse i år.

Rapportering på indikatorene går frem av omtalen av det enkelte byområdet.

Porteføljestyring

Porteføljestyring ligger til grunn for alle byvekstavtalene. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet for planlegging og gjennomføring. Ev. kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal fortrinnsvis håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte bompengetakster ut over gjennomsnittstaksten og/eller forlenget innkrevingsperiode for byområdenes bompengeordning.

Oslo-området

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus fylke.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Prop. 86 S (2016–2017) *Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036*, jf. Innst. 464 S (2016–2017), og Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2*, jf. Innst. 295 S (2017–2018), ligger til grunn for bompengeinnkrevingen i Oslopakke 3. Takst- og rabattsystemet er endret i flere omganger innenfor rammene av Stortingets behandling av disse proposisjonene.

Våren 2024 inngikk Oslo kommune og Akershus fylkeskommune en lokal avtale om Oslopakke 3. Avtalen innebærer enighet om takstøkninger i tre trinn (i 2025, 2026 og 2028), revidert portefølje og forlengelse av bompengepakken frem til 2045. Det pågår arbeid med mål om å legge frem en ny bompengesak om dette for lokalpolitisk behandling, og deretter for Stortinget.

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Oslopakke 3. I tillegg er det forutsatt bidrag fra private grunneiere og Oslo kommunes vognselskapsfond.

Jernbanedirektoratet har inngått rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Ruter AS, som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk i Oslo og Akershus fylke.

Fullmakt til å ta opp lån til Oslopakke 3

For å sikre rasjonell anleggsfremdrift på store prosjekter og videreutvikle eksisterende infrastruktur og kollektivtrafikktilbud i tråd med nullvekstmålet, er det planlagte aktivitetsnivået i perioden høyere enn inntektene.

Det lokalt vedtatte handlingsprogrammet for byvekstavtalen og Oslopakke 3 for perioden 2026–2029 innebærer at det må tas opp nye lån i 2026. For Oslopakke 3 har ikke Stortinget tidligere gitt en generell fullmakt til at bompengeselskapet Fjellinjen AS kan ta opp lån. Det må derfor gis et særskilt samtykke per låneopptak. Departementet viser til omtale av lån og maksimal lånegjeld i Oslopakke 3 i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for perioden 2026–2029 er det lagt til grunn et lånebehov på inntil 1,9 mrd. kr i 2026. Disse midlene vil gå til å dekke utgifter og sikre rasjonell fremdrift for Fornebubanen, i tillegg til andre vedlikeholds- og investeringstiltak på T-banen og drift av kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet foreslår i tråd med handlingsprogrammet at Fjellinjen AS i 2026 får fullmakt til å ta opp ytterligere lån på inntil 1,9 mrd. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Dette innebærer at den totale lånesaldoen vil bli om lag 5,5 mrd. kr, som er innenfor den maksimale lånegjelden.

Resultater 2024

For 2024 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabell 4.25 og 4.26 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen, og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.25 Trafikkutviklingen i Oslo-området

	Byindeksen[1]	2018–2024	2023–2024
Endring i trafikkmengde i pst.	0,3	0,4	0,1

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2022–2024 sammenliknet med nivået i referanseåret 2018.

Byindeksen indikerer måloppnåelse så langt. Trafikkmengden i 2024 lå marginalt over referanseåret. Trafikken fra 2023 til 2024 er tilnærmet uendret.

Trafikkarbeidet for personbiler har så langt gått ned med 3 pst. (fra 2018/2019 til 2023/2024).

Tabell 4.26 Supplerende indikatorer i Oslo-området

	2018 (Referanseåret)	2023	2024
Til fots, andel i pst.	24	30	30
Sykkel, andel i pst.	5	5	5
Kollektiv, andel i pst.	22	20	21
Bilfører, andel i pst.	38	34	33
Bilpassasjer, andel i pst.	8	8	8
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	345,4	343,8	351,4
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	41,5	44,1	44,8
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter	1 601	1 283	-

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for henholdsvis antall togreiser og kollektivreiser. Miljødirektoratet for klimagassutslipp.

Andelen reiser som bilfører gikk ned i 2024 sammenliknet med referanseåret, mens andelen reiser til fots økte. Andelen reiser med sykkel og kollektivtransport er om lag på nivå med referanseåret. Antall kollektivreiser økte fra 2023 til 2024 og passerte i 2024 nivået i referanseåret. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2023 enn i referanseåret.

Bruk av midler i 2024

Tabell 4.14 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024 i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale, redegjør for hva midlene var planlagt brukt til i 2024.

Midler til mindre investeringstiltak på riksvei ble bl.a. brukt til å bygge gang- og sykkelvei langs rv. 4 Brådalsstubben i Nittedal kommune og langs rv. 4 Årvoll–Sinsen i Oslo kommune. I tillegg ble det lagt til rette for sykling på strekningen Ryenkrysset–Konows gate i Oslo kommune. Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei ble bl.a. brukt til å starte gang-, sykkel- og kollektivtiltaket fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Nordre Follo kommune.

På grunn av lavere fremdrift enn forutsatt ble det statlige bidraget til Fornebubanen redusert med 150 mill. kr i 2024, jf. Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024* og Innst. 447 S (2023–2024). I tillegg ble forbruket av bompenger til Fornebubanen redusert med 610 mill. kr.

Mål og prioriteringer i 2026

Handlingsprogram for byvekstavtalen for perioden 2026–2029 ble vedtatt av Oslo bystyre og Akershus fylkesting i juni 2025, og det legges frem som orienteringssak i kommunene Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm i løpet av høsten 2025.

Tabell 4.27 viser foreløpig fordeling av midler i 2026. Prioriteringene er basert på vedtatt hand-

lingsprogram og vil avhenge av faktiske tildelinger.

Prioriteringen av tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, i kombinasjon med økte bompengetakster og andre virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk, forventes å bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom tiltak skjer i porteføljestyringen.

Tabell 4.27 Foreløpig fordeling av midler til Oslo-området i 2026

Mill. kr

	Statlige midler	Lokale midler	Bom-penger	Totalt
Mindre investeringstiltak på riksvei	135		11	146
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	8			8
Store kollektivprosjekter – Fornebubanen	1 710	52	2 233	3 995
Belønningsmidler til byvekstavtaler	411			411
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	63			63
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	704			704
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	258	498	355	1 111
Bompenger til drift av kollektivtransport			1 439	1 439
Andre store kollektivtiltak		8	2 041	2 049
Sum	3 289	558	6 079	9 926

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil i hovedsak gå til å videreføre igangsatte tiltak. Bl.a. er det lagt til grunn midler til å videreføre byggingen av to delstrekninger med gang- og sykkelvei langs E18 på strekningen Ås–Holstad i Ås kommune og bygging av gang- og sykkelvei langs rv. 150 på strekningen Gaustadalleen–Rektorveien i Oslo kommune. Det prioriteres i tillegg midler til å starte prosjektet Holmenveien–Dalsveien på rv. 150 i Oslo kommune.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Det settes av midler til knutepunktutvikling og oppgradering for universell utforming av stasjonene Jessheim og Hauketo. I tillegg nyttes statlige midler som tidligere er bevilget til tiltak på Ås stasjon. For nærmere omtale av øvrige jernbanetiltak i Oslo-området vises det til Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Store kollektivprosjekter – Fornebubanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter bygging av en ny sammenhengende tunnel for T-banen mellom Majorstuen stasjon og Fornebu, en strekning på om lag 8 km, samt bygging av seks nye T-banestasjoner. Prosjektet skal bidra til mer effektiv transport mellom Fornebu og Majorstuen og til å redusere belastningen på veinettet i området og inn og ut fra Oslo i vestkorridoren.

Det statlige tilskuddet til Fornebubanen var opprinnelig fastsatt til 8,1 mrd. 2020-kr. I 2023 økte det statlige tilskuddet med om lag 607 mill. 2023-kr. Til sammen utgjør det statlige bidraget over post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, 11,9 mrd. 2026-kr. I tillegg brukes det statlige midler over post 66 Tilskudd til byområder, til prosjektet.

På grunn av forsinkelser i prosjektet har behovet for midler vært lavere enn det som ble lagt til grunn i de årlige statsbudsjettene. Bevilgningen på posten er derfor redusert de siste årene.

Tabell 4.28 Fornebubanen

Mill. kr

		Budsjett 2026				Restbehov 01.0127	
Styrings-ramme[1]	Prognose sluttkostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bom-penger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
30 209	30 126	1 710	704	52	2 333	2 697	5 392

[1] Ny styringsramme (P50) ble vedtatt i juni 2022 og satt til 23,3 mrd. 2021-kr.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil i all hovedsak brukes til å styrke kollektivtilbudet, til fremkommelighetstiltak innen kollektivtrafikken, prispakke barn og ungdom samt mindre sykkeltiltak.

Bruk av tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk besluttes i løpet av 2026.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det lagt opp til at hele tilskuddet skal gå til Fornebubanen.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre igangsatte gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Bl.a. er det lagt til grunn midler til å videreføre etableringen av Bryn kollektivknutepunkt i Oslo kommune, bygging av gang- og sykkelvei langs fv. 152 på strekningen Kirkeveien og Langhusveien i Nordre Follo kommune samt langs Gamle Strømsvei i Lillestrøm kommune.

Det prioriteres i tillegg midler til å starte nye tiltak, bl.a. fortau langs Humleveien og Sørjordet ved Hebekk skole i Nordre Follo kommune, legge til rette for gående og syklende langs fv. 179 Hauerseterveien i Ullensaker kommune og bygge kollektivfelt langs kv. 155 Ljabruveien i Oslo kommune.

Bompenger til drift av kollektivtransport

I 2026 er det satt av bompenger til å styrke driften av kollektivtrafikken i avtaleområdet. Midlene brukes bl.a. til drift av T-bane og trikk, busstilbud samt til forberedelse til drift av Fornebubanen.

Andre store kollektivtiltak

Midlene vil i hovedsak gå til tiltak for å oppgradere og vedlikeholde T-bane- og trikkesystemet. Det er i tillegg satt av midler til nytt signalsystem (kommunikasjonsbasert togstyring, CBTC) på T-banen, oppgradering av Majorstuen stasjon, høystandard kollektivtrasé Oslo grense–Kjeller og til å planlegge T-baneforlengelse til Lørenskog.

Bergens-området

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden.

Stortinget behandlet i 2017 Bypakke Bergen, jf. Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Innst. 90 S (2017–2018). Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøløftet. Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Bypakke Bergen.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Vestland fylkeskommune ved Skyss om rute-, takst- og billettsamarbeid.

Resultater 2024

For 2024 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Nullvekst måles innenfor de geografiske grensene til kommunene Bergen, Lindås, Os, Fjell og Askøy slik de var før 1. januar 2020. Øvrige indikatorer følger de nye kommunegrensene. Tabell 4.29 og 4.30 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen, og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.29 Trafikkutviklingen i Bergens-området

	Byindeksen[1]	2018–2024	2023–2024
Endring i trafikkmengde i pst.	-0,1	0,0	0,0

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2022–2024 sammenliknet med nivået i referanseåret 2018.

Byindeksen indikerer måloppnåelse så langt. Trafikkmengden i 2024 lå på samme nivå som referanseåret.

Trafikkarbeidet for personbiler har så langt økt med 2 pst. (fra 2018/2019 til 2023/2024).

Tabell 4.30 Supplerende indikatorer i Bergens-området

	2018 (Referanseår)	2023	2024
Til fots, andel i pst.	22	24	24
Sykkel, andel i pst.	3	4	4
Kollektiv, andel i pst.	14	15	15
Bilfører, andel i pst.	49	44	44
Bilpassasjer, andel i pst.	10	10	9
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	67,7	81,3	85,4
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	0,9	0,8	1,0
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter	466	350	–

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Miljødirektoratet for klimagassutslipp.

Selv om det er små endringer i reisemiddelfordelingen, viser reisevaneundersøkelsen at andelen reiser som bilfører gikk ned sammenliknet med referanseåret, mens andelen reiser til fots og med sykkel er stabil. Antallet kollektivreiser er langt høyere enn i referanseåret. Etter åpningen av dobbeltsporet mellom Arna og Bergen i mai 2024, med sterkt forbedret rutetilbud, har passasjertallene på lokaltoget økt med om lag 60 pst. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2023 enn i referanseåret.

Bruk av midler i 2024

Tabell 4.18 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024 i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale redegjør for hva midlene var planlagt brukt til i 2024.

Midler til mindre investeringstiltak på riksvei ble i hovedsak brukt til å gjennomføre tiltak på sykkelstamveien i Bergen kommune. Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei ble brukt til prosjekter i alle de fem kommunene i Miljøløftet, bl.a. fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane i Askøy kommune og fv. 552 Hatvikvegen i Bjørnafjorden kommune.

Mål og prioriteringer i 2026

Handlingsprogram for Miljøløftet for perioden 2026–2029 ble vedtatt av lokale parter våren 2025.

Tabell 4.31 viser foreløpig fordeling av midler. Prioriteringene er basert på handlingsprogrammet og vil avhenge av faktiske tildelinger.

De prioriterte prosjektene og tiltakene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken. I tillegg videreføres midler til sykkelstamveien til Bergen sentrum fra sør. Dette forventes å bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom tiltak skjer i porteføljestyringen.

Tabell 4.31 Foreløpig fordeling av midler til Bergens-området i 2026

Mill. kr

	Statlige midler	Lokale midler	Bom-penger	Totalt
Mindre investeringstiltak på riksvei	112			112
Store kollektivprosjekter – Bybanen til Åsane[1]			225	225
Belønningsmidler til byvekstavtaler	440			440
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	63			63
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	136			136
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	163			163
Sum	914		225	1 139

[1] Det legges til grunn bompenger. Ev. statlig bidrag er ikke fastsatt.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil i hovedsak gå til å videreføre allerede igangsatte tiltak. Arbeidene med bygging av gang- og sykkelvei på E39 på strekningene Nesttun–Skjold og Bradbenken–Glass Knag i Bergen kommune videreføres. I tillegg gjennomføres fremkommelighetstiltak for kollektivtransporten ved Nygårdstangkrysset på E16 i Bergen kommune.

Store kollektivprosjekter – Bybanen til Åsane

I handlingsprogrammet til Miljøløftet er det satt av bompenger til forberedende arbeider for Bybanen til Åsane, som er byggetrinn 5 for Bybanen i Bergen. Finansiering av dette byggetrinnet er ikke en del av den gjeldende byvekstavtalen.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* har regjeringen prioritert 70 pst. statlig bidrag til prosjektet. Videre planlegger Statens vegvesen å forlenge E39 Fløyfjelltunnelen nordover og utbedre eksisterende Fløyfjelltunnel. Forlenging av Fløyfjelltunnelen er en forutsetning for å bygge Bybanen til Åsane. Disse riksveiprosjektene og Bybanen til Åsane må derfor vurderes i sammenheng.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Bergen kommune er i gang med reguleringsplanlegging av en tunnelløsning for bybanen gjennom deler av Bergen sentrum, som er en annen løsning enn det som ligger i de vedtatte reguleringsplanene. Etter at reguleringsplanen er vedtatt og ny ekstern kvalitetssikring for hele prosjektet er gjennomført, vil det bli aktuelt for staten å gå i forhandlinger om statlig bidrag til bybaneprosjektet.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil i hovedsak bli brukt til drift av kollektivtransport og mindre kollektivtiltak.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil gå til takstreduksjon for periodebilletter.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det lagt opp til at hele tilskuddet skal gå til Bybanen i Bergen.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre igangsatte gang-, sykkel- og kollektivtiltak, bl.a. utbedre fv. 5308 langs Sagstadvegen i Alver kommune med bygging av ny gang- og sykkelvei, Knarvikplanen i Alver kommune og bygge gang- og sykkelløsning langs fv. 522 Hatvikvegen i Bjørnafjorden kommune. Det prioriteres i tillegg midler til å starte enkelte nye tiltak, bl.a. Skogsskiftet sentrumsområde i Øygarden kommune, Leknesveien på fv. 5452 i Alver kommune og bygging av snarveier på Osøyri i Bjørnafjorden kommune.

Trondheims-området

I 2023 ble det inngått en reforhandlet byvekstavtale for perioden 2023–2029 mellom Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Trøndelag fylkeskommune og kommu-

nene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal.

Bypakke Trondheim er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøpakken. Endringer i bypakken ble sist behandlet i Stortinget i 2023, jf. Prop. 113 S (2022–2023) *Utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag* og Innst. 481 S (2022–2023). Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Bypakke Trondheim.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har gjort lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede ny bypakke for Trondheim. Statens vegvesen har satt i gang arbeidet med utredningen.

Resultater 2024

For 2024 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabell 4.32 og 4.33 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.32 Trafikkutviklingen i Trondheims-området

	Byindeksen[1]	2019–2024	2023–2024
Endring i trafikkmengde i pst.	5,1	0,5	-1,6

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2022–2024 sammenliknet med nivået i referanseåret 2019.

Byindeksen indikerer at trafikkmengden ligger over nullvekstmålet. Utviklingen følges nøye og vurderes løpende. Fra 2023 til 2024 var det en reduksjon i trafikken.

Trafikkarbeidet for personbiler har så langt økt med 6 pst. (fra 2018/2019 til 2023/2024).

Tabell 4.33 Supplerende indikatorer i Trondheims-området

	2019 (Referanseår)	2023	2024
Til fots, andel i pst.	24	27	27
Sykkel, andel i pst.	9	8	8
Kollektiv, andel i pst.	12	13	13
Bilfører, andel i pst.	45	40	40
Bilpassasjer, andel i pst.	10	10	10
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	39,8	41,2	44,0
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	0,6	1,1	1,4
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter[1]	359	322	–

[1] I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet var klimagassutslipp i Trondheims-området oppgitt til 300 i referanseåret. Avtaleområdet for byvekstavtalen i Trondheims-området ble utvidet med kommunene Orkland og Skaun fra 2023. Tallet i referanseåret er justert for nytt avtaleområde.

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Miljødirektoratet for klimagassutslipp.

Det er små endringer i transportmiddelfordelingen fra referanseåret til 2024. Andelen gående økte noe, mens andelen reiser som bilfører gikk noe ned. Antall kollektivreiser fortsetter å øke, og for jernbanen har antall reiser mer enn doblet seg siden 2019. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2023 enn i referanseåret.

Bruk av midler i 2024

Tabell 4.21 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024 i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale redegjør for hva midlene var planlagt brukt til i 2024.

Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei ble brukt til Saupstadbrua som åpnet for gang- og sykkeltrafikk i 2024. I tillegg ble to strekninger ferdigstilt langs fv. 6654 Ringvåvegen.

På grunn av forsinket fremdrift ble det statlige bidraget til Metrobuss redusert med 140 mill. kr i 2024, jf. Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024* og Innst. 447 S (2023–2024).

Mål og prioriteringer i 2026

Handlingsprogram for Miljøpakken for perioden 2025–2029 ble vedtatt av lokale parter vinteren 2025. Tabell 4.34 viser foreløpig fordeling av midler i 2026. Prioriteringene er basert på vedtatt handlingsprogram og vil avhenge av faktiske tildelinger.

De prioriterte prosjektene forbedrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken i sentrumsområdene. Prosjektene styrker konkurransekraften til kollektivtransport, sykkel og gange sett opp mot bil, noe som forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Tabell 4.34 Foreløpig fordeling av midler til Trondheims-området i 2026

Mill. kr

	Statlige midler	Lokale midler	Bom-penger	Totalt
Store riksveiprosjekter	100			100
Mindre investeringstiltak på riksvei	70		29	99
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	39			39
Store kollektivprosjekter – Metrobuss	194		57	251
Belønningsmidler til byvekstavtaler	318			318
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	63			63
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	34			34
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	192			192
Bompenger til drift av kollektivtiltak			147	147
Sum	1 010		233	1 243

Store riksveiprosjekter

Prosjektet rv. 706 Nydalsbrua ble åpnet for trafikk i 2023. I 2026 videreføres arbeidene med ombygging av gamle Sluppenbru til gang- og sykkelbru, som del av tilknytningene til Nydalsbrua.

Det ble tidligere brukt bompenger til å forskuttere statlige midler til prosjektet. I bevilgningsforslaget på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, er det derfor lagt til grunn statlige midler til refusjon av denne forskutteringen.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil brukes til å starte byggingen av hovedsykkelveien langs rv. 706 på strekningen Gildheim–Leangbrua og langs E6 på strekningen Tonstad–Selsbakk, begge i Trondheim kommune.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Det settes av midler til å fullføre byggetrinn 2 Trondheim S. For nærmere omtale av øvrige jernbanetiltak i Trondheims-området vises det til Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Store kollektivprosjekter – Metrobuss

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Metrobussprosjektet omfatter bygging av et helhetlig busskon-

sept med høy kvalitet på veiinfrastrukturen, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Prosjektet legger til rette for et tilbud med god komfort og høy standard som vil gi god fremkommelighet og regularitet for kollektivtransporten i Trondheim.

I 2026 settes det av midler til videre arbeid på første del av gateprosjektet Kongens gate og videre utbygging av Innherredsveien øst.

Det statlige tilskuddet til Metrobuss var opprinnelig fastsatt til 1,7 mrd. 2019-kr. I 2023 økte det statlige tilskuddet med om lag 121 mill. 2023-kr. Til sammen utgjør det statlige bidraget til Metrobuss 2,5 mrd. 2026-kr over post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter. I tillegg brukes det statlige midler over post 66 Tilskudd til byområder til prosjektet.

På grunn av forsinkelser i prosjektet har behovet for midler vært lavere enn det som ble lagt til grunn i de årlige statsbudsjettene. Bevilgningen på posten er derfor redusert de siste årene.

Tabell 4.35 Metrobuss

Mill. kr

		Budsjett 2026				Restbehov 01.01.27	
Styringsramme[1]	Prognose sluttkostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bompenger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
5 120	5 120	194			57	1 337	652

[1] Styringsramme inkl. mva.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene brukes bl.a. til drift av kollektivtrafikk, sykkeltiltak på fylkesvei og kommunal vei, informasjonsarbeid og kampanjer for redusert bilbruk.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil bli brukt bl.a. til takstreduksjon for å øke passasjerbelegget i perioder med lav trafikk og for å få flere til å bruke kollektivtransport for reiser på fritida. Det er også innført en ordning med fleksibel billett.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det forutsatt at hele tilskuddet skal gå til Metrobuss.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre byggingen av hovedsykkelveien langs Klæburuta og Brøseruta samt til å forbedre forholdene for kollektivtransporten, gående og syklende på fv. 6666 Singsakerringen i Trondheim kommune. Det prioriteres også midler til å starte en rekke nye prosjekter, bl.a. delstrekningene Gløshaugveien–Vollabakken og Strindvegen–S.P. Andersens vei på Klæbuvegen i Trondheim kommune og en tverrforbindelse for gående og syklende i Stjørdal kommune.

Bompenger til drift av kollektivtiltak

Midlene brukes i hovedsak til økt kapasitet i busstilbudet og tilbudsutvikling i avtaleområdet, men også til drift av lokalbuss i omegnskommunene til Trondheim i henhold til mobilitetsplan og til mindre tiltak på holdeplasser.

Nord-Jæren

I 2020 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.

Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Bymiljøpakken. Endringer i bypakken ble sist behandlet i Stortinget i juni 2025, jf. Prop. 92 S (2024–2025) *Forlengd innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing av tilskot i belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda* og Innst. 357 S (2024–2025). Stortinget sluttet seg til å forlenge innkrevingsperioden ut 2038, og at det kan innføres differensierte bompengetakster dersom det fattes lokalpolitiske vedtak om det.

I kapittel 2.3 i Prop. 92 S (2024–2025) står det at det er fastsatt en gjennomsnittstakst på 20 kr i 2020-prisnivå. Det riktige er at gjennomsnittstaksten på 26,56 kr i 2025-prisnivå er regnet ut fra 20 kr i 2016-prisnivå, som er i tråd med gjennomsnittstaksten som ble fastsatt ved behandlingen av Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland*, jf. Innst. 214 S (2016–2017).

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Bypakke Nord-Jæren.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Kolumbus AS, Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, om takst-, rute- og billettsamarbeid.

Resultater 2024

For 2024 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabell 4.36 og 4.37 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.36 Trafikkutviklingen på Nord-Jæren

	Byindeksen[1]	2017–2024	2023–2024
Endring i trafikkmengde i pst.	3,2	0,6	1,3

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2022–2024 sammenliknet med nivået i referanseåret 2017.

Byindeksen indikerer at trafikkmengden ligger over nullvekstmålet. Det var en vekst fra 2023 til 2024. Utviklingen følges nøye og vurderes løpende.

Trafikkarbeidet for personbiler har så langt økt med 8 pst. (fra 2018/2019 til 2023/2024).

Tabell 4.37 Supplerende indikatorer på Nord-Jæren

	2017/2018 (Referanseår)	2023	2024
Til fots, andel i pst.	20	21	22
Sykkel, andel i pst.	7	7	7
Kollektiv, andel i pst.	9	11	10
Bilfører, andel i pst.	52	47	47
Bilpassasjer, andel i pst.	10	11	11
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	18,3	28,1	28,5
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	4,3	5,1	5,8[1]
Klimagassutslipp fra veisektoren, 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter	284	223	–

[1] Økningen i 2023 og 2024 fra referanseåret skyldes ny beregningsmetode. Tidligere beregninger for Jærbanen var basert på strekningen Stavanger til Ganddal, mens ny beregning inkluderer hele strekningen.

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling, der tallene for referanseåret er fra 2018. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser og Miljødirektoratet for klimagassutslipp, der tallene for referanseåret er fra 2017.

Det er små endringer i transportmiddelfordelingen fra 2018 til 2024, men andelen bilførere gikk ned, og andelen kollektivreisende økte noe. Antallet kollektivreiser har hatt stor vekst sammenliknet med referanseåret. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2023 enn i referanseåret.

Bruk av midler i 2024

Tabell 4.25 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2024 i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale redegjør for hva midlene var planlagt brukt til i 2024.

I 2024 ble det brukt midler til å videreføre utbyggingen av flere delstrekninger på E39 Sykkelstamveien, rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalveien (del av Transportkorridor vest), E39 Osli–Hove og Bussveien. Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei ble brukt til Kollektivtrasé Ullandhaug–Jåttå i Stavanger kommune.

På grunn av forsinket fremdrift ble det statlige bidraget til Bussveien redusert med 150 mill. kr i 2024, jf. Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024* og Innst. 447 S (2023–2024).

Mål og prioriteringer i 2026

Handlingsprogram for Bymiljøpakken for perioden 2025–2028 ble vedtatt av lokale parter i desember 2024. Tabell 4.38 viser foreløpig fordeling av midler i 2026. Prioriteringene er basert på lokalpolitisk behandling av handlingsprogrammet 2025–2028 og vil avhenge av faktiske tildelinger.

De prioriterte prosjektene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken og legger til rette for å overføre arbeidsreiser fra bil til sykkel, noe som forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Tabell 4.38 Foreløpig fordeling av midler til Nord-Jæren i 2026

Mill. kr

	Statlige midler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Store riksveiprosjekter	85		311	396
Mindre investeringstiltak på riksvei	120			120
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	45			45
Store kollektivprosjekter – Bussveien	226	86	1	313
Belønningsmidler til byvekstavtaler	257			257
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	63			63
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	312			312
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	63			63
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	64	17	9	90
Sum	1 235	103	321	1 659

Store riksveiprosjekter

Anleggsarbeidene på prosjektet E39 Osli–Hove videreføres med statlige midler og bompenger. I tillegg er det lagt til grunn bompenger til å finansiere utgifter til grunnerverv og andre forberedelser for prosjektet E39 Smiene–Harestad samt bompenger til enkelte forberedende arbeider på prosjektet E39 Figgjo–Ålgård.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil gå til å videreføre byggingen av E39 Sykkelstamveien på strekningen Schancheholen–Sørmarka.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Oppgradering av Sandnes stasjon til tilnærmet universell utforming vil i hovedsak bli fullført høsten 2025. Prosjektet vil bedre adkomst til stasjo-

nen, bl.a. ved å installere to heiser. I tillegg er det på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, satt av midler til reguleringsplan for jernbanens arealer ved Stavanger stasjon og til Skeiane stasjon.

Store kollektivprosjekter – Bussveien

Bussveien omfatter bygging av et sammenhengende høykvalitets buss-system på om lag 50 km fordelt på fire korridorer på Nord-Jæren. Det legges til rette for et kollektivtilbud med god punktlighet og høy kapasitet med tilhørende tilrettelegging for gående og syklende samt byutvikling langs traséen.

I 2026 videreføres byggingen av Korridor 1 mellom Stavanger og Sandnes. De øvrige korridorene er fortsatt i planfasen. Tabell 4.39 tar utgangspunkt i fordeling av midler etter vedtak i Bymiljøpakkens styringsgruppe.

Det statlige tilskuddet til Bussveien var opprinnelig fastsatt til 5,2 mrd. 2019-kr. I 2023 økte det statlige tilskuddet med om lag 423 mill. 2023-kr. Til sammen utgjør det statlige bidraget til Bussveien 7,7 mrd. 2026-kr kr over post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter. I tillegg brukes det statlige midler over post 66 Tilskudd til byområder, til prosjektet.

På grunn av forsinkelser i prosjektet har behovet for midler vært lavere enn det som ble lagt til grunn i de årlige statsbudsjettene. Bevilgningen på posten er derfor redusert de siste årene.

Tabell 4.39 Bussveien

Mill. kr

		Budsjett 2026				Restbehov 01.01.27	
Styringsramme[1]	Prognose sluttkostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bompenger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
14 629	14 629	226	192	86	1	4 634	3 304

[1] Styringsramme inkl. mva.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil i hovedsak bli brukt til drift av kollektivtransport og til delfinansiering av Bussveien.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil gå til reduserte billettpriser, takstsamarbeid tog/buss/båt/kystbuss og plassbestilling hurtigbåt.

Halvparten av tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud vil i hovedsak bli brukt til Bussveien, bedre rutetilbud for kollektivtransport og elektrifisering av rutebuss. Den andre halvparten vil, i likhet med tilskuddet til fjerning av rushtidsavgiften, bli brukt til å kompensere for reduserte bompengeinntekter fordi rushtidsavgiften på Nord-Jæren er fjernet.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre gang- og sykkeltiltak på fv. 334 Oalsgata i Sandnes kommune og til å starte prosjektet fv. 4584 Dusavikvegen i Stavanger kommune.

Øvrige byer med byvekstavtaler

I 2023 ble det inngått byvekstavtale for Tromsø for perioden 2023–2032 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, daværende Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune.

For Kristiansandsregionen ble det i 2024 inngått byvekstavtale for perioden 2024–2033 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Agder fylkeskommune og kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland.

I 2024 ble det inngått byvekstavtale for Nedre Glomma for perioden 2024–2033 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Østfold fylkeskommune og kommunene Sarpsborg og Fredrikstad.

Resultater 2024

Tabell 4.40 viser trafikkutviklingen i de tre byområdene. Byindeksen er hovedindikator for å følge opp nullvekstmålet. Denne blir tilgjengelig først tre år etter avtaleinngåelse, dvs. i 2026 for Tromsø og i 2027 for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma.

Tabell 4.40 Trafikkutviklingen i tre byområder

Prosent

	Referanseår	Referanseår–2024	2023–2024
Tromsø	2019	-6,3	4,3
Kristiansandsregionen	2023	-0,6	-0,6
Nedre Glomma	2023	-2,1	-2,1

Personbiltrafikken i Tromsø er vesentlig redusert etter referanseåret. Noe av reduksjonen kan forklares med at det ble innført bompengeinnkreving i Tromsø i januar 2023. Trafikkarbeidet for personbiler gikk ned med 6 pst. fra 2018/2019 til 2023/2024.

I Kristiansandsregionen var det en svak reduksjon i trafikken fra 2023 til 2024. I juni 2024 økte takstene i bomstasjonene ved innføringen av *Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3*, og innkrevingen i de nye bomstasjonene startet 10. februar 2025.

Personbiltrafikken i Nedre Glomma ble redusert fra 2023 til 2024. Bompengeinnkrevingen for Bypakke Nedre Glomma fase 2 startet opp i mars 2024.

Tabell 4.41 Supplerende indikatorer i tre byområder

	Tromsø		Kristiansands-regionen[1]		Nedre Glomma	
	2019	2024	2023	2024	2023	2024
Til fots, andel i pst.	21	25			17	15
Sykkel, andel i pst.	4	6			4	3
Kollektiv, andel i pst.	12	15			5	5
Bilfører, andel i pst.	49	40			61	61
Bilpassasjer, andel i pst.	11	10			11	13
Antall kollektivreiser, buss, i mill.	10,3	14,8	14,8	14,6	5,5	5,6
Klimagassutslipp fra veisektoren, 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter	81,2	68,6[2]	172,7	–	165,2	–

[1] Kristiansandsregionen har ikke hatt tilleggsutvalg i reisevaneundersøkelsen før i 2025. Det foreligger derfor ikke data for 2023 og 2024.

[2] Tall for 2023 fordi tall for 2024 ikke foreligger før høsten 2025.

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Kollektivselskapene for antall kollektivreiser. Miljødirektoratet for klimagassutslipp.

For Tromsø har andelen reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport økt sammenliknet med referanseåret 2019. Andelen reiser som bilfører har gått ned. Det har vært en stor økning i antall kollektivreiser. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2023 enn i referanseåret.

For Kristiansandsregionen og Nedre Glomma, der byvekstavtalene ble inngått sent i 2024, er det foreløpig for tidlig å se endringer i reisemiddelfordelingen som følge av tiltak i avtalene. For Kristi-

ansandsregionen er også tallgrunnlaget begrenset. Antall kollektivreiser har vært stabilt i begge byområdene.

Bruk av midler i 2024

I Tromsø ble flere delprosjekter ferdig som en del av prosjektet *Tryggere skolevei*. Den nye bussterminalen i Giæverbukta åpnet i desember 2024. En betydelig del av midlene ble brukt til å delfinansiere hyppige bussavganger og reduserte billettpriser. Arbeidet med å forsterke Tromsøbrua før utvidelsen av sykkelfelt startet, og forarbeid med sjøfylling i Stakkevollvegen nord ble ferdigstilt.

For Kristiansandsregionen og Nedre Glomma ble byvekstavtalene inngått i oktober 2024, og det var derfor begrenset tid til å gjennomføre tiltak.

I 2024 ble det i Kristiansandsregionen brukt midler til drift av kollektivtransport, herunder forsterket busstilbud og reduserte billettpriser. Det ble satt i gang planlegging av flere mindre og byggeklare prosjekter som gjennomføres i 2024/2025. Det ble også brukt midler fra tidligere belønningsavtale til sykkel- og kollektivtiltak.

Mesteparten av prosjektene og tiltakene som ble gjennomført i Nedre Glomma i 2024, ble finansiert med belønningsmidler. Midlene er brukt til drift av kollektivtransport, inkl. ferje, investering i infrastruktur for sykkel, tiltak for kollektivtrafikken samt at det var reduserte priser på buss, inkl. en priskampanje.

Mål og prioriteringer i 2026

Tabell 4.42 viser foreløpig fordeling av midler i 2026. For alle byområdene er prioriteringene basert på vedtatt handlingsprogram og vil avhenge av faktiske tildelinger.

Handlingsprogrammet for byvekstavtalen i Tromsø for perioden 2026–2029 ble vedtatt av lokale parter sommeren 2025. I 2026 prioriteres drift av kollektivtransport og reduserte billettpriser. Videre prioriteres tiltak for tryggere skolevei, mindre tiltak i bydeler for myke trafikanter og opprusting av Strandvegen. I tillegg fortsetter arbeidet med å bygge ny fylkesvei på den nordlige parsellen av Stakkevollvegen samt utvidelse av sykkelveien på Tromsøbrua.

Handlingsprogrammet for perioden 2025–2029 i Kristiansandsregionen ble vedtatt i styringsgruppen for byvekstavtalen sommeren 2025 og skal behandles av lokale parter høsten 2025. I 2026 prioriteres drift av kollektivtransport og infrastrukturtiltak for kollektivtransport, gange og sykkel. Det er i tillegg satt av midler til å planlegge flere infrastrukturtiltak.

Handlingsprogrammet for Nedre Glomma for perioden 2025–2028 ble vedtatt av lokale parter i november og desember 2024. I 2026 prioriteres drift for å styrke kollektivtilbudet, prissamarbeid med jernbane, sykkeltiltak i Sarpsborg og Fredrikstad samt forsterket vinterdrift på kommunale gang- og sykkelveier i begge byene. Det vil også bli brukt midler på flere typer mobilitetsutvikling.

Tabell 4.42 Foreløpig fordeling av midler til tre byområder i 2026

Mill. kr

	Tilskudd til byvekstavtaler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Tromsø	180	165	246	591
Kristiansandsregionen	231	74	802	1 107
Nedre Glomma	187	93	849	1 129
Sum	598	332	1 897	2 827

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
1352	Jernbanedirektoratet	31 606 339	31 973 500	30 663 700	-4,1
1354	Statens jernbanetilsyn	103 838	112 800	118 200	4,8
1358	Norske tog AS			4 938 200	100,0
	Sum kategori 21.50	31 710 177	32 086 300	35 720 100	11,3

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
4352	Jernbanedirektoratet	6 607	6 100	6 300	3,3
4354	Statens jernbanetilsyn	16 795	15 600	16 800	7,7
4358	Norske tog AS			9 900	100,0
5611	Aksjer i Vygruppen AS	26 500			0,0
5641	Renter fra Norske tog AS			251 800	100,0
	Sum kategori 21.50	49 902	21 700	284 800	1212,4

Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Videre legges regjeringens prioriteringer til grunn.

Samferdselsdepartementets virkemidler i jernbanesektoren omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn samt eierstyring av Bane NOR SF, Vygruppen AS, Norske tog AS og Entur AS.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen i jernbanesektoren og har det koordinerende ansvaret overfor relevante aktører. Bane NOR skal sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur ved å bygge ut, forvalte, drifte og vedlikeholde denne samt sørge for trafikkstyringen. Norske tog anskaffer og eier persontog og leier disse ut til operatører som kjører persontransport med tog etter avtale med staten. Entur har ansvaret for en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Vygruppen er ett av flere transportselskap som bl.a. kjører persontransport med tog. 31. mars 2025 ble eierskapet til Flytoget AS overført fra staten ved Samferdselsdepartementet til Vygruppen. Flytoget er nå et datterselskap av Vygruppen. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, inkl. tunnelbane, sporvei og forstadsbane, samt tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Til jernbaneformål foreslås det til sammen 35,7 mrd. kr.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 30,7 mrd. kr. Av dette gjelder 24,1 mrd. kr kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, fornying, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur og 5,7 mrd. kr kjøp av persontransporttjenester med tog. Videre dekker bevilgningen utgifter til drift av Jernbanedirektoratet og direktoratets utredningsoppgaver samt tilskudd til togmateriell, godsoverføring og kulturminner.

Regjeringen prioriterer økt innsats på vedlikehold og fornying i tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036. Videre prioriterer regjeringen å fullføre igangsatte tiltak som vil gi et bedre togtilbud. Dette innebærer bl.a. rasjonell fremdrift av InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar samt ERTMS, utbyggingsprosjektene på Trønderbanen og Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Det settes av midler som legger til rette for å starte opp nye prosjekter, som bygging av ny Hamar stasjon. Videre prioriteres kjøp av persontransport med tog der inngåtte avtaler tar hensyn til endringer i reisemønster og økte driftskostnader for togselskapene.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standarder for kunngjøring av rutedata (reiseplanlegging) og elektronisk billettering samt for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur. Det vises til omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 118,2 mill. kr.

Til Norske tog AS foreslås det bevilget 4,9 mrd. kr, hvorav 4,0 mrd. kr over 90-poster.

Resultatrapport 2024

I samsvar med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* rapporteres det på resultater i 2024 for de fem likestilte hovedmålene

- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Mer for pengene

Målet om mer for pengene bygger opp under det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Porteføljeprioritering skal bidra til måloppnåelse i tilbudsutviklingen og mer for pengene i jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet vurderer og foreslår prioritering av de store tilbudsforbedringene som inngår i Nasjonal transportplan. For effektpakker som er prioritert, inngår Jernbanedirektoratet infrastrukturavtaler med Bane NOR SF. For å få en optimal gjennomføring har Bane NOR mulighet til å porteføljestyre enkeltprosjekter innad i infrastrukturavtalene per effektpakke samt på tvers av effektpakkene.

Videre har Bane NOR laget en plan for arbeidet med drift, vedlikehold og fornying i perioden 2025–2028, og Jernbanedirektoratet har utarbeidet et særskilt oppfølgingssystem for vedlikeholds- og fornyingsplanen. Dette skal bidra til at midlene til drift og vedlikehold brukes effektivt og har den forventede effekten på driftsstabiliteten.

Kostnadsutvikling og gjennomføring av prosjektporteføljen

Bevilgningene til jernbanesektoren har vært på et høyt nivå de siste årene. En rekke store infrastrukturprosjekter er under bygging. Det inkluderer bl.a. InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar. I tillegg pågår innføring av nytt signalsystem ERTMS. Samtidig har kostnadene økt, og flere av de større investeringsprosjektene og effektpakkene som nå planlegges og gjennomføres, er forsinket. Forsinkelser i innføringen av ERTMS kan også påvirke gjennomføringen og kostnadene i de øvrige effektpakkene, jf. omtale under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer.

Tabell 4.43 viser hva som var anslått å bruke til drift, vedlikehold, fornying, effektpakker og store investeringstiltak i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet sammenliknet med hva som faktisk ble brukt. De fleste investeringstiltakene på jernbanen under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, hadde et lavere forbruk i 2024 enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2023–2024). Bevilgningen til investeringer kan også brukes til fornying og vedlikehold av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse. I 2024 ble det brukt vesentlig mer penger på fornying, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2023–2024). Det lavere forbruket til investeringer gjelder i hovedsak forsinkelser for effektpakkene

- ERTMS
- flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)

– flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)
– flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)

Tabell 4.43 Drift, vedlikehold, fornying og investeringer på jernbanen i 2024 – anslag og forbruk

Mill. kr

	Anslag i Prop. 1 S (2023–2024)	Forbruk 2024
Drift og vedlikehold	4 930	6 662
Fornying	4 000	5 936
Investeringer		
Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)	3 900	3 384
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)	3 200	2 787
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Ski)	880	589
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)	2 600	2 787
Flere tog på Vossebanen (Arna–Bergen)	540	405
Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)	500	481
Innfasing av nye lokaltog	510	524
Flere tog på Jærbanen (Ganddal–Stavanger)	12	8
Flere og raskere tog på Gjøvikbanen	50	31
Banestrømforsyning/kapasitetsøkende tiltak	360	350
ERTMS	1 700	917
Mindre investeringer	1 800	2 296

Kilde: Jernbanedirektoratet

For å vurdere om en får mer jernbane for pengene ble det i Nasjonal transportplan 2022–2033 fastsatt indikatorer som viser netto nytte for aktuelle prosjekter og endring i investeringskostnad. Per første tertial 2025 viser indikatorene at porteføljen av prioriterte effektpakker har blitt mindre lønnsom sammenliknet med det som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022–2033. Dette skyldes en kombinasjon av økte kostnadsanslag, at flere tiltak har blitt inkludert i effektpakkene og endrede forutsetninger i analysene. Effektpakkene *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet*, *Økt kapasitet for kombitransport gods* og *Flere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Skien)* har størst reduksjon i netto nåverdi. Effektpakken *Flere tog på Vossebanen* (Myrdal–Bergen) har hatt økning i netto nåverdi.

Styringen av jernbanesektoren

Regjeringen har gjennomført en rekke tiltak som skal bidra til bedre statlig styring av jernbanesektoren. I 2024 fikk Jernbanedirektoratet på plass nye og viktige elementer i et plan- og oppfølgingssystem for jernbanesektoren. Det ble påbegynt et styringsrammeverk for tilbudsforbedringer som klargjør roller og ansvar mellom aktørene i sektoren som følges opp videre i 2025. Sammen med gjennomføringsplanen for realisering av Nasjonal transportplan 2025–2036 og implementering og videreutvikling av det helhetlige risikostyringssystemet for sektoren, skal dette bidra til en effektiv og helhetlig gjennomføring av prioriteringene i Nasjonal transportplan.

Fra 2024 ble det innført oppdragsbrev til Bane NOR som erstatter den tidligere overordnede avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR, og jernbaneforskriften ble revidert for

å få tydeligere frem ansvar og roller i jernbanesektoren. Implementeringen av disse tiltakene ble fulgt opp i 2024.

Effektiv bruk av ny teknologi

Jernbanesektoren skal være innovativ, dele data og utnytte ny teknologi. Jernbanedirektoratet leder Norges innovasjonsarbeid i Europe's Rail, som er et partnerskap innenfor EUs rammeprogram for forskning (Horisont Europa) og driver EUs innovasjonsprogram for jernbane. Videre koordinerer Jernbanedirektoratet den norske deltakelsen i innovasjonsprosjekter innenfor seks innsatsområder som i sum skal bidra til en tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig jernbane.

Rådgivende innovasjonsstyre for jernbanen består av teknologi- og innovasjonsledere hos norske jernbaneaktører, og det arbeider med strategisk styring av innovasjon og teknologiutvikling på jernbanen i Norge. I 2024 arbeidet innovasjonsstyret bl.a. med å utvikle en strategi for teknologi og innovasjon i jernbanen som skal ferdigstilles i 2025. *Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold* har som mål å øke innovasjon og teknologiutvikling innenfor fagområdet. Nettverket er i praksis en møteplass for fagfolk i jernbanesektoren, entreprenører, forskere, akademia og næringsliv, og det skal styrke samarbeidet og gi tilgang til de nyeste fremskrittene innen vedlikehold av jernbaneinfrastruktur. Gjennom 2024 vokste nettverket til om lag 120 personer fra ulike deler av sektoren, og det ble gjennomført flere fagmøter om bl.a. teknologitrender, droner, og bruk av kunstig intelligens i vedlikehold.

I 2024 arbeidet Jernbanedirektoratet for økt deling og bruk av data. Det er allerede innarbeidet krav om økt deling av data i avtalene for de to trafikkpakkene på Østlandet, og i 2024 ble slike krav innarbeidet for øvrige trafikkpakker. De siste årene har Jernbanedirektoratet fått eierskap til både data og metode for passasjertall om bord på tog. Dette er et resultat av prosjektet *Fram*. *Fram* gir Jernbanedirektoratet betydelige mengder med data om reisestrømmer, som kan deles og brukes internt og eksternt. Dette bidrar til mer åpenhet og bedre analyser, og brukes bl.a. som grunnlag for inntektsfordeling mellom togselskapene og Ruter.

I 2024 fortsatte arbeidet med utredning av ny teknologi og nye løsninger for jernbanen. De tre teknologirettede konseptvalgutredningene som var ferdige i 2023, ble kvalitetssikret i henhold til statens ordning for ekstern kvalitetssikring (KS1). Det er

- fremtidig kommunikasjonssystem for jernbanen (FRMCS), der Jernbanedirektoratet også har utarbeidet en tilleggsutredning om mulige synergier mellom FRMCS og bedre mobilnettdekning
- automatisk togfremføring (ATO), der konseptet med førerstøtte er lagt til grunn for videre planlegging. Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal også etablere datagrunnlag for videre analyser og planlegging
- reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen (KVU Green) – vurdere alternativer som reduserer utslipp fra jernbanen, herunder driftsform/driftsteknologi

I 2024 fortsatte Bane NOR arbeidet med å ta i bruk ny teknologi for å utføre foretakets oppgaver på en mer effektiv måte. Nytt, digitalt signalsystem ERTMS bruker ny teknologi til mer effektiv togfremføring. Bane NOR har tatt i bruk teknologi som maskinlæring, sensorer og kameraer for bl.a. å vurdere tilstanden i jernbaneinfrastrukturen og på en rekke andre områder innenfor foretakets portefølje.

Både Jernbanedirektoratet og Bane NOR deltar i det tverrsektorielle datasamarbeidet med de øvrige transportvirksomhetene, med mål om å dele data på tvers. For nærmere informasjon om datasamarbeidet, se omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Jernbane er en energieffektiv, klimavennlig og arealeffektiv transportform. Den bidrar til å transportere mange mennesker miljøvennlig, effektivt og sikkert mellom og rundt de store byene. Store godsmengder kan fraktes over lange avstander på en klimavennlig måte.

Klimagassutslipp fra jernbanen kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger, fra utbygging og drift- og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen og fra arealbruksendringer.

Utslipp fra jernbanetrafikk

Regjeringen jobber målrettet for å redusere klimagassutslippene og negativ påvirkning på naturmangfold, jf. kapittel 5 Klima og miljø i Del III. Jernbanesektoren er en viktig del i dette arbeidet.

Klimagassutslipp fra togtrafikken kommer fra dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger. Utslipp fra jernbanetrafikken utgjorde 0,4 pst.

av det samlede utslippet fra transport i Norge i 2023.

Jernbanens største bidrag til å nå klimamålene kommer fra utslippsreduksjoner ved overføring av transport til jernbane. Bane NOR har anslått at ferdigstilling av effektpakkene *Flere tog på Vossebanen (Bergen–Arna)* og *Flere tog på Gjøvikbanen* i 2024 vil redusere CO_2-utslippene med 5 339 tonn ved å overføre transport fra vei til jernbane.

I 2024 ferdigstilte Jernbanedirektoratet utredningen *Energieffektivitet i transportsektoren – Jernbanens rolle*. Rapporten gir et kunnskapsgrunnlag om energieffektivitet i norsk transportsektor og belyser betydningen jernbanen kan ha i fremtidens transportsystem. Samferdselsdepartementet jobber nå med å følge opp denne rapporten og *Konseptvalgutredningen for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane, KVU Green*.

Utslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur

Tabell 4.44 viser direkte klimagassutslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur i perioden 2020–2024. Tallene omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer. Resultatene for perioden 2020–2024 viser ingen tydelig reduksjon i klimagassutslippene. Usikre målemetoder, manglende datakvalitet og mangelfulle rapporteringsrutiner gjør målingene usikre.

Bane NOR fikk i 2024 tildelt totalt 4,5 mill. kr fordelt på to pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser. Begge prosjektene pågår fortsatt. Tilskuddsordningen for utslippsfrie anleggsplasser i transportsektoren er omtalt under Programkategori 21.10 Administrasjon.

Tabell 4.44 Klimagassutslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur

					Tonn CO_2-ekvivalenter
	2020	2021	2022	2023	2024
Drift og vedlikehold	20 700	19 400	17 452	18 109	16 464
Utbygging	22 800	15 700	24 900	19 300	19 458
Sum	43 500	35 100	42 352	37 409	35 922

Kilde: Bane NOR SF

Utslipp fra arealbruksendringer

I 2024 var det ingen ferdigstilte utbyggingsprosjekter som ga arealbruksendringer.

Naturmangfold og forurensing

Bane NOR tar hensyn til naturmangfold og vannkvalitet som en del av planleggings- og prosjekteringsarbeidet i utbyggingsprosjekter og i gjennomføringen av drift og vedlikehold. Ved behov blir det utformet detaljkrav for utslippstillatelser.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er *Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi* definert som indikator for transportsektorens påvirkning på naturmangfold. I 2024 var det ingen ferdigstilte prosjekter som medførte nedbygging av verdifull natur.

For å bidra til å minimere eller unngå negativ påvirkning på naturen arbeidet Bane NOR i 2024 med å utvikle arealregnskap. I arbeidet med å teste ut ny metode for før- og etterundersøkelser har Bane NOR valgt prosjektet *Vendespor Asker* som prøveprosjekt.

Bane NOR har oppdatert oversikten over verdifull natur langs eksisterende jernbane. Eksempler på drifts- og vedlikeholdstiltak i 2024 som kan redusere påvirkning på verdifull natur, var driftstilpasninger av anleggsarbeidet for å redusere effekten av aktivitet i hekkeperioder og -områder for fugl, etablering av salamanderdammer og fisketrapp, og håndtering av masser for å unngå spredning av fremmede arter.

Bane NOR og togoperatørene har tatt i bruk en rekke forebyggende og avbøtende tiltak som skal redusere plastforbruk og mikroplastutslipp. Tiltakene innebærer både strategier for å unngå, erstatte eller forbedre praksiser som tidligere har bidratt til plastforsøpling.

Dyrket mark

I 2024 var det ingen ferdigstilte eller pågående jernbaneprosjekter som førte til at dyrket mark ble omdisponert til jernbaneanlegg.

Lokal støyforurensing

Jernbanedrift er totalt sett en liten kilde til lokal støyforurensing. Jernbanedirektoratet og Bane NOR har deltatt i et tverrsektorielt arbeid som ledet frem til anbefalinger fra Miljødirektoratet og Folkehelseinstituttet om nye nasjonale mål og indikatorer for støy. I påvente av at det fastsettes nye mål og indikatorer, gjennomfører Bane NOR tiltak for å overvåke og redusere støy fra jernbanen.

Kulturminner

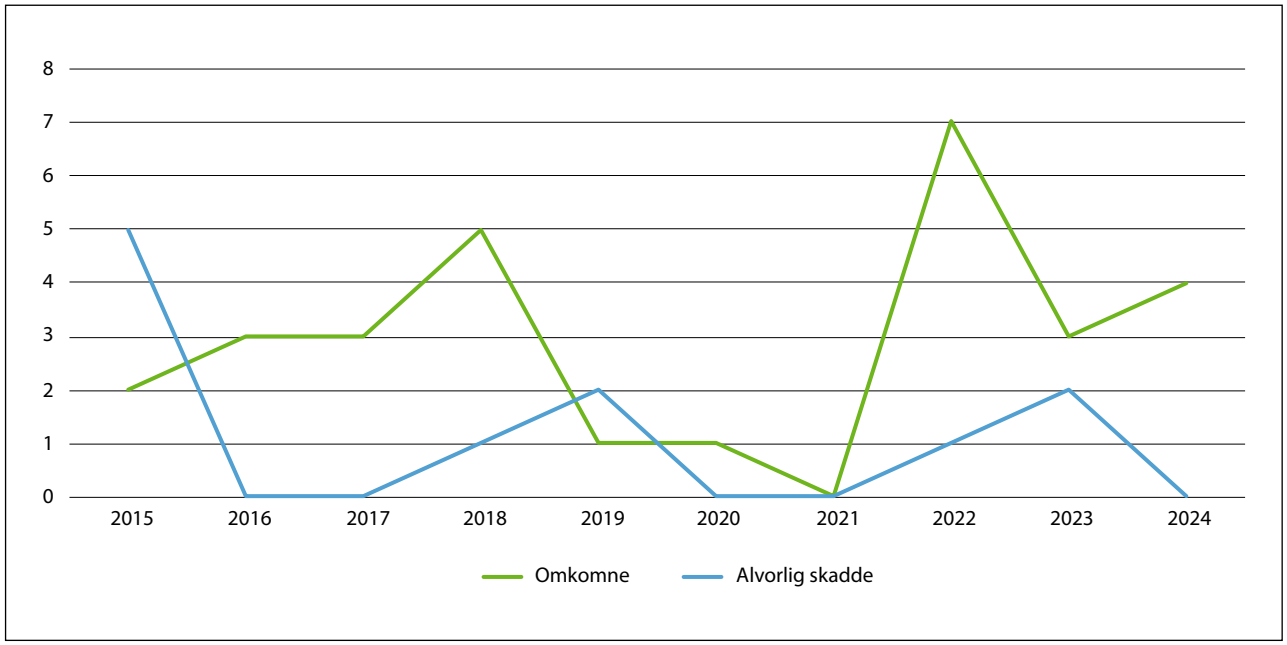
Norsk jernbanemuseum bidrar til å ta vare på jernbanens kulturminner, særlig historisk materiell, og forvalter tilskudd for kulturminner i jernbanesektoren. I 2024 ble det utbetalt 30,5 mill. kr i grunnstøtte og drifts- og vedlikeholdsstøtte til museumsbaner. Det var sju ulike mottakere, bl.a. Stiftelsen Buskerudmuseet, Gamle Vossebanen, Vest-Agder-Museet IKS og Thamshavnbanen. I alt ble det utbetalt 7,7 mill. kr i prosjektstøtte til 14 ulike prosjekter for å ta vare på og formidle kulturminner i jernbanesektoren. Blant de største prosjektene var magasin til rullende materiell ved Buskerudmuseet, restaurering av vognhall og lokomotiv på Setesdalsbanen og oppgradering av vognhall på Gamle Vossebanen.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Sikkerhet

Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de høyeste i Europa. Det er få som blir drept og alvorlig skadd ved jernbanen, og sikkerheten har over flere år vært stabilt god. Jernbanedirektoratet har endret praksis for datainnsamling og klassifisering av hendelser i rapporteringen for antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanenettet for tidsserien som rapporteres i figur 4.4. Tidligere ble direktoratets tall oppdatert når politiets etterforskning av hendelser var ferdig. Fra og med 2024 rapporteres den offisielle statistikken fra Statens jernbanetilsyn som inkluderer alle hendelser frem til en gitt dato. Dette fører til en økning i antall rapporterte omkomne sammenliknet med rapporteringen i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, spesielt i 2022. Endringen i rapporteringspraksis vil kunne gi ulike tall i en overgangsperiode, men mer konsistente tall over tid.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med bl.a. jernbane og vurderer at det er trygt å kjøre tog, trikk og T-bane i Norge. Prioriterte områder var i 2024 sikkerhet ved planoverganger, kritisk infrastruktur og digital sikkerhet. Hos aktørene som



Figur 4.4 Antall omkomne og alvorlig skadde i ulykker på jernbanenettet 2015–2024

Kilde: Statens jernbanetilsyn

har ansvar for dette, er drift, infrastruktur og togmateriell i all hovedsak i samsvar med kravene som stilles til sikkerhet og samtrafikkevne.

Sikkerheten på jernbanen er et resultat av systematisk og langsiktig sikkerhetsarbeid over flere år for å sikre infrastrukturen og hindre ulykker. Alvorlige hendelser skyldes bl.a. ulovlig ferdsel i sporet eller på planoverganger når toget kommer, eller kan oppstå som følge av klimaendringer og naturfarer som ras og utglidninger. I 2024 omkom lokføreren av et passasjertog som kjørte inn i et ras på Nordlandsbanen. Andre personer som omkom i ulykker, oppholdt seg i sporet eller på planoverganger. Dette er risikoer som det kan være vanskelig å finne effektive og målrettede tiltak mot.

Utrulling av det nye signalsystemet ERTMS er et viktig område for sikkerhet og samtrafikk. Statens jernbanetilsyn har tett samhandling med EUs jernbanebyrå (ERA) i prosesser som gjelder jernbanesikkerhet og teknisk harmonisering. Søknadsprosesser for togmateriell og sikkerhetssertifikat koordineres gjennom en felles søknadsportal (One-Stop Shop).

Sikkerhet ved planoverganger var ett av flere prioriterte områder for Statens jernbanetilsyn i 2024. Det er fortsatt mange usikrede planoverganger i Norge, og uten veisikringsanlegg krever det ekstra stor oppmerksomhet fra de som krysser jernbanesporet for å unngå uønskede hendelser. Statens jernbanetilsyn følger opp at Bane NOR arbeider systematisk med å bedre sikkerheten ved disse. Tidsbegrensede tillatelser til kompenserende tiltak, som ringerutiner på planoverganger med dårlig sikt, bedrer sikkerheten frem til varige løsninger er på plass.

I 2024 ga Statens jernbanetilsyn tillatelse til å ta i bruk gjenoppbygde Randklev bru som ble ødelagt i uværet *Hans* høsten 2023. Etter skadene på Randklev bru gjennomførte Statens jernbanetilsyn et tilsyn med Bane NORs oppfølging med egne sikkerhetsrutiner for bruinspeksjoner, noe som har ført til en bedring i hvordan dette gjøres internt i Bane NOR.

Sikkerhet i taubaner og fornøyelsesinnretninger

Statens jernbanetilsyn utarbeidet i 2024 utkast til forskriftsbestemmelser om overtredelsesgebyr for taubaner og fornøyelsesinnretninger. Videre utviklet Statens jernbanetilsyn sammen med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet regelverk for tilsyn med master og fundamenter i taubaner. Taubaneforskriften er endret for også å omfatte bærende konstruksjoner og gi Statens jernbanetilsyn ansvar for tilsyn med dette. Endringene trådte i kraft 1. juli 2025.

I 2024 fulgte Statens jernbanetilsyn særskilt opp vedlikehold av taubaner og redningsberedskap i stolheis. Tilsyn har vist at mange virksomheter ikke gjennomfører uavhengige inspeksjoner av utmattingsbelastede komponenter og magnetinduktiv testing av ståltau slik regelverket krever. Der slik testing ikke er gjennomført har Statens jernbanetilsyn derfor i større grad enn før brukt reaksjoner som varsel om stans.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Aktørene i jernbanesektoren samarbeider om samfunnssikkerhet.

Jernbanedirektoratet har et overordnet ansvar for at arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i jernbanesektoren er helhetlig og skal bidra til utvikling av dette arbeidet gjennom faglige råd og innspill. Bane NOR har som infrastrukturforvalter det operative ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap på det nasjonale jernbanenettet og for å koordinere dette med øvrige aktører i sektoren i samsvar med nasjonale beredskapsprinsipper. Videre skal Bane NOR legge til rette for at alle jernbaneforetakene kan drive i samsvar med gjeldende sikkerhetskrav og beslutte tiltak. Foretaket arbeider helhetlig og systematisk med å styrke jernbaneinfrastrukturens kapasiteter innen samfunnssikkerhet, og målene for akseptabel sikkerhet skal nås både gjennom forebygging og beredskap. Beredskapsarbeidet baseres på risikokontroll gjennom kartlegginger og overvåking.

Det er etablert et samarbeidsforum for grensekryssende transport mellom Sverige, Finland og Norge i nord, *Platform North*. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen er sentrale aktører på norsk side. Se nærmere omtale under Programkategori 21.30 Veiformål.

Gjennom 2024 ble det arbeidet med flere utredninger og analyser i fellesskap i sektoren, særlig knyttet til roller og ansvar hos de ulike aktørene ved krisehåndtering og beredskap. Dette arbeidet har gitt viktig innsikt og videreføres på egnet måte for å sikre at ansvaret er kjent, og at oppgavene utføres hensiktsmessig. Gjennomgang av hendelser og tilsyn er også viktige læringsaktiviteter.

Flere uønskede hendelser inntraff i 2024, bl.a. avsporing på Arna stasjon, på Sørlandsbanen og på Nordlandsbanen etter ras der lokomotivfører omkom. Disse hendelsene var en påkjenning for alle berørte, og det ble store skader på infrastrukturen samt langvarig og omfattende stopp i togtra-

fikken som medførte store økonomiske kostnader for samfunnet. Det var full togstans i hele landet første juledag 2024.

Jernbanedirektoratet fullførte arbeidet med en klimasårbarhetsanalyse for jernbanenettet i 2024. I analysen ble det utarbeidet prognoser på hvordan klimarelaterte flom- og skredhendelser samt vegetasjonsbrann kan endre seg på mellomlang sikt (2025–2036) og på lengre sikt (frem mot 2060). Det er ventet flere uønskede klimarelaterte hendelser og økt nedetid og alvorlige konsekvenser for jernbanen.

Kartlegging av skredfaren som oppdateres hvert sjette år, ble ferdig for alle jernbanestrekninger i 2024. Denne kartleggingen omfatter jord- og flomskred, steinsprang, snø- og sørpeskred samt is som faller ned langs banen. Flomfare er kartlagt, og kapasiteten for alle stikkrenner under banene er beregnet og rangert etter sin evne til å tåle en 200-årsflom med opptil 50 pst. klimapåslag.

For å bedre den digitale sikkerheten i sektoren ble det også arbeidet med sektorvis responsmiljø. I 2023 utarbeidet Jernbanedirektoratet og Bane NOR et faglig underlag for å etablere et slikt miljø, og dette ble opprettet i 2024 som Bane-CERT i Bane NOR.

Samfunnssikkerhet berører også store deler av Statens jernbanetilsyns arbeidsområder, som tillatelser, tilsyn og regelverksutvikling. I 2024 fikk Statens jernbanetilsyn ansvar for å føre tilsyn med jernbanesektoren etter sikkerhetsloven og ble invitert til å delta i samarbeidsnettverk i regi av Nasjonal sikkerhetsmyndighet for aktører som driver tilsyn etter denne loven.

Statens jernbanetilsyns arbeid med de prioriterte områdene i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren er i hovedsak knyttet til behandling av søknader om tillatelser og tilsyns- og veiledningsaktivitet for å etterse om jernbanevirksomhetene følger kravene i sikkerhetsforskriften og sikringsforskriften. Tilsyn etter forskrift om nasjonal beredskap på jernbane har avdekt mangelfullt samarbeid om beredskap og samordning av beredskapsplanverk mellom jernbaneforetak og med andre aktører med beredskapsressurser utover infrastrukturforvalter. Dette gjelder eksempelvis mellom togselskaper, leverandører av togmateriell og vedlikeholdsleverandører, myndigheter i jernbanesektoren eller aktører som f.eks. leverandører av drivstoff, brann- og rednings-/nødetater, og andre myndigheter. Statens jernbanetilsyn har publisert en veileder om beredskap basert på kravene i forskriftene om sikkerhet, sikring og nasjonal beredskap.

Dyrepåkjørsler

Hvert år blir et stort antall elg, rådyr, tamrein og sau påkjørt av toget. I 2024 ble 1 804 dyr påkjørt. Årlig gjennomsnitt for perioden 2015–2024 er om lag 2 000 påkjørte dyr. Bane NOR har jobbet systematisk over flere år med tiltak for å redusere antallet dyrepåkjørsler. Selv om det er mange forhold som spiller inn, kan reduksjonen i antall påkjørsler i 2024 være et resultat av disse tiltakene.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Et attraktivt jernbanetilbud skal inngå som en del av et sammenhengende transportsystem. God driftsstabilitet er viktig for at både passasjerer og gods får en enklere reisehverdag og kommer frem til planlagt tid. De reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst, både mellom ulike togreiser og mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport.

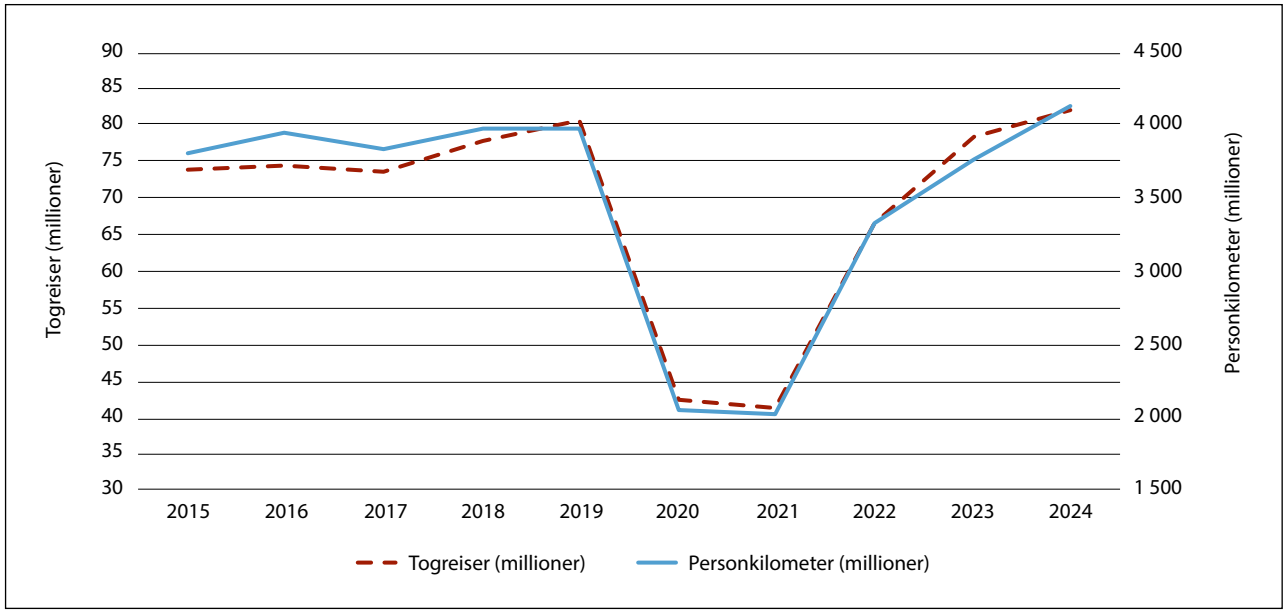
Persontrafikk med tog

Jernbanen i Norge har aldri fraktet så mange passasjerer som i 2024 da det var til sammen 81,9 millioner reiser på det nasjonale jernbanenettet. Dette var en økning på 4,7 pst. fra 2023, og 2024 var det første året der passasjertallet var høyere enn før koronapandemien. I 2024 ble det kjørt 3,9 milliarder passasjerkilometer, som er en økning på om lag 11 pst. fra 2023. Figur 4.5 viser utviklingen i persontrafikken på jernbane i perioden 2015–2024, målt i antall reiser og antall personkilometer, mens tabell 4.45 viser persontransporten med tog i 2024 fordelt på ulike togtyper.

På Jærbanen økte antall reiser med 15 pst. fra 2023 til 2024. Sørtoget Oslo–Kristiansand–Stavanger hadde også en positiv utvikling, til tross for mange avvik og svak driftsstabilitet.

Både person- og godstogtrafikken på Dovrebanen, Rørosbanen og Raumabanen ble påvirket etter at Randklev bru kollapset i august 2023 og frem til ny bru åpnet i mai 2024. I denne perioden ble antall persontogavganger på Rørosbanen redusert for å gi plass til flere godstog. Det ble satt opp buss for tog på deler av strekningen på Dovrebanen, og nattogtilbudet ble avviklet så lenge banen ikke var i full drift. Etter at den nye brua var på plass, var det en positiv trafikkutvikling på både Dovre- og Raumabanen.

På Trønderbanen økte antall reiser i 2024 med 15 pst. sammenliknet med 2023.



Figur 4.5 Persontrafikk med tog 2015–2024

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Utfordringene knyttet til mangel på lokomotiv på Nordlandsbanen ble forsterket etter togavsporingen i oktober 2024. Nattogene på Nordlandsbanen er innstilt på ubestemt tid, og trafikkutviklingen etter avsporingen er naturlig nok påvirket av dette.

Strekningen Oslo–Bergen hadde 17 pst. flere passasjerer enn i 2023, til tross for lavere driftsstabilitet på grunn av bl.a. ulykker og ras. Flere avganger og forbedringer etter åpningen av nytt dobbeltspor mellom Arna og Bergen bidro til at antall reiser med lokal- og regiontog på Vossebanen økte med 19 pst. fra 2023 til 2024.

For lokal- og regiontogtrafikken på Østlandet økte antall passasjerer med om lag 3 pst. i 2024. Ett løp i Blixtunnelen på Follobanen var stengt store deler av året på grunn av oppgraderingsarbeider, men pendlertrafikken ble prioritert, og tilpasningene fungerte godt. Uvanlig kaldt vintervær med mye snø førte til stor slitasje på togene og redusert kapasitet, mange innstillinger og hyppig bruk av enkle togsett, spesielt på lokaltoglinjene L1 Lillestrøm–Asker–Spikkestad og L2 Stabekk–Oslo S–Ski. Tiltak som bl.a. oppbemanning av verksteder, omdisponering av tog og forbedret tilgang på reservedeler førte til gradvis forbedring mot slutten av 2024.

Tabell 4.45 Persontransport med tog på ulike togtyper i 2024

	Transportvolum		Transportarbeid		
Togtype	Millioner reiser	Andel i pst.	Millioner personkm.	Andel i pst.	Km per reise
Lokaltog Oslo	42,4	51,8	1 050	27,1	25
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	9,9	12,0	253	6,6	26
Flytoget	5,5	6,7	295	7,6	54
Mellomdistanse[1]	20,5	25,1	1 289	33,2	63
Langdistanse og nattog[2]	3,0	3,7	940	24,3	310
Grensekryssende tog	0,6	0,7	47	1,2	78
Sum alle togtyper	81,9	100	3 874	100	45

[1] Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene (Oslo–Tønsberg/Skien, Oslo–Hamar/Lillehammer og Oslo–Fredrikstad/Halden), Gjøvikbanen og korte regiontog.

[2] Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tilbudsforbedringer for jernbanens kunder

Følgende forbedringer ble gjennomført fra desember 2023

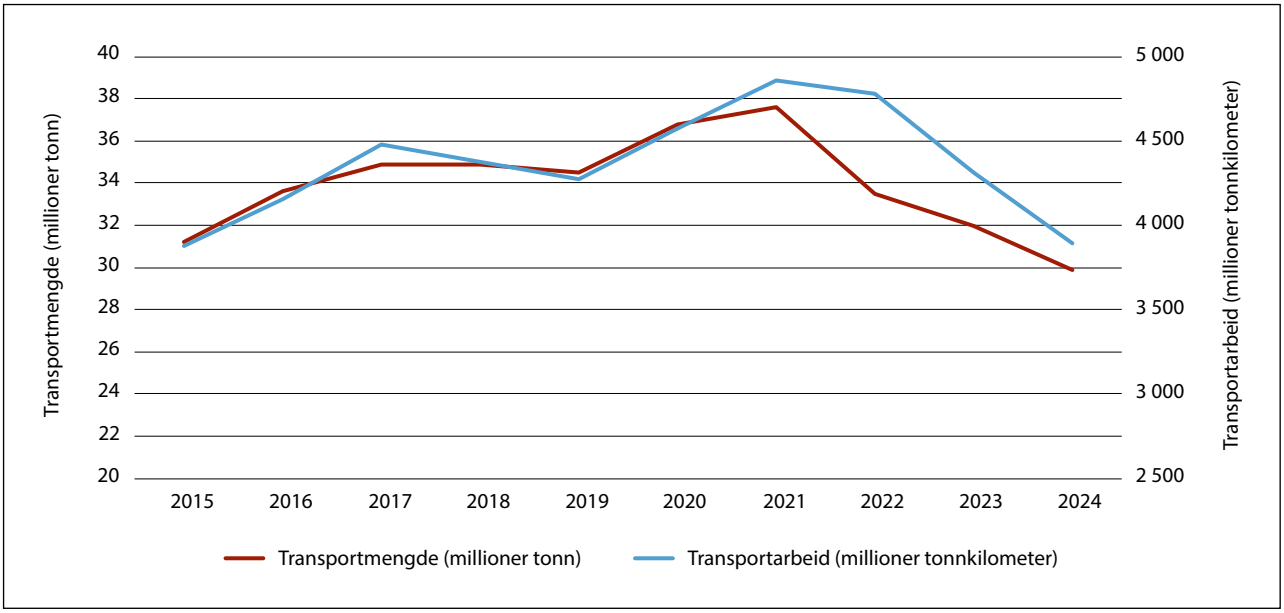
- fra to til fire tog i timen på lørdager på linje L2 Stabekk–Oslo S–Ski
- rushtidsavganger Kolbotn–Oslo S med fire avganger i hver retning ble forlenget til/fra Ski
- alle avganger på linje R21 Moss–Oslo S/Stabekk ble forlenget til Stabekk
- flere rushtidsavganger på linje R21 Moss–Oslo S/Stabekk
- ekstra rushtidsavgang på linje R12 Kongsberg–Eidsvoll ble forlenget fra Hokksund til Kongsberg
- bedre helgetilbud i Oslokorridoren der linje R13 Drammen–Dal fikk 30-minuttersintervall hele helgen og linje R14 Asker–Kongsvinger timesintervall hele helgen
- flere helgeavganger på linje RE10 Lillehammer–Drammen og RE11 Skien–Eidsvoll slik at det kjøres normalfrekvens nesten hele helgen
- fra fire til sju-åtte avganger på linje RE20 Oslo–Halden/Gøteborg på hverdager
- timesintervall i grunnrute på linje RE30 Oslo–Gjøvik fra desember 2024
- fire tog i timen i grunnrute på linje L4 Bergen–Arna fra mai 2024
- fra fire til seks daglige avganger hele året på linje F4 Oslo S–Bergen fra mai 2024
- to avganger på linje R70 Støren–Steinkjer ble forlenget mellom Ranheim og Stjørdal/Skatval

For å bidra til å bedre punktligheten stopper enkelte avganger ikke lenger på Trønderbanen ved Sparbu, Lundamo og Kvål, og på Sørlandsbanen på Nordagutu, Lunde, Gjerstad, Neslandsvatn, Audnedal og Vegårdshei.

Redusert reisetid

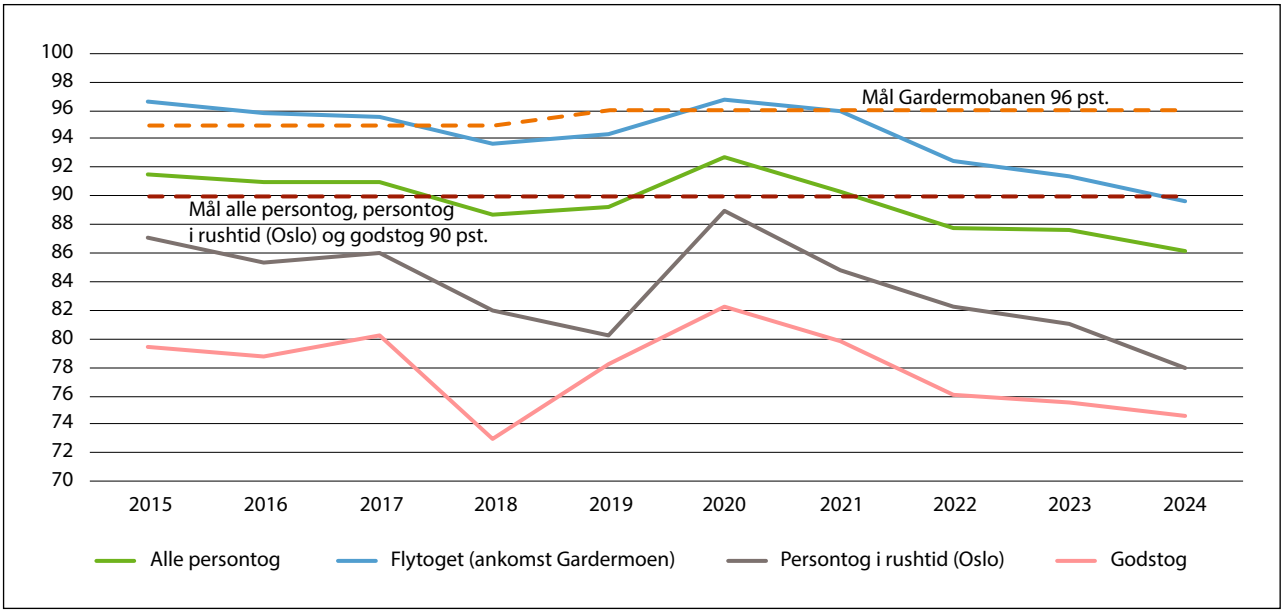
Etter hvert som tilbudsforbedringer i en effektpakke ferdigstilles, rapporteres endringer i gjennomsnittlig reisetid. Reisetidsbesparelsen beregnes ved å sammenlikne tid om bord og ventetid mellom rutetabellen som forelå året før ferdigstillelse av effektpakken, og rutetabellen som foreligger året etter ferdigstillelse.

I 2024 ble ventetid i grunnrute på Gjøvikbanen redusert med om lag 16 minutter som følge av ferdigstilte prosjekter i effektpakken *Flere tog på Gjøvikbanen: Ett tog i timen Oslo–Gjøvik*. Tilbudsforbedringer knyttet til åpningen av nytt dobbeltspor på strekningen Arna–Bergen i mai 2024 reduserte tiden om bord med 1 minutt, og ventetiden ble redusert med drøyt 6 minutter i grunnrute og 4–5 minutter i rushtid. Dette prosjektet er en del av effektpakken *Flere og raskere tog på Vossebanen: Fra halvtimesintervall til kvartersintervall Arna–Bergen*. I tillegg til reisetidsbesparelsen rapporterer Bane NOR også om betydelig bedre punktlighet og økt kapasitet på Vossebanen.



Figur 4.6 Godstrafikk med tog 2015–2024

Kilde: Statistisk sentralbyrå



Figur 4.7 Punktlighet for person- og godstog 2015–2024

Kilde: Jernbaneverket (2015–2016) og Bane NOR (2017–2024)

Trafikkutvikling – godstog

Fra 2023 til 2024 ble transportarbeidet (tonnkilometer) for godstransport på jernbane redusert med 7,3 pst., mens transportmengde (antall tonn) ble redusert med 7,1 pst. Hovedårsaken var flere stengte strekninger som gjorde at det ikke kunne kjøres godstog. I tillegg har det vært en generell nedgang i varetransporten som har ført til redusert etterspørsel etter alle typer godstransport. Figur 4.6 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2015–2024, målt i transportmengde og transportarbeid. I perioden 2019–2021 var utviklingen for godstransport på jernbane god. Fra 2021 til 2024 ble imidlertid transportmengden redusert med 20,3 pst., mens transportarbeidet ble redusert med 15,4 pst. Også etter at det ble åpnet for godstrafikk på Dovrebanen i mai 2024, var transportert mengde gods på jernbanen lavere enn de siste årene. Jernbanedirektoratet hadde gjennom 2024 løpende dialog med godstogselskapene om avbøtende tiltak ved nedetid på infrastrukturen, i hovedsak omkjøringsmuligheter og kompensasjon innenfor statsstøtteregelverket for tap som fulgte av kollapsen av Randklev bru.

Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Det er et mål i Nasjonal transportplan 2022–2033 at transportsystemet skal bli mer effektivt og pålitelig. I jernbanesektoren innebærer målet at antall timer med forsinkelser skal reduseres. Forsinkelser og driftsstabilitet måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Figur 4.7 viser utviklingen i punktlighet for person- og godstog i perioden 2015–2024, mens tabell 4.46 viser mål og resultater for driftsstabiliteten i 2024. Driftsstabiliteten ble i 2024 vesentlig lavere enn målene og det laveste resultatet siste ti år. Stram ruteplan og overbelastning av kapasiteten på enkelte linjer samt forsinkelser knyttet til signalanlegg, tog som kommer forsinket fra utlandet og tog som kommer sent fra togparkering påvirket driftsstabiliteten negativt. Flere og større enkelthendelser får større konsekvens enn tidligere. Avsporinger og hendelser som flom, ras, brann og feil i kommunikasjonssystemet sto for mer enn 50 pst. av innstillingene.

Tabell 4.46 Mål og resultater for driftsstabilitet i 2024

Indikator	Mål 2024	Resultat 2024
Punktlighet alle persontog i pst.	90,0	86,1
Punktlighet Gardermobanen i pst.	96,0	89,6
Punktlighet godstog i pst.	90,0	74,6
Oppetid i pst.	99,1	98,8
Regularitet i pst.	97,7	93,6

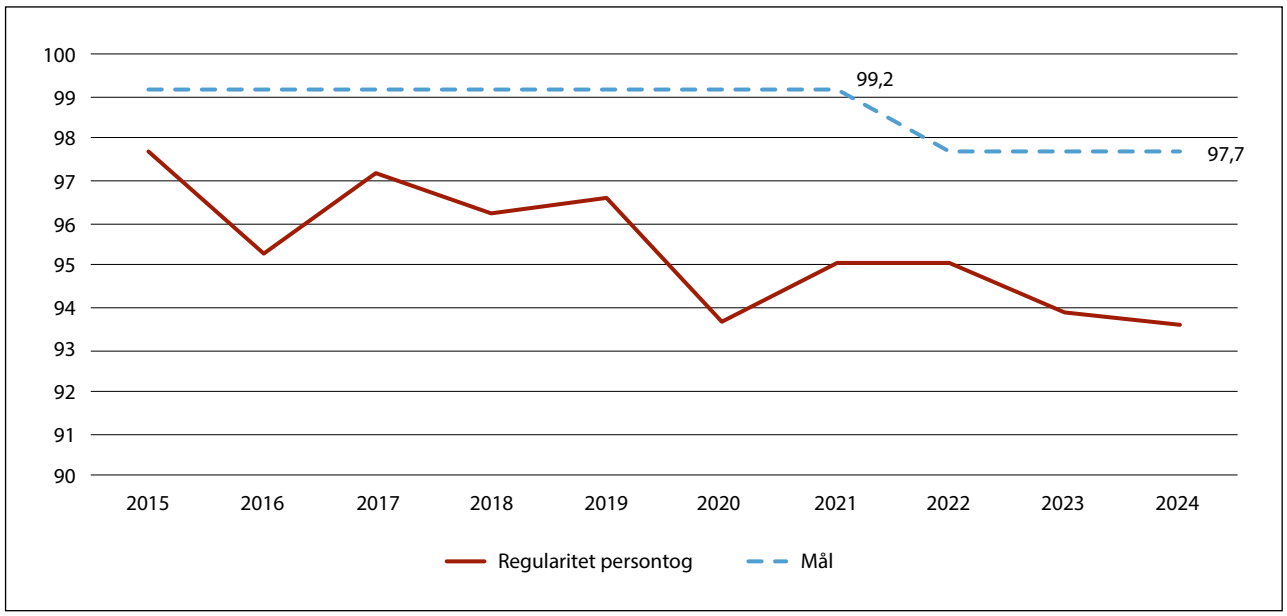
Kilde: Bane NOR

Regularitet

Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute, dvs. avganger som ikke er innstilt, og omfatter bare persontog. Innstillinger på grunn av planlagt arbeid utgjorde om lag 49 pst. av alle innstillinger i 2024. Disse er ikke inkludert i beregningen av regularitet fordi slike innstillinger normalt planlegges for og informeres om i god tid, slik at reiser kan planlegges og gjennomføres med annen transport. I 2024 ble det registrert over 30 000 innstillinger som ikke skyldtes planlagt arbeid. Over 60 pst. av innstillingene var delinnstillinger, som vil si at toget kjører deler av ruten, men at det f.eks. innstilles stopp på enkelte stasjoner eller toget snur for å hente inn en forsinkelse.

Alle innstillinger kategoriseres etter årsak og knyttes til ansvarsområder hos enten Bane NOR (feil på infrastruktur), togselskapene (feil hos togoperatør) eller som utenforliggende årsaker. Antall innstillinger som skyldtes hendelser innenfor Bane NORs ansvarsområde, ble redusert i 2024, bl.a. som følge av endringer i hvordan Bane NOR jobber med kontaktledninger. Innstillinger som skyldtes utenforliggende årsaker, økte noe sammenliknet med 2023 og betydelig sammenliknet med 2022. Innenfor togselskapenes ansvarsområde økte antall innstillinger betydelig. Dette skyldtes i stor grad feil på togmateriell hos flere av togoperatørene.

Totalt sett endret ikke regulariteten seg vesentlig fra 2023 til 2024, men det var store variasjoner. Det var en forbedring på 30,4 pst. på Raumabanen, men dette var mye på grunn av planlagte innstillinger. For fjerntog på Nordlandsbanen var det en markant reduksjon i regulariteten på 10,5 pst. Dette må ses i sammenheng med togavsporingen på strekningen og mangel på lokomotiver.



Figur 4.8 Regularitet persontog 2015–2024

Kilde Bane NOR

For de øvrige banestrekningene varierte regulariteten mye, fra lokaltog på strekningen Bergen–Arna med 99,2 pst. til regiontog på Rørosbanen med 71,6 pst. Kun lokaltog Bergen–Arna, regiontog på Raumabanen, lokaltog Stavanger–Egersund (Jærbanen) og Flåmsbana hadde en regularitet bedre enn målet på 97,7 pst.

Punktlighet

Punktlighet måles som andelen av persontog som ankommer i rute til endestasjonen, og statistikken omfatter ikke innstilte tog, verken planlagte eller ikke-planlagte innstillinger. Punktligheten påvirkes normalt i hovedsak av feil på infrastruktur og togmateriell, og at kapasiteten på enkelte linjer er overbelastet, og i mindre grad av de store hendelsene i infrastrukturen.

I 2024 var punktligheten for alle persontog 86,1 pst. som er en reduksjon på 1,5 prosentpoeng sammenliknet med 2023 og det laveste resultatet for perioden 2015–2024. Forsinkede tog forårsaket til sammen om lag 46 700 forsinkelsestimer i 2024 som er om lag 2 700 flere timer enn i 2023. Forsinkelser på grunn av utenforliggende årsaker økte med om lag 3 200 timer. Dette omfatter hendelser som flom, ras, snøstorm, forsinkelser fra utlandet, avsporinger, påkjørsel eller andre uønskede hendelser. Forsinkelser som følge av årsaker hos togselskapene ble redusert med om lag 500 forsinkelsestimer. Dette omfatter i hovedsak materiell som blir kjørt for sent ut fra togparkering, feil på materiell og lange stasjonsopphold. Forsinkelsestimer innenfor Bane NORs ansvarsområde var hovedsakelig knyttet til feil på bane og anlegg som overvåkes av signal- og trafikkstyringsanlegget, og var om lag på samme nivå som i 2023.

Det var store variasjoner i punktlighet for de ulike banestrekningene. Sørlandsbanen (fjerntog) hadde lavest punktlighet med 60,6 pst. Bratsbergbanen, Østfoldbanen, regiontog på Raumabanen og lokaltog Bergen–Arna oppnådde punktlighet bedre enn målet på 90 pst. For Arendalsbanen, Dovrebanen, Vossebanen, fjerntog på Bergensbanen, regiontog på Rørosbanen, lokaltog Bergen–Arna, regiontog Trondheim (Trønderbanen) og grensekryssende over Storlien ble punktligheten bedret i 2024. For grensekryssende persontogtrafikk over Charlottenberg, regiontog Salten og fjerntog på Nordlandsbanen var det en betydelig reduksjon i punktligheten fra 2023 til 2024.

Punktligheten for Gardermobanen målt i ankomst til Gardermoen for Flytoget ble 89,6 pst. i 2024 som er vesentlig lavere enn målet på 96,0 pst., og en reduksjon på 1,8 prosentpoeng fra 2023. Resultatene ble spesielt påvirket av den midlertidige ruteplanen grunnet arbeid i Blixtunnelen på Follobanen, godstog som måtte kjøre gjennom Romeriksporten samt flere signalhendelser.

For godstog (utenom LKAB malmtransport) var punktligheten på 74,6 pst. i 2024. For perioden 2015–2024 er det er kun 2018 som hadde et svakere resultat. Punktligheten påvirkes i stor grad av lav avgangspunktlighet fra Alnabru godsterminal. Raumabanen hadde lavest punktlighet for gods med 57,1 pst. For gods på Brevikbanen var punktligheten på 91,8 pst. som er over målet på 90 pst.

Oppetid

Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser, utledet av planlagte togtimer og forsinkelsestimer som oppstår på grunn av infrastrukturen, konsekvenser av feil på tog og ytre forhold. Beregningene av oppetid inkluderer alle togslag som inngår i ruteplanen. Oppetiden var i 2024 på 98,8 pst., som er lavere enn målet på 99,1 pst., men på samme nivå som de tre siste årene.

Universell utforming

Det er definert to nivåer i arbeidet med universell utforming av jernbanestasjoner: *universelt utformet* og *tilgjengelig*. For at en jernbanestasjon skal kunne sies å være universelt utformet, må det bl.a. etableres et ledelinjesystem og trinnfri og assistansefri på- og avstigning til togene. Tilgjengelig er et delmål på veien mot universell utforming, der det stilles krav til minst én adkomst til plattform som er fri for hinder, og at det kan brukes rullestolheis eller rampe fra plattform ved på- og avstigning.

Ved utgangen av 2024 hadde 53 av 336 stasjoner status som universelt utformet, mens 90 stasjoner hadde status som tilgjengelig. Stasjonene Lilleby, Lademoen, Lundamo, Bergsgrav, Reinsvoll, Marnardal og Røyken fikk i 2024 status som universelt utformede, mens Steinkjer stasjon fikk status som tilgjengelig. 17,6 pst. av reisene i 2024 foregikk via stasjoner som er klassifisert som universelt utformet. Dette er en svak nedgang fra 2023, som kommer av at stasjoner som ikke er universelt utformet har hatt en sterkere vekst i antall reiser de siste årene enn universelt utformede stasjoner.

Jernbanedirektoratet leder brukermedvirkningsforumet *Toggruppa* for universell utfor-

ming. Her deltar ulike brukerorganisasjoner sammen med Bane NOR, Norske tog og togselskapene. I 2024 ble *Toggruppa* utvidet med flere brukerorganisasjoner for å representere unge personer med funksjonsnedsettelse, mental helse og eldre.

Kundetilfredshet

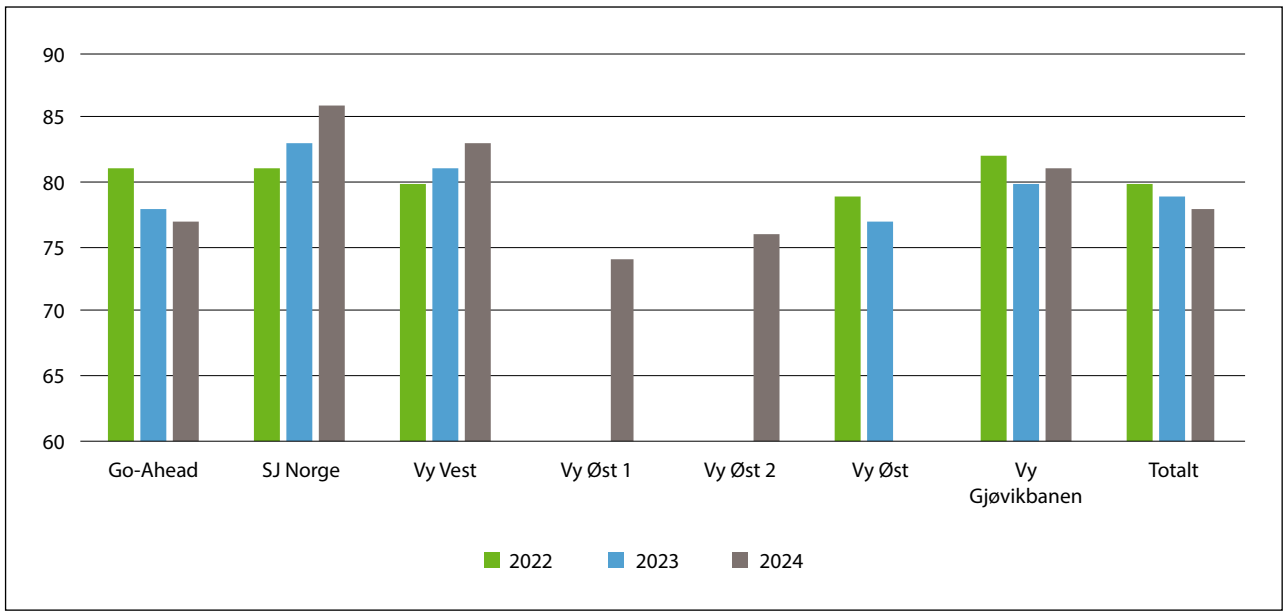
Jernbanedirektoratet kartlegger kundens opplevelse av togtilbudet, både i normal drift og ved avvik. Dette er viktig i oppfølgingen av togselskapene og Bane NOR, slik at den totale innsatsen i sektoren tar høyde for kundenes opplevelser av togtilbudet. Kundetilfredshetsundersøkelsen gjennomføres fire ganger i året, og omhandler renhold, informasjon på toget, personalet om bord, informasjon ved avvik, opplevd punktlighet og samlet tilfredshet. Resultatet vises som en kundetilfredshetsindeks (KTI) med en skala fra 1 til 100 for de ulike leveranseområdene av togtilbudet. Over 70 poeng regnes som et godt resultat.

Resultater fra kundetilfredshetsundersøkelsen vises i figur 4.9. De som reiste med toget, var totalt sett mindre fornøyde i 2024 enn i 2023. Dette kan i all hovedsak knyttes til svært krevende værforhold i januar og februar 2024 som førte til stor slitasje og skader på infrastrukturen og togmateriellet, og dermed redusert driftsstabilitet og færre tilgjengelige togsett gjennom store deler av året.

Beregning av landsgjennomsnittet (Totalt) innebærer en vekting basert på antall passasjerer. Fra desember 2023 ble Østlandet delt i to trafikkavtaler, Østlandet 1 og Østlandet 2. Passasjerene innenfor Østlandet 1 var de minst fornøyde i 2024. Denne trafikkavtalen omfatter bl.a. lokaltogene rundt Oslo, som ble særlig hardt rammet av driftsutfordringer på grunn av værforholdene vinteren 2024.

SJ Norge (Trafikkpakke 2 Nord) og Vy Vest (Trafikkpakke 3 Vest) hadde en positiv utvikling i kundetilfredsheten fra 2023 til 2024. Det var mange trafikale utfordringer også her, men de to togoperatørene jobbet godt med avvikshåndtering og den generelle kundeopplevelsen. Dette viser at punktlighet alene ikke er det viktigste for passasjerene, men at god avvikshåndtering også kan bidra til en bedre kundeopplevelse.

Jernbanedirektoratet har, i samarbeid med togoperatørene og Bane NOR, utviklet egne indekser for å måle kundetilfredsheten ved avvik. Utviklingen skal måles over tid slik at Jernbanedirektoratet kan vurdere effekten av tiltakene i programmet for bedre avvikshåndtering og kundeopplevelser. Rapporteringen ble gjort for første gang i 2023. Både for 2023 og 2024 var kundetilfredsheten ved avvik for togoperatørene totalt på 55 poeng. Det var store variasjoner mellom de ulike togoperatørene. Go-Ahead, SJ Norge og Vy Gjøvikbanen forbedret resultatene betydelig i 2024. For de to trafikkpakkene på Østlandet som trafikkeres av Vy, var resultatet betydelig lavere



Figur 4.9 Kundetilfredshet for togselskapene 2022–2024

Kilde: Jernbanedirektoratet

enn for de øvrige trafikkpakkene. Togtrafikken på Østlandet har mange flere reisende, i tillegg til at det er flere tog og deler av materiellparken er over normal levetid, noe som forårsaker avvik. Kundetilfredsheten ved avvik for Bane NOR dekker de områdene av avvikshåndteringen som Bane NOR er ansvarlig for, som informasjon via skjermer og høyttalere på stasjon samt skilting til alternativ transport. Resultatet gikk ned fra 63 poeng i 2023 til 61 poeng i 2024. Reduksjonen skyldtes i stor grad lavere resultater for trafikkpakkene på Østlandet. Avvikshåndteringen på Østlandet er ofte mer kompleks enn i resten av landet, med store stasjonsområder, krevende trafikksituasjon og mange flere reisende, som gjør det vanskeligere å gi hver enkelt passasjer korrekt informasjon om deres alternative reise. Til tross for at deler av Dovrebanen var stengt i deler av 2024 hadde SJ Norge en betydelig forbedring av resultatet. Dette kan tyde på at det er enklere å gi relevant og korrekt informasjon til passasjerene når den alternative transporten er enklere å gjennomføre.

Markedsovervåking

Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan for jernbanen. Gjennom behandling og oppfølging av klagesaker og veiledning av aktørene bidrar Statens jernbanetilsyn til bedre forståelse for og etterlevelse av reglene i jernbaneforskriften om velfungerende jernbanemarkeder. Regelverket skal sikre at alle jernbaneforetak har tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på like vilkår, men markedsovervåkingsorganets tilsynsaktiviteter og vedtak gjennom 2024 indikerte at reglene ikke etterleves fullt ut.

I 2024 mottok Statens jernbanetilsyn tre nye klager og fattet vedtak i totalt fire klagesaker. I tillegg ble det varslet om vedtak i to klagesaker som ikke ble ferdig behandlet i 2024. Klagesakene dreide seg om Bane NORs beregning og fastsettelse av avgifter for bruk av jernbaneinfrastrukturen, jernbaneforetaks tilgang til kapasitet og tjenester i godsterminaler og verksteder samt Bane NORs utforming av samfunnsøkonomisk modell til fordeling av tilgang til jernbanespor i den årlige ruteplanprosessen. Bane NOR fikk i november 2024 pålegg om å endre sin metode for samfunnsøkonomiske analyser for prioritering av tildeling av ruteleier etter jernbaneforskriften. Foretaket må også informere søkerne bedre om dette i nettererklæringen for 2026.

Mål og prioriteringer i 2026

Det overordnede målet for transportpolitikken er «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*» med fem mål for planperioden 2025–2036

- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- effektiv bruk av ny teknologi
- mer for pengene

De transportpolitiske målene henger sammen med og bidrar til Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål med tilhørende delmål, jf. omtale i kapittel 6 i Del III.

Transportsektoren har behov for omstilling på en rekke områder i tiden fremover. Klimaforpliktelser og -tilpasning, befolkningsvekst, fortetting og begrenset tilgang på fornybar energi gjør seg gjeldende i økende grad. Trender og utviklingstrekk tilsier at behovet for transport og mobilitet vil fortsette å øke i og rundt de største byene, der det også i dag er størst press. I byområdene har innføringen av byvekstavtalene og nullvekstmålet vært et sentralt virkemiddel for å møte dette. For å legge til rette for et godt kollektivtilbud har det over flere år vært planlagt for sammenhengende kollektivløsninger der jernbanestasjonene er et sentralt knutepunkt i kollektivsystemet.

Persontogtilbudene bidrar til å realisere de transportpolitiske målene. Staten inngår avtaler om persontransport med tog og legger til rette for at toget bidrar til å dekke befolkningens og næringslivets transportbehov når disse ikke dekkes på en tilfredsstillende måte av markedet. Dette skal legge grunnlaget for et attraktivt togtilbud for pendlere inn mot, gjennom og ut av de største byene, bidra til at ulike samfunnsfunksjoner både i og utenom rushtid er tilgjengelig for befolkningen og bidra til å binde regioner og landet sammen. Togtilbudet skal være pålitelig og enkelt å bruke sammen med øvrige transportformer, herunder det fylkeskommunale kollektivtilbudet.

Jernbanen er en sikker, miljøvennlig og arealeffektiv transportform. Togtilbudene bidrar slik til reduserte klimagassutslipp, hensyn til natur, energieffektiv transport, avlasting av veinettet, bruk av teknologi som effektiviserer transportsystemet og bidrar til å gjøre transportsikkerheten bedre. Transport er en grunnleggende nasjonal funksjon

etter sikkerhetsloven, og et pålitelig, sømløst og stabilt togtilbud bidrar til samfunnssikkerhet og beredskap. Samtidig skal videreutviklingen av tilbudene, inkludert strategier for prising av kollektivreiser, bidra til at samfunnet får mer igjen for investeringene i persontransport, og til at kollektivtransporten blir et reelt og inkluderende alternativ for alle reisende.

Kapasiteten i jernbanenettet er i ferd med å bli fullt utnyttet. Dovrebanen, Hovedbanen, Nordlandsbanen, Kongsvingerbanen og forbindelsen mellom Oslo S og Lysaker er overbelastede hele døgnet, og deler av Østfoldbanen er overbelastet i rushtiden. Dette fører til problemer ved forsinkelser og andre avvik. For tett trafikk på et linjenett med få omkjøringsmuligheter medfører at forsinkelsene forplanter seg raskt og får større konsekvenser.

Jernbaneinfrastrukturen preges av store variasjoner i alder og tilstand. Dette påvirker driftsstabiliteten, og behovet for vedlikehold og fornying er stort. Mer ekstremvær øker også behovet for vedlikehold. Videre er feil på tog en årsak til forsinkelser og innstillinger. Vedlikehold og utskifting av togene er også viktig for bedret driftsstabilitet, i tillegg til at flere nye tog må til for å kunne tilby flere avganger.

Regjeringens strategi for utviklingen av jernbanen frem mot 2050 er forankret i de transportpolitiske målene, og svarer på utfordringsbildet og behovene som er beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036. Strategien kan oppsummeres i hovedpunktene

- ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal
- ferdigstille tilbudsforbedringene som pågår rundt de største byene innen 2030
- øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036
- gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet
- gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data
- øke kapasiteten i jernbanen nasjonalt på lang sikt, herunder starte planleggingen av ny rikstunnel for ferdigstillelse på 2040-tallet
- oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan

Med forslaget til statsbudsjett for 2026 fortsetter regjeringen sitt arbeid med å følge opp jernbanestrategien. Det foreslås å fortsette å øke bevilgningen til drift, vedlikehold og fornying. Dette skal gi bedre driftsstabilitet og dermed et bedre tilbud til togkundene i årene fremover. Budsjettforslaget legger videre til rette for rasjonell fremdrift i igangsatte tilbudsforbedringer, videreføre pågående planlegging av nye prosjekter samt å starte opp noen nye tiltak som skal legge til rette for vekst i godstransporten og bedre kapasitet på Østlandet, herunder bygging av ny Hamar stasjon.

Jernbanesektoren har vært gjennom store endringer det siste tiåret. Regjeringen mener at de overordnede rammebetingelsene for sektoren nå bør ligge fast over tid for å kunne levere på de transportpolitiske målene, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Et attraktivt togtilbud er en forutsetning for at de reisende og næringslivet skal velge toget. Dette innebærer et forutsigbart og stabilt tilbud, men også at tilbudet er relevant med tanke på frekvens og reisetid.

Regjeringens viktigste prioritering for jernbanen er å ta vare på kundene som bruker toget, gjennom bedre og økt vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur. Dette vil bidra til bedre driftsstabilitet, med økt punktlighet og færre innstillinger. Utvikling av punktligheten brukes som en indikator for å vurdere målet om en enklere reisehverdag.

Særlig rundt de store byene bidrar utbygging av jernbanen og fornying av infrastrukturen til arealeffektiv og miljøvennlig utvikling og god fremkommelighet. Det gjør det mulig å pendle over større avstander, noe som gir den enkelte større frihet i valg av arbeidsplass og bosted. Prioriterte tilbudsforbedringer innebærer å fullføre utbygginger som er satt i gang. På Østlandet bidrar ny infrastruktur på strekningene Drammen–Tønsberg, Eidsvoll–Hamar og Kambo–Moss både til tilbudsutvikling og bedre driftsstabilitet.

I 2026 videreføres de forberedende arbeidene i Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, og det legges opp til anleggsstart på den første av de store entreprisene, som omfatter bygging av tre anleggstunneler, jf. nærmere omtale under Programkategori 21.30 Veiformål. Infrastrukturprosjekter i Trondheims-området vil bidra til et bedre, mer helhetlig tilbud og bedre driftsstabilitet på Trønderbanen. Arbeidet med å legge til rette for flere avganger inn mot og ut fra Trondheim er i gang. Det samme er tiltak for å legge til rette for flere og lengre godstog mellom

Oslo og Narvik. Videre legges det i 2026 til rette for å starte bygging av ny Hamar stasjon.

Befolkningsveksten i byområdene, økt mobilitetsbehov og strengere krav til areal- og energieffektiv transport innebærer at det allerede nå må planlegges hvordan jernbanen kan ta en større del av transportarbeidet rundt de største byene og byområdene frem mot 2050. Svært høy kapasitetsutnyttelse av jernbanenettet i Østlandsområdet gjør at stadig flere feil fører til forsinkelser som forplanter seg ut over hele landet. Nye tog skal settes i trafikk på lokaltogstrekningene i 2026. Dagens flytogtilbud til Oslo lufthavn skal innlemmes som en del av den ordinære regiontogtrafikken for å øke kapasiteten inn mot, gjennom og ut av Oslo. Budsjettforslaget for 2026 legger til rette for å starte opp noen mindre tiltak som skal gi en forbedret rutemodell på Østlandet, med flere avganger for lokaltogene rundt Oslo og regiontogene. Planleggingen av større tiltak fortsetter. På lengre sikt er ny rikstunnel avgjørende for videre utvikling av kapasiteten gjennom Oslo. Innledende planlegging av denne videreføres i 2026.

Jernbanedirektoratet og Entur skal i 2026 styrke satsingen på digitale løsninger for sømløs mobilitet, slik at de reisende kan søke frem og kjøpe forskjellige mobilitetstjenester under ett, og dermed få en enklere og mer sømløs reisehverdag.

Arbeidet for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik som startet i 2023, videreføres. Gjennomføring av de tilhørende tiltaksplanene, som aktørene i sektoren har laget i fellesskap, fortsetter i 2026. Resultater av igangsatte tiltak følges systematisk opp, og nye, målrettede tiltak identifiseres og settes i verk. Eksempler på tiltak som gjennomføres er kartlegging av årsaker til svak driftsstabilitet, oppfølging av resultat på strekninger og tiltak for å sikre lik informasjon til kunder i alle kanaler ved avvik.

Et sentralt grep for å sikre universelt utformede reisekjeder er oppgradering av stasjoner. I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen satt en ambisjon at om lag 45 pst. av alle togreiser skal foregå til/fra en universelt utformet stasjon i løpet av første seksårsperiode og 68 pst. i hele planperioden. For 2026 planlegger Bane NOR tiltak bl.a. på stasjonene Kolbotn, Ås og Vestby samt Vevelstad holdeplass, slik at disse kan få status som universelt utformet.

Godstransport på jernbane

Regjeringen vil legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av godstrafikken. Godstransport på jernbane er sikker, arealeffektiv og energieffektiv, særlig ved transport av store volumer over lange avstander. Økt godstransport på jernbane kan redusere de negative eksterne effektene av veitransport, som lokal og global luftforurensing, klimagasser, støy, overbelastning og ulykker.

Med få omkjøringsmuligheter er godstransporten på jernbanen særlig følsom for større driftsavbrudd. Regjeringens viktigste grep for å legge til rette for gods på bane er satsingen på vedlikehold og fornying, som over tid skal gi en mer driftssikker infrastruktur. Videre tas det også mer målrettede grep overfor markedet. Støttesatsene i tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til jernbane ble økt i forbindelser med revidert nasjonalbudsjett 2025, og de økte satsene videreføres i 2026. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2025 ble det bevilget kompensasjon til godstogselskaper for tapte inntekter etter at Dovrebanen ble stengt for gjennomgående togtrafikk vinteren 2025. Videre har Bane NOR i 2025 besluttet å innføre endringer i ytelsesordningen, som bl.a. innebærer å doble kompensasjonen godstogselskapene mottar for innstillinger samt å inkludere innstillinger som skyldes planlagt arbeid. Ytterligere endringer i ytelsesordningen og andre tiltak overfor godstogselskapene vurderes videre.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Sammenliknet med andre transportformer er jernbanen klimavennlig. Det største bidraget fra jernbanen for å redusere klimagassutslippene og å nå dagens klimamål kommer fra overføring av gods- og persontrafikk fra vei til bane. God regularitet og punktlighet er viktig for å få til dette. Prioriteringen av vedlikehold og fornying bidrar til at mer gods og persontrafikk kan foregå på jernbane. Utviklingen av jernbanetilbudet gjennom prosjektene som er prioritert i Nasjonal transportplan 2025–2036, ventes å redusere direkte CO_2-utslipp med om lag 1,6 millioner tonn i perioden ved overføring av trafikk til jernbane.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider med å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget og vurdere virkemidler og tiltak for å redusere klimagassutslipp. I *Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane* (KVU Green) vurderes bl.a. alternative driftsformer og driftsteknologi på strekninger som ikke er elektrifisert. Det er gjennomført kvalitetssikring (KS1) av arbeidet. Basert på anbefalingene i KVU Green og KS1 har Samferdselsdepartementet besluttet teknologivalget elektrifisering for Røros- og Solørbanen, og batteri med delelektrifisering for Nord-

landsbanen. Det vises til omtale i anmodningsvedtak nr. 553 av 10. mai 2022 i kapittel 2 i Del I.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal sørge for at tapet av verdifull natur blir så lavt som mulig. For å sikre at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til natur og arealbruk, utvikler transportvirksomhetene indikatorer og et arealregnskap som viser nedbyggingen av ulike naturtyper og dyrket mark. Arbeidet skal videreføres i 2026. Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal i 2026 ta vare på naturmangfoldet gjennom driftsfasen, og i dialog med bl.a. Statens vegvesen, videreføre arbeidet med problemstillinger innenfor temaene vannforurensning, naturmangfold, kjemikalier og før- og etterundersøkelser. Det vises til omtale i kapittel 5 Klima og miljø i Del III.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Overføring av person- og godstrafikk fra vei til jernbane bidrar til å redusere risiko for ulykker og drepte og hardt skadde i trafikken.

Ved utvikling og oppgradering av infrastrukturen oppnås bedre sikkerhet fordi nye anlegg har høyere teknisk sikkerhet enn gamle anlegg. Særlig reduseres risikoen for ulykker ved å fjerne eller utbedre spesielt utsatte planoverganger. Bane NOR arbeider kontinuerlig med å bedre sikkerheten ved eksisterende planoverganger og fjerne planoverganger der risikoen anses som høyest. Spesielt gjelder dette usikrede planoverganger uten veisikringsanlegg. Ny teknologi implementeres og testes ut, f.eks. elektronisk overvåking av planoverganger koblet opp mot kunstig intelligens som kan identifisere objekter som befinner seg mellom bommene. Dersom planovergangen er blokkert etter at bommene har gått ned, varsles togfører og togleder automatisk slik at toget kan stanses.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med sikring, beredskap og digital sikkerhet i jernbanesektoren. Tilsynet har også en viktig rolle ved innføringen av ERTMS med å gjennomføre effektive godkjenningsprosesser for innføring av nye og ombygde togsett som er tilpasset det nye signalsystemet.

På områdene tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger er Statens jernbanetilsyns oppgaver knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger. Tilsyn med taubaner og deres bærende konstruksjoner er viktige prioriteringer i 2026.

Effektiv bruk av ny teknologi

Ny teknologi kan bidra med løsninger for fremkommelighet, kapasitet og transportsikkerhet. Forskning, utvikling og innovasjon er viktige elementer før jernbanen kan ta i bruk ny teknologi. Nye metoder for å videreutvikle tilbudet til reisende og godskunder skal gjøre det mulig å oppnå kostnadsreduksjoner og gjøre jernbanen mer attraktiv som transportform. Store datamengder gjør det mulig å forutse reisestrømmer, tilstand og hvor mange som reiser med den enkelte avgang for jernbane- og kollektivtransport. Det legger til rette for bedre styring av kollektivtransporten og transportstrømmene samt bedre avvikshåndtering og planlegging.

For drift og vedlikehold av infrastrukturen har Bane NOR tatt i bruk ny teknologi, med bl.a. sensorer og bedre datakvalitet. Forebyggende vedlikehold og overvåking av sporveksler og sporfelt bidrar til å effektivisere vedlikeholdet. Ved å ta i bruk ny teknologi med bl.a. digital overvåking av infrastrukturen kan Bane NOR gå fra tidsbasert til tilstandsbasert vedlikehold. Det sikrer bedre og mer målrettet bruk av midlene. Jernbanedirektoratet har utviklet en felles modell for å beregne passasjertall på tvers av togoperatører og strekninger, noe som bl.a. legger til rette for bedre analyser av fremtidig utvikling av jernbanetilbudet.

Det utvikles en rekke initiativer for deling og felles bruk av data i sektoren. Entur skal bidra til et bedre kollektivtransporttilbud ved å samle inn transportdata, sikre tilgang til og riktig bruk av dataene samt utvikle løsninger for analyse av stordata. Bevilgningen til å videreutvikle Enturs digitale løsninger foreslås økt med om lag 42 mill. kr i 2026, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Jernbanedirektoratet deltar i det europeiske innovasjonsprogrammet Europe's Rail, som er en del av EUs forsknings- og innovasjonsprogram Horisont Europa. Her utvikles løsninger for en mer bærekraftig, effektiv, driftssikker og datadrevet sektor.

Mer for pengene

Jernbanesektoren forvaltes med mål om effektiv ressursbruk og mer jernbane for pengene. Kostnadene skal holdes lavest mulig for igangsatte effektpakker, og nye effektpakker optimaliseres og porteføljestyres for å oppnå best mulig effekt til lavest mulig kostnad. Tiltak som Samferdselsdepartementet har innført for å forbedre styringen og kostnadskontrollen på jernbaneområdet,

er omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036. Videre prioriterer regjeringen vedlikehold og fornying for å forhindre kostnadskrevende forfall og øke samfunnsnytten av investeringer som allerede er gjort samt utvikle et bedre grunnlag for å vurdere og følge opp vedlikeholdsbehovet, jf. omtale under kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold og post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer.

Finansieringsmodellen for Norske tog AS ble lagt om med virkning fra 1. juli 2025, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* og Innst. 540 S (2024–2025). I den nye modellen erstattes lånene som Norske tog tar opp i det private kapitalmarkedet med statslån. Formålet er i første rekke å oppnå besparelser for staten ved at staten kan låne penger til en lavere kostnad enn Norske tog. Besparelsen er anslått til 1–2 mrd. kr i perioden 2025–2036.

Mer effektiv drift, vedlikehold og fornying

Som oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036 utarbeider Bane NOR femårige planer for sitt arbeid med vedlikehold og fornying som rulleres årlig. For å bedre oppfølgingen og styringen av innsatsen har foretaket delt inn ressursinnsatsen i ulike fagområder og strekninger. Bane NOR har identifisert et stort potensial for bedre utnyttelse av budsjettmidlene til vedlikehold og fornying gjennom bedre planlegging, økt digitalisering, bedre oversikt over tilstanden på infrastrukturen og mer prediktivt vedlikehold. Ved prediktivt vedlikehold iverksettes tiltak før feilen oppstår. Dette kan både være kostnadsbesparende og gi bedre driftsstabilitet.

For å sikre at midlene til vedlikehold og fornying brukes effektivt og har den forventede effekten på driftsstabiliteten, har Jernbanedirektoratet utarbeidet et oppfølgingssystem. Innenfor rammene av dette systemet skal Jernbanedirektoratet følge opp Bane NORs ressursbruk samt hvilke konkrete effekter for driftsstabiliteten dette gir, både totalt sett og på enkeltstrekninger.

Likviditetstilførsel til Bane NOR

Den årlige bevilgningen til drift, vedlikehold, fornying og investeringer i infrastrukturen blir utbetalt til Bane NOR uavhengig av foretakets aktivitet gjennom året (likviditetstilførsel). Bane NOR har ansvar for å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå basert på forventninger om statens fremtidige likviditetstilførsel og oppsparte midler. Foretaket disponerer tildelte midler innenfor formålene for vedtatt bevilgning i statsbudsjettet og i tråd med avtaler med Jernbanedirektoratet.

Likviditetstilførsel til Bane NOR som av ulike årsaker ikke blir brukt, kalles «netto produksjonsgjeld til staten». Denne utgjør store deler av likviditetsbeholdningen til Bane NOR. I tillegg kommer øvrige finansinntekter.

Netto produksjonsgjeld for bevilgningene til drift og vedlikehold og investeringer ble redusert med om lag 0,8 mrd. kr i 2024 og utgjorde 6,5 mrd. kr ved utgangen av året. Reduksjonen skyldtes i stor grad at Bane NOR i 2024 brukte om lag 2,4 mrd. kr av likviditetstilførselen til investeringer, drift, vedlikehold og fornying. Foretakets prognose per august 2025 tilsier at netto produksjonsgjeld til staten vil utgjøre om lag 5,1 mrd. kr ved utgangen av 2025, en nedgang på 1,4 mrd. kr fra utgangen av 2024. Reduksjonen skyldes at Bane NOR i 2025 anslår å bruke mer enn tilført likviditet. Budsjettforslaget for 2026 forutsetter at Bane NOR finansierer om lag 1,7 mrd. kr av investeringsaktiviteten i 2026 gjennom bruk av produksjonsgjelden, slik at den kan reduseres til om lag 3,4 mrd. kr ved utgangen av 2026. Samferdsdepartementet følger utviklingen i produksjonsgjelden nøye.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Transportsektoren er en viktig del av samfunnssikkerheten i Norge, og transport er definert som en grunnleggende nasjonal funksjon i Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven). Samfunnssikkerhet i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 7 i Del III.

Jernbanesektoren er en viktig bidragsyter til totalforsvaret og Norges totalberedskap. Aktørene i jernbanesektoren samarbeider om samfunnssikkerhet og beredskap. Jernbanedirektoratet har et overordnet ansvar for at arbeidet er helhetlig. Som infrastrukturforvalter har Bane NOR det operative ansvaret for samfunnssikkerhet på det nasjonale jernbanenettet og koordinerer dette arbeidet med øvrige jernbaneaktører.

Norges betydning som mottaks- og transittområde for allierte styrker har økt etter at Finland og Sverige ble medlemmer av NATO. Mens det tidligere var mest oppmerksomhet på nord-sør-aksen på samfunnssikkerhets- og beredskapsområdet, vil det fremover også være økt vekt på å prioritere tiltak som støtter effektiv militær mobilitet fra vest til øst.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 skal militære behov ha større betydning for prioritering av midler til drift, vedlikehold, fornying og investeringer på jernbanen enn tidligere. Dette styrker forsvars- og beredskapsevnen. Regjeringen vil øke transportkapasiteten på Ofotbanen og Kongsvingerbanen, bl.a. ved å bygge flere krysssingsspor. Fremover vil det gjennomføres tiltak for å øke militær mobilitet, som anskaffelse av vognmateriell tilpasset militære transportbehov og mobile ramper som er egnet til omlasting av tungt og/eller militært materiell. Forsvarets behov for togmateriell er nærmere omtalt i plan for togmateriell, jf. Andre saker.

Klimatilpasning i jernbanesektoren handler om forebygging, slik at transportsikkerheten og fremkommeligheten i minst mulig grad påvirkes av naturhendelser. Infrastrukturen må dimensjoneres for å håndtere konsekvensene av klimaendringene. Investeringsprosjekter utvikles og bygges etter oppdaterte standarder for klimatilpasning og eksisterende jernbane oppgraderes gjennom fornyingstiltak og mindre investeringer. Fremover vil det fortsatt arbeides med å utbedre eksisterende infrastruktur ved fornying og annet vedlikehold, samtidig som investeringer i ras- og flomsikring og utforming og bygging av ny infrastruktur prioriteres.

Nærmere om budsjettforslaget

Til jernbaneformål er budsjettforslaget 35,7 mrd. kr.

Det foreslås å bevilge 30,7 mrd. kr til Jernbanedirektoratet. Direktoratet skal ivareta den strategiske utviklingen og den helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren samt forvalte tildelte bevilgninger. Gjennom avtalestyring og samhandling med berørte aktører skal direktoratet sikre god koordinering mellom utviklingen av togtilbud og investeringer i nytt togmateriell, digitale løsninger og behov for tiltak i infrastrukturen. Jernbanedirektoratet inngår og følger opp avtaler med Bane NOR, togselskaper og på enkelte områder med Entur og Norske tog. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandørene og det de leverer, er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningene. Viktige satsinger i 2026 omfatter bl.a.

- økt vedlikehold og fornying i tråd med regjeringens prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036
- videreføring av forberedende arbeider og anleggsstart i den første av de store entreprisene i Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, jf. nærmere omtale under Programkategori 21.30 Veiformål
- bygging av ny Hamar stasjon
- utløsing av opsjon i lokal- og regiontoganskaffelsen for å kjøpe ytterligere 13 regiontog

Til ny finansieringsmodell for Norske tog AS foreslås bevilget 4,9 mrd. kr.

Det foreslås 118,2 mill. kr til Statens jernbanetilsyn.

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Driftsutgifter	373 069	397 200	424 400
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, *kan overføres*	106 360	146 000	135 700
70	Kjøp av persontransport med tog, *kan overføres, kan nyttes under post 71*	4 877 111	5 982 100	5 709 800
71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, *kan nyttes under post 70*	9 330 100	6 596 700	7 509 000
72	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer		7 445 000	7 853 600
73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, *kan nyttes under post 74 og kap. 1320, post 32*	16 622 482	11 106 200	8 741 500
74	Tilskudd til togmateriell mv., *kan overføres*	55 618	154 600	107 600
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	95 683	104 800	139 700
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	38 191	40 900	42 400
77	Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»	107 725		
	Sum kap. 1352	31 606 339	31 973 500	30 663 700

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2025 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 424,4 mill. kr. Det er en økning på 6,8 pst. fra saldert budsjett 2025.

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkl. utgifter til drift av Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum. Hoveddelen av Jernbanedirektoratets driftsutgifter består av lønnsutgifter, utgifter til lokaler, IKT-utstyr, kjøp av tjenester og reiser. Den økte bevilgningen skal bl.a. bidra til å styrke direktoratets kompetanse innenfor digitalisering, innovasjon og teknologi, som kan redusere behovet for bruk av konsulenttjenester på dette området samt en styrking av Norsk jernbanemuseum, slik at museet i større grad skal kunne ivareta sine oppgaver. Dette gjelder bl.a. bemanning, løpende vedlikehold av historisk materiell og bygningsmassen som museet eier.

Jernbanedirektoratet er avtalepart, fagorgan og myndighetsorgan og ivaretar bl.a.

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet, herunder arbeid med å fremme innovasjon og teknologisk utvikling i sektoren, bidra til at den oppfyller nasjonale klima- og miljømål og legge til rette for god sikkerhet på jernbanen
- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog og infrastrukturtjenester
- koordinering av togtilbudet mellom berørte aktører og opp mot annen kollektivtransport
- pådriverrollen for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetanse

Drift av Norsk jernbanemuseum inkluderer utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon, restaurering og utgifter til drift av kongevognen.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Det foreslås bevilget 135,7 mill. kr.

Posten omfatter hovedsakelig Jernbanedirektoratets utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase, utgifter til forskning og utvik-

ling og utgifter til ulike analysearbeid, utredningsarbeid og utvikling av metodeverktøy, bl.a. konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring. Bevilgningen foreslås redusert med 10,3 mill. kr fra saldert budsjett 2025 på grunn av lavere behov til utredninger og analyser mv.

Viktige oppgaver i 2026 er

- å følge opp føringer i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Stortingets behandling av denne
- å utvikle og forbedre tilgang til og deling av data, inkl. drift og forvaltning av løsninger
- å utvikle og forbedre transportmodeller, kapasitetsanalyser, samfunnsøkonomiske analyser og andre metodeverktøy for å bidra til et best mulig beslutningsgrunnlag
- FoU og innovasjon, bl.a. å delta i Europe's Rail som er Europas største forskningsprogram innenfor jernbane
- å utvikle en nasjonal dataplattform for tilstandsovervåking og vedlikehold av tog i samarbeid med Norske tog

Jernbanedirektoratets utredninger og analyser skal bl.a. bygge opp under regjeringens mål om at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikk, gi grunnlag for bedre utnyttelse av ny teknologi i infrastruktur og materiell samt legge til rette for best mulige beslutningsgrunnlag og strategier. Et viktig bidrag til dette er å finne løsninger der transport- og trafikkapasiteten har størst utfordringer.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 5 709,8 mill. kr.

Persontransporttilbudene skal bidra til å realisere viktige transportpolitiske mål, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036 og omtalen under *Mål og prioriteringer i 2026*.

Bevilgningen dekker vederlag etter den etablerte ordningen med statlig kjøp av ulønnsomme persontransporttilbud med tog som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av ulønnsom grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm. I henhold til avtale om offentlig tjeneste betaler ikke staten vederlag for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen med Flytoget AS eller til Vygruppen for persontogtrafikken på Flåmsbana, men stiller vilkår til de offentlige tjenestene.

Bevilgningsforslaget legger til rette for å øke Norske togs budsjett for modifikasjoner av tog med 50 mill. kr. Det skal bidra til bedre driftsstabilitet for togene som brukes i persontransporttilbudet, særlig for de eldre togene.

Regjeringen legger opp til endringer i de landsomfattende sosiale rabattene for kollektivtransport, med virkning fra månedsskiftet januar/februar 2026. Det legges opp til at

- lærlinger inkluderes i studentrabatten
- ektefellerabatten tilknyttet honnørrabatten fjernes
- minstetaksten for militært personell i førstegangstjeneste presiseres
- ledsagere til uføre med dokumentert behov gis rett til gratis reise med kollektivtransport

Endringene skal bl.a. bidra til at rabattordningene moderniseres og i større grad fremmer sosial inkludering og mobilitet. Tiltakene anslås samlet å være budsjettnøytrale.

Pågående prosjekter for kjøp og fornying av tog omtales under kap. 1358 Norske tog AS. Plan for togmateriell, jf. anmodningsvedtak nr. 710 av 20. mai 2025, omtales under *Andre saker*.

Direktetildelte avtaler for togtrafikken på Østlandet

Jernbanedirektoratet inngikk i 2023 trafikkavtaler for drift av lokal- og regiontog på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2) med Vygruppen. Avtalene gjelder for perioden desember 2023–desember 2031, med mulighet for forlengelse til 2033.

Avtalen for Østlandet 1 består av lokaltogstrekningene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski, og regiontogstrekningene Oslo S–Jaren/Gjøvik, Stabekk–Moss, Oslo S–Mysen/Rakkestad, Oslo S–Ski (Follobanen) og Oslo S–Halden.

I avtalen for Østlandet 2 inngår regiontogstrekningene Skien–Eidsvoll, Drammen–Lillehammer, Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal, Asker–Kongsvinger og Notodden–Porsgrunn (Bratsbergbanen). I tillegg skal avtalen senest fra 2028 utvides til også å omfatte ruteleiene som Flytoget i dag trafikkerer i tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Disse vil da brukes til å forbedre det generelle togtilbudet på Østlandet, samtidig som det samlede togtilbudet til Oslo lufthavn opprettholdes.

Trafikkpakkene

Samferdselsdepartementet ga høsten 2024 Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomgå behovet

for og ev. innretning av fremtidens behov for offentlige tjenesteforpliktelser for persontransport med jernbane. Gjennomgangen av trafikkavtalene skal være ferdig 1. februar 2026. Det kan være aktuelt å gjøre endringer innenfor og mellom trafikkavtalene.

Trafikkpakke 1 Sør omfatter togtilbudet på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen og driftes av Go-Ahead Norge frem til desember 2027. Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å inngå en midlertidig direktetildelt avtale med Vygruppen for disse strekningene, med trafikkstart i desember 2027. Dersom inngåelse av en ny langsiktig trafikkavtale for togtilbudet i sør kan utsettes til tidligst 2029 når også Trafikkpakke 2 Nord og Trafikkpakke 3 Vest har utløpt, kan dette gi Jernbanedirektoratet mulighet til å vurdere trafikkavtalene samlet. Trafikkavtalens lengde er begrenset til den tiden som er nødvendig for å gjennomføre de vurderingene som må gjøres før en ny, langsiktig trafikkavtale kan tildeles, men kan uansett ikke vare lenger enn i fem år.

Trafikkpakke 2 Nord omfatter togtilbudet i Midt-Norge og Nordland samt Dovrebanen og driftes av SJ Norge. Avtalen utløper i desember 2028, og har opsjon om forlengelse med 1 + 1 år, dvs. frem til desember 2030.

Trafikkpakke 3 Vest omfatter fjerntog på Bergensbanen og region- og lokaltog på Bergensbanen og Vossebanen og driftes av Vy Tog. Avtalen utløper i desember 2029, og har opsjon om forlengelse med 1 + 1 år, dvs. frem til desember 2031.

Trafikkpakkene 1, 2 og 3 samt avtalene for Østlandet 1 og 2 omfatter en risikodeling der staten tar en andel av utgiftene dersom billettinntektene blir lavere eller energiprisene blir vesentlig høyere enn lagt til grunn i de opprinnelige avtalene. Budsjettbehovet til vederlag for kjøp av persontogtjenester er derfor usikkert.

Andre avtaler

Vy Tåg AB hadde ansvaret for trafikken på Ofotbanen frem til desember 2024. Det er ordinært to daglige avganger hver vei mellom Narvik, via Kiruna, til Stockholm. Svenske Trafikverket skulle inngå ny trafikkavtale med SJ AB om togtilbudet på strekningen Stockholm–Kiruna/Narvik fra desember 2024, men partene ble ikke enige om en ny avtale. Trafikverket valgte derfor å gjennomføre et nødkjøp fra SJ AB for 2025 og 2026. Fra 2027 er det planlagt at togtilbudet skal være konkurranseutsatt.

Jernbanedirektoratet har en trafikkavtale med SJ AB på strekningen Oslo–riksgrensen (–Karlstad/Stockholm) for perioden desember 2022 til desember 2027.

Fullmakt

Det foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser for kjøp av persontransport med tog for fremtidige budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak. I den foreslåtte fullmakten inngår avtalte forpliktelser for staten for trafikkpakkene 1–3, Østlandet 1 og Østlandet 2 samt trafikkavtalene på Ofotbanen og Oslo–Riksgrensen (–Stockholm). Den tar også høyde for nye flerårige forpliktelser som følge av økte leiekostnader til Norske tog, økt trafikk på Meråkerbanen og utløsing av opsjoner i Østlandet 2.

Infrastrukturavgifter

Staten kjøper tjenester fra togoperatørene for at de skal drive persontogtrafikken. Togselskapene kompenseres over bevilgningen på post 70 Kjøp av persontransport med tog, for økte infrastrukturavgifter sammenliknet med nivået som lå til grunn for inngåtte avtaler. Statens vederlag til Bane NOR reduseres tilsvarende, jf. omtale under post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold.

Statens jernbanetilsyn vedtok i desember 2024 at Bane NOR SF må stanse innkrevingen av påslag på avgiftene. Det medfører at inntektene til Bane NOR fra infrastrukturavgifter blir lavere i 2025 enn det som ble lagt til grunn i statsbudsjettet for 2025. I 2026 legges det til grunn avgifter på om lag 1,2 mrd. kr, som er en reduksjon på om lag 300 mill. kr fra forutsatt nivå i 2025. I tråd med etablert praksis er bevilgningsforslaget på posten redusert tilsvarende fordi vederlaget til togselskapene reduseres. Samtidig kompenseres Bane NOR gjennom tilsvarende økning i bevilgningsforslag på post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold.

Nærmere om tilbudsforbedringer i 2026

Flere avganger på Vossebanen

Trafikkavtalen for Trafikkpakke 3 Vest inkluderte opsjoner for å innføre flere avganger på Vossebanen mellom Bergen og Voss fra desember 2021, fra 16 til 19 avganger i døgnet. Disse ble utsatt på grunn av koronapandemien. Det ble innført én ekstra avgang i desember 2024. Fra desember 2025 legges det opp til å innføre enda en avgang hver vei.

Nærmere om tilbudsforbedringer i 2027

Bedre togtilbud på Meråkerbanen

Når elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen blir ferdig, gir det muligheter for et gjennomgående og mer miljøvennlig togtilbud mellom Trondheim og Østersund, og en økning fra to til tre daglige avganger hver vei. Tilbudsforbedringen innføres tidligst i desember 2026.

Opsjoner på Østlandet 2

Trafikkavtalen for Østlandet 2 inneholder opsjoner for tilbudsforbedringer på Drammenbanen mellom Asker og Drammen og på Vestfoldbanen mellom Drammen og Tønsberg når den nye infrastrukturen på Vestfoldbanen står ferdig, jf. omtale under post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer. Tilbudsforbedringene innebærer at timinutterssystemet mellom Lillestrøm og Asker blir forlenget til Drammen, og at det blir fire tog i timen hver vei mellom Drammen og Tønsberg. Når tilbringertjenesten til Oslo lufthavn integreres med det ordinære togtilbudet fra 2028, kan transportkapasiteten økes vesentlig mellom Drammen og Asker. Det vil derfor ikke være behov for å utløse opsjon på å avtale flere avganger på denne strekningen. Forsinkelser i utbyggingen av ERTMS medfører at tilbudsforbedringene til Tønsberg utsettes fra desember 2025 til desember 2026.

Tilbringertjenesten til Oslo lufthavn

Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Vy og Bane NOR, arbeidet med en ny grunnrutemodell der tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen (Flytoget) inngår i det øvrige togtilbudet på Østlandet. Dette vil gi de reisende et helhetlig og kapasitetssterkt togtilbud med flere avganger, mindre trengsel, høyere komfort og forbedret punktlighet, spesielt for de store reisestrømmene mellom Drammen og Gardermoen/Eidsvoll. Den nye rutemodellen planlegges innført i desember 2027.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 7 509,0 mill. kr som er en økning på 13,8 pst. fra saldert budsjett 2025.

I tråd med prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å ta vare på det vi har, foreslås det å øke bevilgningen til drift og vedlikehold av jernbanen med 912,3 mill. kr fra saldert budsjett 2025. Av denne økningen er 300 mill. kr knyttet til at Bane NORs inntekter fra infrastrukturavgifter reduseres, jf. omtale under post 70 Kjøp av persontransport med tog.

Bevilgningen skal bidra til å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur og til å opprettholde aktivitetsnivået i leverandørmarkedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde. Forutsigbarhet, langsiktighet og stabil økning i aktiviteten legger til rette for at leverandørmarkedet kan utnytte kapasiteten ved å planlegge de ulike prosjektene over tid. Bane NOR jobber overfor leverandørene for å sikre kapasitet og høy leveringspresisjon.

Bevilgningsforslaget dekker også økte drifts- og vedlikeholdsutgifter for nye anlegg som tas i bruk, noe som er anslått til om lag 80 mill. kr i 2026. Dette gjelder i hovedsak drift og vedlikehold av strekningen Drammen–Kobbervikdalen, togparkering på Sundland og Hove samt nytt kontaktledningsanlegg på strekningene Trondheim–Stjørdal, Meråkerbanen og Stavne–Leangenbanen.

Drift

Det settes av om lag 4,6 mrd. kr til drift av jernbanen. Utgiftene til drift omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, tilrettelegging for alternativ reise, adkomster, parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold samt konkurranseutsetting av drift på godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen på et normalt nivå etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger mv. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje er en del av vedlikeholdsbudsjettet. I bevilgningsforslaget forutsettes det at Bane NOR har inntekter på om lag 1,5 mrd. kr knyttet til salg av utstyr og tjenester og videresalg av elektrisitet m.m.

Vedlikehold

Det settes av om lag 2,9 mrd. kr til vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen.

Vedlikehold er nødvendig for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet. Videre er det viktig for å oppnå bedre driftsstabilitet i togtrafikken. Nye anlegg har etter en innkjøringsfase et lavere behov for akutt feilretting. Samtidig medfører flere anlegg med økt kompleksitet, i kombinasjon med at trafikkmengden øker, økte vedlikeholdsutgifter for å

opprettholde ønsket kvalitet og standard. Effekten av vedlikehold vil ikke kunne måles umiddelbart, men over tid vil en godt vedlikeholdt infrastruktur gi bedre forutsetninger for god punktlighet og regularitet og redusere sannsynligheten for driftsforstyrrende feil. Bane NOR prioriterer økt innsats mot de strekninger og knutepunkter der trafikken og konsekvensene for nettet er størst.

Vedlikehold deles inn i de to hovedkategoriene korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold.

Korrektivt vedlikehold omfatter retting av oppståtte feil. Av hensyn til togfremføringen prioriterer Bane NOR korrektivt vedlikehold for å rette vesentlige feil og feil som ventes å påvirke punktligheten. Andre feil blir registrert og utbedret på et senere tidspunkt som en del av forebyggende vedlikehold eller fornying. Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens og økt sårbarhet for driftsavbrudd etter ras og flom.

Forebyggende vedlikehold omfatter periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og utbedring av feil som ikke påvirker punktligheten. En stor del av det forebyggende vedlikeholdet gjennomføres for å unngå at det oppstår feil som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnesliping, ballastsupplering, skogrydding mv. Riktig nivå på forebyggende vedlikehold reduserer feil, forlenger anleggenes levetid og utsetter behovet for fornying. Totalkostnadene over livsløpet blir dermed lavere.

Den 30. august 2025 gikk et kvikkleireskred ved Nesvatnet i Levanger i Trøndelag. Skredet førte til at E6 og Nordlandsbanen skled ut i Nesvatnet. Bane NOR og Statens vegvesen planlegger for gjenoppbygging av E6 og jernbanen. For å kunne kjøre godstog på deler av Nordlandsbanen etablerte Bane NOR en midlertidig godsterminal på Steinkjer som kan betjene trafikken mellom Bodø/Fauske og Steinkjer.

Handlingsrom i gjennomføringen av drift og vedlikehold

For å gi Bane NOR størst mulig handlingsrom til å prioritere mellom ulike tiltak legges det ikke føringer for fordelingen av bevilgningen under post 71. Bevilgningen til investeringer i jernbanen, jf. omtale på post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer kan etter samråd med Jernbanedirektoratet også nyttes til drift og vedlikehold av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse.

Det legges også til grunn at effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet i Bane NOR kan frigi midler til fornying. For å sikre at midlene til drift og vedlikehold brukes effektivt og har den forventede effekt på driftsstabiliteten, er det utarbeidet et særskilt oppfølgingssystem for å følge opp vedlikeholds- og fornyingsplanen, jf. omtale under post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer.

Inntektsforutsetninger

Bevilgningen til drift og vedlikehold er nettobudsjettert. Det er lagt til grunn at Bane NOR i 2026 har inntekter fra salg av utstyr og tjenester og videresalg av elektrisitet mv. på om lag 1,5 mrd. kr og inntekter fra infrastrukturavgifter på om lag 1,4 mrd. kr. Det inkluderer også infrastrukturavgifter fra kommersiell togtrafikk. Inntektene tilfaller Bane NOR og er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Bane NOR finansierer drift og vedlikehold med inntekter utover bevilgningsforslaget på om lag 2,8 mrd. kr i 2026.

Det er lagt opp til at vederlaget til togselskapene som staten kjøper tjenester fra, og statens vederlag til Bane NOR justeres ved endringer i infrastrukturavgifter, jf. omtale under post 70 Kjøp av persontransport med tog.

Ytelsesordningen er knyttet til sportilgangsavtalen mellom Bane NOR og togoperatørene. Ordningen innebærer at forstyrrelser i togtrafikken utløser økonomiske reaksjoner, enten fra infrastrukturforvalter (Bane NOR) eller fra togoperatørene, avhengig av årsaken til forstyrrelsen. Bane NOR har i 2025 besluttet å innføre endringer i ytelsesordningen, som bl.a. innebærer å doble kompensasjonen godstogselskapene mottar for innstillinger, tredoble taket for månedlig utbetaling samt å inkludere helinnstillinger som skyldes planlagt arbeid. Endringene er anslått å øke beløpet som betales fra Bane NOR til godstogselskapene fra 11 mill. kr til 29 mill. kr i året, men anslaget er usikkert, da det avhenger av antall innstillinger gjennom året. Bane NOR har sendt på høring forslag om å øke satsene for innstillinger med ytterligere 50 pst. for godstogselskapene fra 2027. Ytterligere endringer i ordningen vurderes videre.

Fullmakter

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel, forplikter staten seg til et mini-

mumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Minimumsnivået foreslås fastsatt til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Minimumsbeløpene rulleres årlig, slik at sikkerheten for tilførsel av midler til enhver tid er størst for årene som ligger nærmest i tid. Basert på dette nivået foreslås en fullmakt til å inngå forpliktelser for fremtidige budsjettår til drift og vedlikehold innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 24 780 mill. kr, og en ramme som forfaller i årene 2027, 2028, 2029 og 2030 på henholdsvis 6 760 mill. kr, 6 380 mill. kr, 6 010 mill. kr og 5 630 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer

Det foreslås bevilget 7 853,6 mill. kr som er en økning på 5,5 pst. fra saldert budsjett 2025.

Bevilgningsforslaget følger opp regjeringens strategi for utviklingen av jernbanen frem mot 2050, herunder punktet om å ruste opp og vedlikeholde eksisterende jernbaneinfrastruktur, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036.

Bevilgningen på post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, kan etter samråd med Jernbanedirektoratet også nyttes til fornying og mindre investeringer når dette vurderes å gi best måloppnåelse.

Fornying

Det settes av om lag 6,0 mrd. kr til fornying i 2026.

Fornying består av utskifting av gammel infrastruktur med nytt, tilsvarende anlegg med samme funksjon og bidrar til å opprettholde og utvikle standarden i jernbaneinfrastrukturen, noe som er nødvendig for å kunne nå de langsiktige målene for driftsstabilitet. Anlegg må fornyes når feilratene øker på grunn av alder og slitasje og når det er rimeligere å skifte ut anleggene fremfor å kontrollere, utbedre eller skifte anleggsdeler og komponenter.

Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder, tilstand og funksjon, noe som påvirker driftsstabiliteten. Fornyingsbehovet er stort, og mange anlegg og komponenter er for lengst over sin tekniske levealder. Økt innsats til fornying vil gi færre innstillinger, økt punktlighet og et bedre tilbud.

Fornyingsbehov og vedlikeholdsetterslep

Tidligere beregninger av vedlikeholdsetterslepet var kun basert på beregning av kostnaden ved å fornye komponenter der den tekniske levetiden var utløpt. Bane NOR har nå bedre data og kunnskap om infrastrukturen, og foretaket beregner behov for fornying basert på en samlet vurdering av anleggenes alder, levetid, tilstand og funksjon.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 beregnet Bane NOR et grunnivå for fornying, definert som et økonomisk minimumsnivå for å unngå økt etterslep, til om lag 8,4 mrd. 2026-kr per år (eksklusiv ny togradio), og et samlet fornyingsbehov på om lag 130 mrd. kr i tolvårsperioden. Fornyingsbehovet er en beregning basert på både eksisterende vedlikeholdsetterslep og forventet fremtidig behov for fornying av infrastrukturen. Dersom bevilgningen til fornying er lavere enn beregnet grunnivå, vil vedlikeholdsetterslepet øke tilsvarende. I Jernbanedirektoratets og Bane NORs planer for å trappe opp ressursbruken til drift, vedlikehold og fornying legges det opp til at beregnet vedlikeholdsetterslep vil fortsette å øke i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036, men at det reduseres i andre seksårsperiode.

Effektivisering

Effektiviteten innenfor drift, vedlikehold og fornying kan økes gjennom bedre planlegging og økt digitalisering, og den realiseres gjennom

- økt innsikt i tilstandsutviklingen
- økt presisjon i planleggingen av vedlikehold og fornying
- digitalisering og prediktivt vedlikehold

Pågående arbeid med å forbedre datagrunnlag, overvåking av installasjoner og kontrollprogram mv. vil styrke kunnskapen om tilstanden i sporet. Mange av effektiviserings- og forbedringstiltakene knyttet til vedlikehold og fornying har Bane NOR samlet i forbedringsprogrammet *PRO20*. Programmet består av en rekke tiltak som gir gevinster gjennom økt innsikt i infrastrukturens tilstand. Tiltakene gir et bedre grunnlag for å prioritere riktige tiltak til rett tid, mer effektiv planlegging og gjennomføring samt bedre forutsetninger for leverandørmarkedet, som igjen bidrar til lavere kostnader.

Fornyingsplan for strekningene

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 utarbeidet Bane NOR konkrete fornyingsplaner for perioden 2024–2027 og identifiserte fornyingsbehovet i perioden 2028–2036 for alle banestrekninger. Foretaket leverte i mai 2025 en oppdatert fornyingsplan for 2026–2030. Planen viser hvilke konkrete tiltak som planlegges, forventet ressursbruk og anslått effekt på driftsstabiliteten på de ulike strekningene. I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 prioriteres strekninger og knutepunkt der konsekvensene av feil er størst. De planlagte tiltakene ventes å redusere antall forsinkelsestimer og innstillinger som skyldes feil på infrastrukturen med i gjennomsnitt henholdsvis 12 og 14 pst. i 2030. Fornyingsplanen skal oppdateres årlig og tilpasses prioriteringene i statsbudsjettet.

Oppfølgingssystem for fornying

I oppfølgingen av tiltak som er knyttet til fornying og utbedring av infrastrukturen, legger Samferdselsdepartementet større vekt på å vurdere måloppnåelse fremfor å vurdere ressursinnsats og den beregnede verdien av vedlikeholdsetterslepet. For å sikre at midlene til fornying brukes effektivt og har den forventede effekten på driftsstabiliteten, har Jernbanedirektoratet utarbeidet et system for å følge opp vedlikeholds- og fornyingsplanen. Systemet legger til rette for å følge opp midlene som brukes på en transparent og effektiv måte, og får frem effektene av tiltakene i planen. Samferdselsdepartementet følger effektene av økt satsing på vedlikehold og fornying tett.

Prioritering og forutsetninger for økt vedlikehold og fornying

En økning av fornyings- og vedlikeholdsarbeidet medfører økt behov for tilgang til spor for å gjennomføre utbedringene. Spesielt i Oslo-området er det tett trafikk og høy utnyttelse av kapasiteten i jernbanenettet. Behovet for økt sportilgang slik at vedlikehold og fornying kan gjennomføres effektivt, kommer ofte i konflikt med målet om å opprettholde et mest mulig stabilt togtilbud til de reisende.

Innsatsen til drift, vedlikehold og fornying skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene av feil for nettet for øvrig er størst. Hensyn til sikkerhet skal alltid ivaretas i prioriteringen av tiltak. For å øke driftsstabiliteten skal videre tiltak på infrastruktur med høy feilrate prioriteres. Forutsigbarhet og langsiktighet er viktige forutsetninger for å sikre kapasitet og gjennomføring av planlagt vedlikehold. Innenfor områdene som omfatter jernbaneteknisk materiell, er det generelt lange ledetider. Bane NOR følger opp leverandørene tett for å sikre kapasitet, og at leveranser kommer til rett tid. Forutsigbare økninger i aktiviteten legger til rette for at leverandørmarkedet kan utnytte kapasiteten ved å planlegge de ulike prosjektene over tid.

Klimatilpasning

Det ventes at klimaendringene vil føre til større slitasje på jernbaneinfrastrukturen i årene som kommer. Mer nedbør og nedbør med større intensitet fører til økt risiko flom og skred. Klimarelaterte naturhendelser ventes hyppigere, og på flere og andre steder enn tidligere. Satsingen på vedlikehold og fornying skal bidra til å redusere infrastrukturens sårbarhet, slik at den er rustet for å tåle mer ekstremvær og klimaendringer. I 2026 gjennomføres fornyingstiltak som oppgradering og forbedring av dreneringsanlegg i jernbanens underbygning, snøoverbygg, og snø-/skredskjerming.

Som en del av mindre investeringer utføres også sikringstiltak basert på kontinuerlig kartlegging av flom- og rasutsatte områder.

Transport av militært materiell

Bane NOR utløste i desember 2024 første opsjon i en anskaffelse av ti nye tunglastvogner til en verdi av 40 mill. kr, som bl.a. skal dekke foretakets behov for transport av utstyr i arbeidet med drift, vedlikehold og fornying. I tillegg kan vognene ved behov leies ut til Forsvaret for transport av forsvarsmateriell, eller til sivil godstransport som omfatter tung last. Anskaffelsen inngår som en del av en avtale mellom Bane NOR, Forsvaret og den svenske Försvarsmakten som gjør det mulig for de tre partene å kjøpe jernbanevogner gjennom samme avtale.

Mindre investeringer

Det settes av om lag 1,9 mrd. kr til mindre investeringstiltak.

Mindre investeringstiltak er mindre tiltak, men som er strategisk viktige og nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke kapasiteten. Tiltakene kan overlappe med tiltak for fornying av anlegg. Det er derfor viktig å planlegge mindre investeringer og fornying i sammen-

heng, og at Bane NOR har handlingsrom til å innrette det samlede arbeidet på en koordinert og effektiv måte. De mindre investeringene kan deles inn i hovedområdene *Mer gods på bane*, *Stasjoner og knutepunkter*, *Sikkerhet og miljø* og *Sikker kjøreveis-IKT* samt *Mindre strakstiltak for bedre driftsstabilitet*. I tillegg planlegger Bane NOR enkelte mindre tiltak på signalsystemer som bl.a. skal redusere kryssingstiden på baner med enkeltspor.

Mer gods på bane

Bane NOR planlegger å bruke om lag 270 mill. kr til å planlegge og gjennomføre godstiltak. Mer gods på bane omfatter mindre tiltak som har stor effekt, f.eks. tiltak på godsterminaler, forlengelse av kryssingsspor og andre sporarbeider samt infrastrukturtiltak som bidrar til bedre vilkår for godstransport på jernbanen.

For å overføre mer godstransport til jernbane er det i tillegg en tilskuddsordning, jf. omtale under post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane. Videre er ytelsesordningen justert, noe som kommer godstogselskapene til gode, jf. omtale under post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold.

Stasjoner og knutepunkter

Bane NOR planlegger å bruke om lag 430 mill. kr til å planlegge og gjennomføre stasjonstiltak. Tiltakene bidrar til en enklere reisehverdag gjennom å utvikle velfungerende og effektive stasjoner og knutepunkter. Videre skal tiltakene bedre kapasiteten, sikkerheten, tilgjengeligheten og informasjonen på togstasjoner. Tiltak for universell utforming prioritereres på de mest trafikkerte stasjonene.

Av de planlagte midlene til stasjons- og knutepunktutvikling inngår 91,5 mill. kr i byvekstavtalene, jf. omtale under Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Sikkerhet og miljø

Bane NOR planlegger å bruke om lag 700 mill. kr til tiltak som bidrar til å øke trafikksikkerheten og redusere negativ påvirkning på ytre miljø i og rundt eksisterende jernbaneinfrastruktur samt mindre investeringer rettet mot samfunnssikkerhet, sikring og beredskap. Foretaket prioriterer tiltakene løpende etter vurdering av risiko og effekt. Viktige tiltak i 2026 vil være sikring og sanering av planoverganger og flom- og skredsikring. Tiltak for ytre miljø kan være tilpasning av terrenget langs banen for bedre vegetasjonskontroll og vannkvalitet samt tiltak for å redusere støy og hindringer for dyr.

Sikker kjøreveis-IKT

Bane NOR planlegger å bruke om lag 350 mill. kr til IKT-tiltak som bidrar til styrket driftsstabilitet, økt sikkerhet og bedre samhandling. Tiltakene gir økt digital sikkerhet for kritiske systemer for bl.a. togfremføring, nødvendig kommunikasjon mellom tog og togsentraler og informasjon til de reisende. Det bidrar til høy oppetid og vil forhindre hendelser som stopper togtrafikken, noe som igjen bedrer driftsstabiliteten på jernbanen.

I 2026 vil Bane NOR bl.a. utbedre togradiodekningen, slik at høy tilgjengelighet og stabile togradiotjenester opprettholdes og forbedres. Andre tiltak er å bygge nødvendig transmisjonsnett med tilstrekkelig kapasitet for bl.a. ERTMS, innføre tilstandsovervåking av kritiske komponenter i sporet og håndtere mulige uønskede hendelser.

Mindre strakstiltak for bedre driftsstabilitet

Bane NOR planlegger å bruke om lag 50 mill. kr på mindre tiltak med god effekt på driftsstabilitet. I 2026 planlegges bl.a. tiltak på stasjonene i Bergen og Stavanger for å effektivisere togparkering, verksteddrift og klargjøring av tog. Andre eksempler på tiltak kan være omstigningsramper og plattformforlengelser.

Fullmakter

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel, forplikter staten seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Minimumsnivået foreslås fastsatt til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Minimumsbeløpene rulleres årlig, slik at sikkerheten for tilførsel av midler til enhver tid er størst for årene som ligger nærmest i tid. Basert på dette nivået foreslås en fullmakt til å inngå forpliktelser for fremtidige budsjettår til fornying og mindre investeringer innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 25 920 mill. kr, og en ramme som forfaller i årene 2027, 2028, 2029 og 2030 på henholdsvis 7 070 mill. kr, 6 680 mill. kr, 6 280 mill. kr og 5 890 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer

Det foreslås bevilget 8 741,5 mill. kr.

Den foreslåtte bevilgningen er 2,4 mrd. kr lavere enn i saldert budsjett 2025. Regjeringens langsiktige strategi for utviklingen av jernbanen som er presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036, innebærer økt satsing på drift, vedlikehold og fornying samt fullføring av pågående investeringsprosjekter fremfor oppstart av nye store prosjekter. Drift, vedlikehold og fornying av jernbanen er prioritert i 2026, jf. post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold og post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer. Jernbanens del av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle utgjør om lag 575 mill. kr i 2026, og bevilges over kap. 1320 Statens vegvesen, post 32, jf. nærmere omtale under Programkategori 21.30 Veiformål.

Bane NOR vil finansiere om lag 1,7 mrd. kr av investeringsaktiviteten i 2026 ved å bruke av produksjonsgjelden til staten som er knyttet til prosjekter som er forsinket, jf. omtale under *Mål og prioriteringer*.

Samlet legges det opp til å bruke 11,0 mrd. kr til planlegging og investeringer i jernbanen i 2026, inklusive jernbanens del av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Det foreslås at midler på posten kan nyttes under kap. 1320, post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, jf. stikkordsfullmakt og omtale under Programkategori 21.30 Veiformål.

Bevilgningsforslaget legger til rette for å opprettholde rasjonell gjennomføring av alle oppstartede infrastrukturprosjekter. Prosjektene skal gi kortere reisetider, økt kapasitet og flere avganger på banestrekninger flere steder i landet samt legge til rette for å fase inn nye lokal-, region- og fjerntog. Videre prioriteres planlegging av flere av infrastrukturtiltakene i effektpakkene omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036. Dette gjelder effektpakkene *Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim*, *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet*, *Elektrifisering Stjørdal–Steinkjer*, *Innfasing nye fjerntog*, *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Fredrikstad)*, *Flere tog på Jærbanen (Skeiane–Stavanger)* og *Ny rikstunnel*. Innenfor effektpakkene *Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim* og *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet* legges det til rette for å starte opp enkelte tiltak, bl.a. ny Hamar stasjon.

Prioriteringene er omtalt under *Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer*. Fordelingen av midlene er en foreløpig plan, basert på prognoser og estimater som var tilgjengelig da budsjettforslaget ble utarbeidet. Bane NOR vil tilpasse fremdrift og gjennomføring av prosjektporteføljen dersom forutsetninger lagt til grunn for gjennomføringen, endrer seg.

Bevilgningen til investeringer i jernbanen kan i samråd med Jernbanedirektoratet også nyttes til drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse. Endrede forutsetninger for investeringsporteføljen i løpet av budsjettåret kan medføre endret fremdrift for prosjekter i porteføljen og endringer i investeringsporteføljen. Fastprisavtalene som Bane NOR har inngått med Jernbanedirektoratet, gir også foretaket insentiv til å optimalisere prosjektene for å oppnå lavere kostnader enn det som er avtalt. Lavere prosjektkostnader enn avtalt fastpris medfører at Bane NOR kan nytte mer til drift, vedlikehold, fornying og mindre investeringer på jernbanen enn lagt til grunn i statsbudsjettet det enkelte år eller finansiere ev. overskridelser i andre prosjekter.

De største risikoene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2026 er

- økte kostnader under bygging bl.a. på grunn av usikkerhet rundt grunnforhold. Dette kan føre til at igangsatte prosjekter blir dyrere enn planlagt, og at handlingsrommet for å sette i gang og planlegge nye prosjekter blir mindre
- mangel på råvarer og tilgang på ressurser, spesielt for leverandørmarkedet innenfor jernbane- og signalteknikk
- mangel på tilstrekkelig konkurranse om oppdragene og kapasitet til å gjennomføre prosjektene i et marked med mange oppdrag og stigende priser
- redusert fremdrift og økte kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder, bl.a. som følge av forsinkelser i arbeid med arealplaner, miljøkonsekvenser o.l.
- risiko for gjennomføring av ERTMS, noe som også kan påvirke fremdrift i andre effektpakker

Tabell 4.47 viser effektpakker, herunder store jernbaneprosjekter som er igangsatt, med henvisning til proposisjonen der det først ble foreslått kostnadsramme, opprinnelig kostnadsramme og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 4.47 Kostnadsramme for store jernbaneprosjekter

Mill. 2026-kr

Effektpakke (strekning) Prosjekt	Først lagt frem	Opprinnelig kostnads-ramme	Gjeldende kostnads-ramme
ERTMS			
ERTMS-prosjektet	Prop. 126 S (2015–2016)	38 220	38 220
Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)			
Venjar–Eidsvoll–Langset (tatt i bruk i 2023)	Prop. 13 S (2017–2018)	7 898	7 898
Kleverud–Sørli	Prop. 1 S (2019–2020)	11 190	11 190
Sørli–Åkersvika	Prop. 1 S (2021–2022)	9 659	9 659
Flere og raskere tog på Østfoldbanen, (Oslo–Ski)			
Follobanen (tatt i bruk i 2022/2023)	Prop. 97 S (2013–2014)	28 626[1]	37 535
Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)			
Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Prop. 1 S (2019–2020)	2 727	2 727
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)			
Barkåker–Tønsberg (tatt i bruk 2011 med begrenset kapasitet, fullføres i 2025)	St.prp. nr. 1 (2008–2009)	1 984	1 984
Drammen–Kobbervikdalen	Prop. 110 S (2018–2019)	18 087	18 087
Nykirke–Barkåker	Prop. 110 S (2018–2019)	9 069	9 069
Flere tog på Vossebanen (Arna–Bergen)			
Arna–Fløen	Prop. 1 S (2013–2014)	3 467[1]	5 018
Fløen–Bergen/Nygårdstangen	Prop. 193 S (2020–2021)	4 910	4 910
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)			
Sandbukta–Moss–Såstad	Prop. 13 S (2017–2018)	11 689	28 519
Innfasing av nye lokaltog			
Kolbotn stasjon	Prop. 104 S (2023–2024)	1 354	1 354

[1] Ved årsskiftet 2021/2022 overskred faktiske påløpte kostnader den opprinnelige kostnadsrammen for både Follobanen og Arna–Fløen. Opprinnelige rammer for de to prosjektene er dermed kun prisjustert t.o.m. 2021.

Kostnadsrammen for Sandbukta–Moss–Såstad ble sist endret ved Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

For Oslo–Ski ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021), jf. Innst. 13 S (2020–2021). Kostnadsrammen for Arna–Fløen ble endret ved Stortingets behandling av Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, jf. Innst. 472 S (2016–2017).

Nærmere om investeringsporteføljen og tilbudsforbedringer

Målet med investeringene er å legge til rette for et forbedret togtilbud, gjennom bl.a. flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. De største tilbudsforbedringene som

investeringene under planlegging eller utbygging skal bidra til å realisere, er

- nytt togmateriell med bedre komfort for passasjerene, økt kapasitet og reduksjon av klimagassutslipp og lokal luftforurensing gjennom elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen
- to tog i timen og redusert reisetid på Dovrebanen mellom Oslo og Hamar
- inntil fire tog i timen og redusert reisetid på Vestfoldbanen mellom Oslo og Tønsberg
- flere avganger og kortere reisetid på Østfoldbanen mellom Oslo og Moss samt en økning fra en til to avganger i timen i grunnrute til Fredrikstad og kortere reisetid mellom Oslo og Fredrikstad/Halden
- mer effektiv godstransport mellom Oslo og Narvik gjennom økt kapasitet ved Narvik stasjon og flere lange kryssingsspor på Kongsvingerbanen
- to tog i timen på Trønderbanen mellom Melhus og Stjørdal
- økt transportkapasitet, bedre komfort for togpassasjerene og færre forsinkelser knyttet til feil på togene gjennom tiltak for å ta i bruk nytt togmateriell i og rundt Oslo
- bedre komfort for togpassasjerene og færre forsinkelser knyttet til feil på togene gjennom tiltak for å ta i bruk nytt region- og fjerntogmateriell
- bedre driftsstabilitet og sikkerhet gjennom innføring av det nye signalsystemet ERTMS på hele jernbanenettet

I tillegg skal Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle gi tryggere og raskere vei- og jernbaneforbindelse på strekningen Arna–Stanghelle, jf. omtale under Programkategori 21.30 Veiformål.

Innfasing av nye lokaltog

Effektpakken omfatter nødvendige infrastrukturtiltak på strekningene Oslo–Ski og Spikkestad–Lillestrøm for å legge til rette for tilbudsforbedringer. Det anslås å bruke om lag 780 mill. kr i 2026 for å tilpasse eksisterende infrastruktur til nye lokaltog. Bane NOR startet bygging på begge strekningene i 2024, og det er planlagt at nye tog skal tas i bruk i 2026. Den største risikoen er en stram fremdriftsplan og tilstrekkelig tilgang til arbeid i sporet.

Kolbotn stasjon

Kostnadsrammen for Kolbotn stasjon ble fastsatt ved Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024). I 2025 startet arbeidene med å bygge om stasjonen fra tre til to spor, inkl. nytt sikringsanlegg, for å frigjøre areal til lengre plattformer. Gjennom arbeidet med planlegging og bygging er det avdekt flere kostnadsdrivende forhold som ikke var kjent da kostnadsrammen ble fastsatt. Dette medfører risiko for kostnadsøkning. Det er planlagt at den nye stasjonen skal være ferdig i løpet av 2026.

Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Ski)

Follobanen ble tatt i bruk i desember 2022. Dette har nær halvert reisetiden mellom Oslo S og Ski og økt antall avganger for regiontog og lokaltog på strekningen mellom Ski og Stabekk fra og med 2025. Det anslås å bruke om lag 60 mill. kr til tilbakeføring av anleggsområdet på Åsland til grøntområde.

Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)

Det anslås å bruke om lag 1,7 mrd. kr til å bygge ut Indre InterCity mellom Oslo og Moss på Østfoldbanen. Dette finansieres i hovedsak fra Bane NORs produksjonsgjeld til staten som er knyttet til prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad. Effektpakken skal gi en tilbudsforbedring med mulighet for flere avganger for regiontog mellom Oslo og Moss og redusert reisetid for regionekspresstogene til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. Som følge av behov for ytterligere tiltak knyttet til grunnstabilisering i Moss sentrum er det lite sannsynlig det vil være mulig å realisere tilbudsforbedringen ved ruteterminskiftet i desember 2030, som tidligere varslet. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en oppdatert prognose.

Sandbukta–Moss–Såstad

Prosjektet omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor, inkl. to tunneler og ny jernbanestasjon i Moss.

Etter at anleggsarbeidene startet i 2020, ble det oppdaget store forekomster av kvikkleire i Moss sentrum. Kostnadsramme for prosjektet og tidspunkt for når det kan tas i bruk er senere endret to ganger, sist ved behandlingen av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprio-*

riteringer i statsbudsjettet 2024, jf. Innst. 447 S (2023–2024). Da ble det orientert om at strekningen kan tas i bruk i 2030.

Pågående byggearbeider med grunnstabilisering i Moss sentrum, arbeider i tunnelene og med dobbeltsporet videreføres i 2026. Arbeidene i Moss sentrum er sikkerhetskritiske med mulige store konsekvenser. Dette legger sterke føringer for valg av løsninger, gjennomføringsmetodikk og kontrollregime ved gjennomføring. Stabiliteten i området må konstant overvåkes under byggingen. I februar 2025 ble det avdekt små bevegelser i grunnen i et område i Moss sentrum. Bane NOR konkluderte med at det var nødvendig å rive tre boligblokker. Dette og andre forhold har medført risiko for ytterligere forsinkelse. Jernbaneprosjektet er et svært viktig sikringsprosjekt for Moss by ved at store områder vil få en betydelig bedre stabilitet i grunnforholdene enn tidligere. Utgiftene til sikring av Moss by dekkes innenfor prosjektets kostnadsramme.

Forsinkelser i ERTMS-prosjektet kan også bidra til å øke kostnadene i prosjektet og utsette tilbudsforbedringen, jf. omtalen av ERTMS-prosjektet.

Stasjonstiltak og togparkering på Rygge

Det skal bygges et togparkeringsanlegg sør for Moss. Togparkeringen er nødvendig for at den planlagte tilbudsforbedringen mellom Oslo og Moss skal kunne realiseres når dobbeltsporstrekningen Sandbukta–Moss–Såstad åpner.

Prosjektet tas i bruk samtidig med åpningen av Sandbukta–Moss–Såstad. Statlig reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt av Kommunal- og distriktsdepartementet i mars 2025. Planleggingsarbeidet videreføres i 2026.

Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)

Det anslås å bruke om lag 1,2 mrd. kr til utbygging på Vestfoldbanen i 2026. Effektpakken vil gi mulighet for kortere reisetid og kapasitet for inntil fire tog i timen hele dagen mellom Oslo og Tønsberg. Det planlegges for at nytt togtilbud realiseres fra desember 2026.

Realiseringen av effektpakken forutsetter at ERTMS innføres på Vestfoldbanen, jf. nærmere omtale av ERTMS-prosjektet.

Drammen–Kobbervikdalen

Prosjektet omfatter 10 km dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Drammen stasjon og Skoger, gjennom en ny løsmassetunnel og en bergtunnel i Strømsåsen. Drammen stasjon utvides fra fem til seks spor og heves av hensyn til flom. I tillegg bygges tre nye spor fra Drammen stasjon til Sundhaugen.

Drammen stasjon og dobbeltsporet Drammen–Kobbervikdalen åpnet i august 2025. Det vil pågå etterarbeider i 2026.

Nykirke–Barkåker

Prosjektet omfatter 14 km dobbeltspor og ny Horten stasjon. I tillegg oppgraderes Tangentunnelen, og det bygges tre nye tunneler, to bruer og en viltovergang. I 2026 vil det pågå arbeider med innkobling til eksisterende jernbanetrase. Anlegget planlegges åpnet i 2026 med ERTMS-anlegg.

Innføring Tønsberg stasjon

Prosjektet omfatter ombygging på Tønsberg stasjon. Det er usikkerhet knyttet til arbeidene med signalanlegg på grunn av forsinkelser i ERTMS-prosjektet. Byggearbeidene som startet i 2023, vil bli videreført i 2026. Tiltaket skal etter planen stå ferdig samtidig med prosjektet Nykirke–Barkåker.

Anlegg for togparkering

Det skal bygges anlegg for togparkering ved stasjonene Tønsberg, Drammen, Dal, Hove, Eidsvoll, Kongsvinger og Kongsberg. Anleggene bygges ut for å dekke behov for å parkere eksisterende og nytt togmateriell som skal fases inn frem mot de planlagte tilbudsforbedringene på Vestfoldbanen. Tiltakene har også effekt for tilbudsforbedringer på Dovrebanen, jf. omtale under.

Kontaktledningsanlegg Kobbervikdalen–Holm

For å kunne realisere den planlagte tilbudsforbedringen oppgraderes kontaktledningsanlegget på strekningen Kobbervikdalen–Holm.

Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)

Det er anslått å bruke om lag 2,6 mrd. kr til utbygging på strekningen Oslo–Hamar på Dovrebanen. Effektpakken skal gi økt frekvens og redusert reisetid for regionekspresstog og økt kapasitet for øvrig trafikk mellom Oslo og Hamar. Tilbudsforbedringen var planlagt innført ved ruteterminskiftet i desember 2027. I prosjekteringen av Sørli–Åkersvika er det avdekt flere forhold som gjør at

det ikke er mulig å realisere tilbudsforbedringen i 2027. Det pågår arbeid med å avklare hvilke konsekvenser dette får for fremdrift og kostnader. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en oppdatert prognose. Forsinkelser i ERTMS-prosjektet kan også bidra til å øke kostnadene i effektpakken og utsette tilbudsforbedringen, jf. omtalen av ERTMS-prosjektet.

Utbyggingen av sammenhengende dobbeltspor på strekningen Oslo–Åkersvika gjør det mulig å gå fra ett til to regiontog i timen på strekningen Oslo–Hamar. Den økte frekvensen til og fra Hamar vil knytte bo- og arbeidsmarkedsregionene bedre sammen og bidra til effektiv transport inn og ut av Oslo. Prosjektet bidrar til å redusere reisetiden på strekningen med om lag 10 minutter og til lavere klimagassutslipp fra persontogtrafikken.

Nytt dobbeltspor på den 13,5 km lange strekningen mellom Venjar og Eidsvoll ble tatt i bruk i 2023. I 2024 og 2025 er det gjennomført etterarbeider som å fjerne midlertidig fylling i Vorma og legge til rette for at den gamle jernbanebrua kan tas i bruk som gang- og sykkelvei. Prosjektet er planlagt avsluttet i løpet av 2025.

Kleverud–Sørli

Prosjektet omfatter 16 km dobbeltspor fra Kleverud til Sørli, med Norges lengste jernbanebru på 1 040 meter over Tangenvika, den 3 km lange Hestnestunnelen mellom Kleverud og Espa, ny stasjon på Tangen, ny omformerstasjon på Jessnes og nytt signalanlegg. Arbeidene med Hestnestunnelen, Tangenvika jernbanebru og traséen for Tangenvika videreføres i 2026.

Sørli–Åkersvika

Prosjektet omfatter 14 km dobbeltspor fra Sørli til Åkersvika og ny stasjon på Stange. Arbeidene på Stange stasjon videreføres i 2026. Bane NOR har startet opp en underbyggingsentreprise mellom Furnes og Stange Sør som er planlagt ferdig i 2027. Delprosjektet Stange stasjon hadde oppstart sommeren 2024 og er planlagt ferdig i 2027. Det er planlagt å inngå kontrakt for grunnarbeid Stange–Ottestad høsten 2025. Flere prosjekter lyses ut på et senere tidspunkt.

I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet ble det orientert om at dårligere grunnforhold enn forutsatt, miljøbelastning i våtmarksområde og en ev. flytting av parsellgrensen for prosjektet Sørli–Åkersvika, medførte at det er risiko for fremdrift og kostnad i prosjektet, og at prosjektet ville bli forsinket med minimum ett år. Det er i tillegg avdekt forekomster av radioaktive masser med høyt organisk innhold på strekningen Stange–Ottestad som det ikke fins deponeringsløsninger for i Europa. Bane NOR har startet et arbeid med å utrede alternative løsninger for gjennomføring. Gjennom dette arbeidet vil det bli avklart når prosjektet kan ferdigstilles og hvilke konsekvenser dette får for kostnaden i prosjektet.

Budsjettforslaget for 2026 legger til rette for å starte byggingen av ny Hamar stasjon, innenfor effektpakken *Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim*. Når denne utbyggingen gjennomføres i forbindelse med prosjektet Sørli–Åkersvika, reduserer det behovet for midlertidige tiltak og fornying på Hamar stasjon. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring av utbyggingen av Hamar stasjon. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag om kostnadsramme.

Anlegg for togparkering

Det bygges togparkeringsanlegg på Hove, like nord for Lillehammer. Arbeidene går som planlagt. Det ventes at anlegget tas i bruk i 2025, og at det vil utføres noe sluttarbeider i 2026.

Flere tog på Trønderbanen

Det anslås å bruke om lag 770 mill. kr i 2026 til å bygge ut infrastrukturen mellom Støren på Dovrebanen og Steinkjer på Nordlandsbanen. Effektpakken skal gi en tilbudsforbedring med ett regiontog i timen mellom Støren og Steinkjer i grunnrute og ett regiontog i timen mellom Melhus og Stjørdal i grunnrute, der sistnevnte forlenges til og fra Steinkjer i utvidet rushtid. Dette skal til sammen gi halvtimesintervall i grunnrute mellom Melhus og Stjørdal, der halvtimesintervall utvides til Steinkjer i utvidet rushtidsperiode. Effektpakken består av flere prosjekter, der flere hadde byggestart i 2025. I 2026 ferdigstilles planleggingen på gjenstående prosjekter, og det planlegges for byggestart for flere prosjekter. Infrastrukturen bygges ut med konvensjonelle signalanlegg. Tilbudsforbedringen er planlagt innført ved ruteterminskiftet i desember 2029.

Nullutslipp i byområdet og innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen

Det anslås å bruke om lag 20 mill. kr i 2026. Effektpakken legger til rette for å bruke nytt togmateriell og skal gi en tilbudsforbedring på strek-

ningen Støren–Steinkjer ved mer effektiv fremføring av person- og godstog og økt fleksibilitet for togselskapene. En større del av jernbanenettet på de to banene kan trafikkeres med elektriske tog. Det vil gi redusert klimagassutslipp og noe redusert lokal luftforurensing i Trondheimsregionen. De nye togene som er levert, kan kjøre både på strøm og diesel og gir økt komfort for passasjerene og bedre kapasitet.

Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen

Prosjektet omfatter elektrifisering av dagens trasé fra Trondheim til Hell og videre fra Hell til henholdsvis Storlien (Meråkerbanen) og Stjørdal (Nordlandsbanen). Elektrifisering av Leangenbanen (Stavne–Leangen) er også en del av prosjektet.

Prosjektet legger til rette for mer effektiv fremføring av person- og godstog samt mer effektiv og fleksibel togtrafikk. Elektriske og bimodale tog gir mindre støy enn dieseltog og har ikke direkte utslipp av partikler og klimagasser.

Elektrifiseringen innebærer bl.a. bygging av ny omformerstasjon ved Hell, master og fundamenter, kontaktledning, transformatorer og høyspentlinjer. Det er planlagt å ta i bruk den nye infrastrukturen for Trondheim–Stjørdal og Stavne–Leangen i 2025. Gjenstående arbeid på Meråkerbanen samt omformerstasjon på Eidum på Hell er planlagt å være ferdig i 2025. Det er usikkert om elektrifiseringen er ferdig tidsnok til ruteterminskiftet i desember 2025, og det er derfor lagt opp til at elektrisk drift først vil bli tilbudt på Meråkerbanen når infrastrukturen er ferdig, senest innen utgangen av 2026.

ERTMS

Det er anslått å bruke om lag 1 mrd. kr på ERTMS i 2026.

Overgangen til et nytt moderne signalsystem (ERTMS) vil gi en mer driftsstabil, sikker og robust jernbane. Innføringen av ERTMS er et komplekst prosjekt med mange avhengigheter og omfatter investeringer i infrastrukturen, ombygging av tog og utvikling av ny programvare parallelt.

Risiko og forsinkelser i ERTMS-prosjektet

Utrullingen av ERTMS er forsinket sammenliknet med opprinnelig plan. Arbeidet med å utvikle signal- og trafikkstyringssystem tar lengre tid enn først antatt. I tillegg påvirkes fremdrift og risiko for ERTMS-programmet av forsinkelser hos leverandører.

På bakgrunn av avdekt risiko ble fremdriftsplanen for å innføre ERTMS gjennomgått på nytt i 2023 og 2024, jf. omtale i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. I den reviderte nasjonale signalplanen fra 2023, ble sluttdatoen for å ferdigstille ERTMS på hele jernbanenettet utsatt til 2034.

For å få bedre kontroll på risikoen i prosjektet besluttet Bane NOR å gjennomføre en ny planlegging av ERTMS-programmet som skulle ferdigstilles i 2024. Gjennom dette arbeidet ble ytterligere risiko avdekt, og Bane NOR besluttet å videreføre arbeidet i 2025. Bane NOR har vurdert at det fortsatt er behov for å fortsette arbeidet med ny strategi og plan for utrulling av ERTMS og legger opp til å arbeide videre med dette frem til utgangen av 2025. Målet er bl.a. å minimere negative økonomiske konsekvenser. Hensynet til å kunne realisere tilbudsforbedringene som følger av pågående investeringsprosjekter, vektlegges høyt. Bane NOR legger opp til jevnlig revisjon av Nasjonal signalplan fremover.

Konsekvenser for andre effektpakker

Forsinkelsen i ERTMS-prosjektet får konsekvenser for effektpakker som nå gjennomføres og som planlegges med ERTMS som signalsystem. En måte å minimere risikoen og konsekvensene i prosjektgjennomføringen på, er i større grad å frikoble gjennomføring av prosjektene fra innfasingen av ERTMS og planlegge prosjektene med konvensjonelle signalsystemer. Bane NOR arbeider med å kartlegge mulighetene for og konsekvensene av dette. Det er besluttet at effektpakken *Flere tog på Trønderbanen* bygges ut med konvensjonelt signalanlegg.

Selv om prosjektene i større grad frikobles fra ERTMS, vil ny prosjektgjennomføring kunne øke kostnadene og forsinke ferdigstillingen for pågående effektpakker. Dette gjelder effektpakkene *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Hamar)*, *Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim* og *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)*, jf. omtale av disse effektpakkene. Bane NOR må utrede om det er tilstrekkelig kapasitet og kompetanse internt og hos leverandørene til å prosjektere og installere konvensjonelle signalanlegg som mulig alternativ til ERTMS.

Status for utrullingen

ERTMS ble innført på nordre del av Gjøvikbanen høsten 2024, og tilbudsforbedringen på Gjøvikbanen ble realisert desember 2024. Det planlegges å ta i bruk ERTMS på strekningen Drammen–Tønsberg i 2026. I 2026 vil det pågå prosjektering, forberedende arbeider og installasjoner for ERTMS på flere banestrekninger. I tillegg skal programvare for trafikkstyring videreutvikles og tilpasses mer komplekse banestrekninger. Bane NOR planlegger å innføre ERTMS på Alnabru godsterminal, med mulig oppstart av arbeider i 2027.

Videre oppfølging og forlengelse av fullmakt

Samferdselsdepartementet har hatt tett oppfølging av arbeidet med ERTMS overfor Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Norske tog og Statens jernbanetilsyn. Jernbanedirektoratet følger utviklingen i risikoene gjennom det helhetlige risikostyringssystemet for sektoren. Departementet vil fortsette dialogen med Bane NOR og Jernbanedirektoratet om nødvendige endringer i arbeidet med ERTMS i sektoren i lys av identifisert risikobilde.

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet fikk departementet innenfor gjeldende kostnadsramme for prosjektet, fullmakt til å pådra forpliktelser på 8 900 mill. kr for trinn 2 i ERTMS-prosjektet avgrenset til perioden 2022–2025. På bakgrunn av det videre arbeidet med strategi og planlegging for ERTMS-prosjektet foreslår departementet å forlenge fullmakten til å pådra forpliktelser for senere budsjettår for trinn 2 i ERTMS-prosjektet ut 2026, jf. forslag til romertallsvedtak. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget.

Tilskuddsordning for utstyr om bord i tog

Jernbanedirektoratet forvalter en tilskuddsordning for ERTMS-utstyr om bord i tog. Ordningen gir en maksimal støtte til togoperatørene på 50 pst. av kostnadene ved å bygge om tog. Den er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt fremdrift. Tilskudd utgiftsføres på post 74 Tilskudd til togmateriell mv., men dekkes av midler fra post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, jf. stikkordsfullmakt. Behov for å bruke midler fra post 73 i 2026 anslås til 110 mill. kr. Øvrig behov for å finansiere ombyggingen av togene eid av Norske tog, bevilges over post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Innfasing av nye regiontog

Det er anslått å bruke om lag 30 mill. kr i 2026 til nødvendig tilpassing av infrastruktur for å ta i bruk nytt togmateriell på strekningen mellom Stabekk på Drammenbanen og Moss på Østfoldbanens vestre linje samt mellom Oslo S og Mysen/Rakkestad på Østfoldbanens østre linje. Stasjonstiltakene vil bli gjennomført i løpet av 2025. Det vil pågå planlegging av togparkering Rakkestad i 2026. De nye regiontogene planlegges å settes i trafikk i løpet av 2027.

Innfasing av nye fjerntog

Det er anslått å bruke om lag 440 mill. kr i 2026 til nødvendig tilpassing av infrastruktur for å ta i bruk nye fjerntog på strekningene Oslo–Bergen (Bergensbanen), Oslo–Trondheim (Dovrebanen), Oslo–Stavanger (Sørlandsbanen) og Trondheim–Bodø (Nordlandsbanen). Det er planlagt å starte byggearbeider på Bergensbanen i 2025 og på Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen i 2026. De nye fjerntogene skal etter planen settes i trafikk i 2028, 2029 og 2030.

Banestrømforsyning

Det er anslått å bruke om lag 40 mill. kr i 2026. Effektpakken skal bidra til en mer robust infrastruktur og øke jernbanenettets kapasitet. Tiltakene i effektpakken omfatter i hovedsak økt kapasitet for banestrømforsyning på Østlandet.

Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik, via Sverige

Det er anslått å bruke om lag 700 mill. kr i 2026. Effektpakken skal legge til rette for kapasitetsøkning og mer effektiv kombitransport mellom Oslo og Narvik, via Kongsvinger og Sverige. Tiltakene i effektpakken omfatter kapasitetsøkende tiltak som å forlenge kryssingsspor på Kongsvingerbanen, Narvik stasjon samt tidligere gjennomført kapasitetsøkning på Narvikterminalen. Narvik stasjon planlegges tatt i bruk ved utgangen av 2026. Da vil 750 meter lange malmtog og godstog på inntil 740 meter kunne krysse på Narvik stasjon, og med det vil alle eksisterende kryssingsspor på Ofotbanen være lange nok. Det planlegges også nye kryssingsspor på Ofotbanen for å legge til rette for flere godstog.

Planlegging og oppstart av effektpakker

Det er anslått å bruke om lag 920 mill. kr i 2026 til videre planlegging av nye effektpakker og oppstart av enkelte tiltak innenfor effektpakkene som er prioritert i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Effektpakken *Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim* skal bidra til å styrke kombitransporten på en av de mest trafikkerte strekningene. Det skal legges til rette for 650 meter lange kombitog mellom Oslo og Trondheim, hovedsakelig ved å bygge nye og lengre kryssingsspor. Tiltakene vil også ha positive effekter for annen type godstransport på bane, legge til rette for at mer gods kan fraktes klimavennlig og redusere kostnader for næringslivet. Flere av tiltakene vil i tillegg gi effekter for region- og fjerntogtrafikken ved at kapasiteten og driftsstabiliteten i jernbanesystemet bedres.

For å kunne øke antall togavganger på Dovrebanen ut over tilbudsforbedringen som følger av effektpakken *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)*, vil det være behov for å bygge ny Hamar stasjon. Samkjørt utbygging av Hamar stasjon med prosjektet Sørli–Åkersvika gir lavere samlede utbyggingskostnader og redusert behov for fornying. Budsjettforslaget legger til rette for å starte opp byggingen av Hamar stasjon i 2026.

Effektpakken *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet* skal gi en forbedret rutemodell på Østlandet. Den vil gi mulighet for flere avganger både for lokaltogene rundt Oslo og regiontogene. I tillegg vil kapasiteten i jernbanenettet øke fordi flere sentrale flaskehalser fjernes. Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak på strekningen Ski–Kråkstad på Østfoldbanens østre linje, Lysaker–Asker på Askerbanen, Asker–Drammen på Drammenbanen, Asker–Spikkestad på Spikkestadbanen, Oslo S–Lillestrøm på Hovedbanen og avgreining til Gjøvikbanen. I effektpakken inngår prosjektene retningsdrift Brynsbakken, ny avgreining Østre linje, vendespor Asker, Grorud ventespor og Sandvika stasjon. I 2026 er det er planlagt oppstart av mindre byggearbeider på Oslo S.

Effektpakken *Elektrifisering Stjørdal–Steinkjer* skal gjøre det mulig å bruke elektrisk togmateriell på hele strekningen Trondheim–Steinkjer. Dette reduserer klimagassutslipp fra trafikken på Trønderbanen samt gjør det mulig at moderne bimodale tog som i dag brukes på Trønderbanen, kan trafikkere strekninger som ikke er elektrifiserte. Det er risiko for at elektrifiseringen ikke kan ferdigstilles i henhold til tidsplanen som lå til grunn da det ble satt av midler for å planlegge denne elektrifiseringen i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Planleggingen videreføres i 2026.

Effektpakken *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Fredrikstad)* skal gjøre det mulig å gå fra ett til to tog i timen mellom Oslo og Fredrikstad i grunnrute og fra to til fire tog i rushtid samt redusere reisetiden. Budsjettforslaget legger til rette for å videreføre planarbeidet og starte reguleringsplanarbeid og annen nødvendig planlegging.

I effektpakken *Flere tog på Jærbanen (Skeiane–Stavanger)* settes det av midler til å finansiere planlegging som inngår i byvekstavtalen for Nord-Jæren.

I effektpakken *Ny rikstunnel* settes det av midler til å starte opp planarbeider.

I effektpakken *Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Skien)* er prosjektorganisasjon etablert og arbeid med bl.a. planlegging av dobbeltspor Stokke–Sandefjord er satt i gang. Bane NOR samarbeider med Sandefjord kommune om planoppstart og behandling av planprogram for reguleringsplanen, med sikte på offentlig høring i første halvår 2026.

Fullmakt

For å gi Bane NOR forutsigbarhet for fremtidig likviditetstilførsel foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser for fremtidige budsjettår innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 28 850 mill. kr og en ramme som forfaller i årene 2027, 2028, 2029 og 2030 på henholdsvis 7 870 mill. kr, 7 430 mill. kr, 6 990 mill. kr og 6 560 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Det foreslås bevilget 107,6 mill. kr til å dekke halvparten av ombyggingskostnadene av ERTMS-utstyr om bord på tog som eies av Norske tog. Fremdriften i implementeringen av dette utstyret er usikker.

I tillegg dekkes inntil halvparten av utgiftene til å installere utstyr om bord for alle tog av en egen tilskuddsordning der utgiftene regnskapsføres på post 74. Bevilgningen til ordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, og utbetales til togeierne i løpet av året, jf. stikkord «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

Nytt signalsystem innebærer at fysiske installasjoner langs togskinnene flyttes om bord i togene. Eksisterende togsett oppgraderes med

ERTMS-utstyr om bord, slik at de kan kjøre på jernbanestrekningene der det nye signalsystemet tas i bruk. Nye tog har slikt utstyr om bord som standard. Hensikten med ordningene er å avlaste eiere av tog for merkostnader som følge av innføringen av ERTMS.

Utgifter knyttet til tilskuddsordningen til private sidespor mv. regnskapsføres på post 74, men dekkes av bevilgningen på post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, jf. stikkord «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane

Det foreslås bevilget 139,7 mill. kr, en økning på 33,3 pst. fra saldert budsjett 2025.

Forslaget legger til rette for å videreføre de økte støttesatsene til godsoverføring fra vei til bane i 2026 som er innført i 2025, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* og Innst. 540 S (2024–2025). Økt godstransport på jernbane kan redusere de negative eksterne effektene av veitransport, som lokal og global luftforurensing, klimagasser, støy, overbelastning og ulykker.

Tilskuddsordningen skal legge til rette for å overføre gods fra vei til jernbane samt å opprettholde omfanget av gods som fraktes på jernbane i dag. Ordningen er innrettet mot kombitransport og vognlast, der konkurranseflatene mot veitransport er størst. Godstogoperatører kan få kompensert deler av kostnadene ved å frakte gods på bane. Tilskudd utbetales basert på netto tonnkilometer gods kjørt på bane. Ordningen bidrar til å lette den økonomiske situasjonen til godstogselskapene, noe som gir dem mulighet til å investere i nytt materiell og utvide sin virksomhet og kan gi et mer attraktivt godstogtilbud for kundene. Måloppnåelse vurderes ut fra omfang transportert gods innen kombinerte transporter og vognlasttransporter, inkl. transport av bil på norsk jernbane. Ordningen videreføres med godkjenning fra ESA frem til 2028.

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Det foreslås bevilget 42,4 mill. kr.

Tilskuddet til kulturminner i jernbanesektoren skal sikre ivaretakelse og formidling av jernbanehistorien. Det forvaltes av Norsk jernbanemuseum og består av to deler.

Den ene delen er grunnstøtte og støtte til drift og vedlikehold av museumsbanene samt kompensasjon av leieutgifter for parkering av historisk togmateriell. Tilskudd til vedlikehold og drift av museumsbanene beregnes på bakgrunn av kjørte personkilometer, størrelsen på anlegg og utløste timer frivillighet og/eller egeninntjening.

Den andre delen av tilskuddet gjelder prosjektstøtte. Ved prosjektsøknader er kriteriene for støtte høy kulturhistorisk verdi, innsats og kvalitet på gjennomførte prosjekter.

Jernbanestrekninger driftet av etablerte museer, kalles museumsbaner. Museumsbaner tar vare på og formidler materiell og immateriell kulturarv knyttet til alle sider av jernbanedriften i Norge. I tillegg er det en rekke organisasjoner, miljøer og enkeltpersoner som gjør en innsats for å ta vare på og løfte frem jernbanevirksomhetens historie i Norge.

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Diverse inntekter	6 607	6 100	6 300
	Sum kap. 4352	6 607	6 100	6 300

Post 01 Diverse inntekter

Det budsjetteres med 6,3 mill. kr i inntekter. Av dette gjelder 2,5 mill. kr Norsk jernbanemuseum og 3,8 mill. kr kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere og konsulentoppdrag for Norske tog.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Driftsutgifter	103 838	112 800	118 200
	Sum kap. 1354	103 838	112 800	118 200

Statens jernbanetilsyns oppgaver er knyttet til sikkerhet, samtrafikkevne og markedsovervåking.

Statens jernbanetilsyn er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn etter jernbanelovgivningen, som omfatter tog, trikk og T-bane samt lovene om taubaner og fornøyelsesinnretninger. Etaten fører tilsyn med 41 jernbanevirksomheter, 39 drivere av serviceanlegg for jernbane, 326 taubanevirksomheter og 275 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

Som markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet skal Statens jernbanetilsyn påse at det er et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 118,2 mill. kr.

I 2026 vil Statens jernbanetilsyn bl.a. prioritere

- tilsyn med særlig vekt på beredskap, leverandørstyring og digital sikkerhet på jernbane, redningsberedskap og spesielle inspeksjoner på taubaner og fornøyelsesinnretninger
- effektive tillatelsesprosesser for innføring av ERTMS
- arbeid for å redusere risikoen for uønskede hendelser ved usikrede planoverganger, og at midlertidige tiltak erstattes med varige løsninger
- tilsyn etter sikkerhetsloven
- tilsyn og veiledning med taubaners bærende konstruksjoner
- implementering av tilsyn med elsikkerhet for rullende materiell på jernbanen
- veiledning og tilsyn med etterlevelse av reglene om tilgang til serviceanlegg, herunder verksteder for togmateriell og godsterminaler
- å effektivisere virksomheten gjennom digitalisering

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og veileder jernbanevirksomhetene om sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap. Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren og de prioriterte områdene klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet og kritiske objekter, systemer og funksjoner er integrert i tilsynsvirksomheten og er en del av tilsynets egen strategi. Svakheter i sikkerhetsstyringssystemene og beredskap som er avdekt hos virksomhetene, skal følges opp. Statens jernbanetilsyn ble i 2025 tildelt rollen som tilsynsmyndighet for jernbanesektoren etter Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven).

Videre gir Statens jernbanetilsyn driftstillatelser for og fører tilsyn med virksomheter som har ansvaret for taubaner og fornøyelsesinnretninger. Statens jernbanetilsyn fikk i 2025 ansvar for å føre tilsyn med taubanevirksomhetenes etterlevelse av krav som gjelder bærende konstruksjoner som bl.a. master og fundamenter.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og håndhever jernbanepassasjerrettighetsforskriften og samarbeider med andre lands tilsynsmyndigheter og klageorganer om dette.

Som markedsovervåkingsorgan påser Statens jernbanetilsyn at regelverket om markedstilgang etterleves, behandler klagesaker og veileder aktørene om hvilke plikter og rettigheter de har og hvordan regelverket skal forstås. Viktige saker skal undersøkes på eget initiativ. Statens jernbanetilsyn skal også behandle meldinger om etablering av nye kommersielle persontransporttjenester og anmodninger om å vurdere de økonomiske virkningene av disse på trafikkavtalene som Jernbanedirektoratet har inngått med jernbaneforetak.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
01	Gebyrer	16 795	15 600	16 800
	Sum kap. 4354	16 795	15 600	16 800

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2025 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 16,8 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger samt saksbehandlingsgebyr for godkjenning av jernbanekjøretøy som er innført i 2025.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1358 Norske tog AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
70	Lån, *kan overføres*			808 400
71	Egenkapitaltilskudd			113 600
90	Lån, *kan overføres*			2 425 300
92	Refinansiering av eksisterende lån			1 250 000
96	Aksjer			340 900
	Sum kap. 1358			4 938 200

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2025 vises det til kapittel 3.3 i Del I.

Norske tog AS anskaffer og eier persontog og leier disse ut til operatører som kjører persontogtrafikk etter avtale med staten. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurransenøytrale vilkår. Norske tog har også en rådgivende funksjon overfor staten, bl.a. ved å bistå Jernbanedirektoratet i utredninger om materiellbehov.

Finansieringsmodellen for Norske tog ble lagt om med virkning fra 1. juli 2025, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025*, jf. Innst. 540 S (2024–2025). I den nye finansieringsmodellen erstattes lånene som Norske tog har tatt opp i det private kapitalmarkedet med statslån. Den nye modellen skal oppnå besparelser for staten ved at staten kan låne penger til en lavere kostnad enn Norske tog. Besparelsen er anslått til 1–2 mrd. kr i perioden 2025–2036.

Ved behandlingen av Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025*, jf. Innst. 540 S (2024–2025), bevilget Stortinget midler for å dekke utgiftene til den nye finansieringsmodellen i 2025. For 2026 foreslås det bevilgninger til lån, egenkapital og refinansiering av eksisterende lån samt til Samferdselsdepartementets utgifter til administrasjon av låneordningen.

Ettersom 75 pst. av Norske togs utleieinntekter er anslått å stamme fra et kommersielt marked i form av billettinntekter til operatørene, legger regjeringen til grunn at 75 pst. av nye lån og egenkapitaltilskudd bevilges som lånetransaksjoner på

90-poster («under streken») og 25 pst. bevilges som tilskudd på 70-poster («over streken»). Refinansiering av eksisterende lån foreslås bevilget i sin helhet som lånetransaksjoner (under streken), da det utelukkende omfatter gjeld som i dag er i private aktørers eie.

Finansieringsbehovet til nytt togmateriell endrer seg erfaringsvis mye gjennom året, bl.a. påvirket av valutakurs, uforutsette hendelser hos leverandører mv. Finansieringen av Norske tog må derfor gi selskapet fleksibilitet til å kunne håndtere endringer i løpet av året. Selskapet har derfor en driftskreditt på 1 mrd. kr som det kan trekke på ved kortsiktig likviditetsbehov. I tillegg foreslås en fullmakt til å overskride bevilgningen på kap. 1358, postene 70 og 90, ved endringer i låneforutsetninger som er av ikke-prinsipiell betydning (som f.eks. ved pris- og valutakursendringer). Fullmakten foreslås begrenset oppad til 1,9 mrd. kr i 2026, jf. forslag til romertallsvedtak. Videre tilføyes stikkordet «*kan overføres*» på kap. 1358, postene 70 og 90 på grunn av usikkerhet i utbetalingstakt.

Norske tog skal betale renter på statslånene og gebyrer for Samferdselsdepartementets låneadministrasjon, jf. kap. 5641 Renter fra Norske tog AS, post 80 Renter, og kap. 4358 Norske tog AS, post 85 Gebyrer.

Samlet foreslås det bevilgning til nye statlige lån på 3 233,7 mill. kr i 2026 og bevilgning til refinansiering av eksisterende privat gjeld på 1 250 mill. kr. Videre foreslås det å bevilge egenkapitaltilskudd på 454,5 mill. kr.

Nye lokal- og regiontog

Ved behandlingen av Prop. 23 S (2019–2020) *Endringar i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 116 S (2019–2020) vedtok Stortinget kostnadsramme på 4 200 mill. kr for å kjøpe 30 nye lokaltog. Kostnadsrammen er 5 910 mill. kr, omregnet til 2026-prisnivå.

I januar 2022 inngikk Norske tog avtale med Alstom. Togene skulle etter planen tas i bruk andre kvartal i 2025, men på grunn av forsinkelser ventes tog satt i drift fra midten av 2026. De nye togene erstatter eldre lokaltog av type 69 på strekningene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski. De nye togene øker den totale transportkapasiteten. De reisende vil i tillegg få et bedre tilbud gjennom moderne informasjonssystemer, økt komfort samt tilpasninger til reisende med spesielle behov. Togene som brukes i dag er gamle og har et stort vedlikeholdsbehov, noe som gir mange driftsforstyrrende feil. De nye togene vil dermed gi et mer pålitelig tilbud på strekningene.

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2022–2023), vedtok Stortinget kostnadsramme for å utløse opsjon 1 for kjøp av 25 tog, hvorav 19 blir en regiontogvariant. Kostnadsrammen for opsjon 1 er 3 728 mill. kr, dvs. 4 913 mill. kr omregnet til 2026-prisnivå. Med opsjon 1 er det dermed bestilt totalt 55 nye tog, 36 lokaltog og 19 regiontog, som fortløpende settes i trafikk på Østlandet fra og med andre halvdel av 2026.

Det foreslås en kostnadsramme for å utløse opsjon 2 til kjøp av ytterligere 13 regiontog. Kostnadsrammen foreslås satt til 2 417 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak. Styringsrammen for anskaffelsen er anslått til 1 994 mill. kr. Kontrakten for anskaffelsen av lokaltogene er kunngjort i euro, og ved fastsettelse av kostnadsrammen er det lagt til grunn en valutakurs EUR/NOK på 11,7. Anskaffelsen vil gi en netto økning i togparken fra 2028 og økt reserve. Gjennom å løse ut opsjon 2 sikres det forlenget kontinuerlig produksjon hos leverandøren, slik at ev. ytterligere opsjon kan utløses senere, uten at produksjonen stopper opp i mellomtiden. Det vises for øvrig til omtale av plan for togmateriell under *Andre saker*.

Bestillingen av ytterligere togsett under opsjon 2 medfører ikke behov for restverdigarantier, da disse anskaffelsene finansieres gjennom statslån.

Nye fjerntog (langdistansetog)

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2021–2022) vedtok Stortinget kostnadsramme for kjøp av nye langdistansetog. Kostnadsrammen er 9 802 mill. kr, omregnet til 2026-prisnivå. I mars 2023 inngikk Norske tog avtale med Stadler om å kjøpe 17 nye fjerntog som etter planen skulle leveres i perioden 2027–2029. Forsinkelser har imidlertid medført at togene ventes å bli levert mellom januar 2028 og februar 2030. For å opprettholde trafikk frem til nye fjerntog settes i drift på Nordlandsbanen, arbeider Norske tog med å leie inn lokomotiv. Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 1223 av 20. juni 2025 i kapittel 2.2 i Del I.

Midtlivsoppgradering av lokaltog

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2019–2020) vedtok Stortinget å gi restverdisikring til midtlivsoppgradering av lokaltogsett av type 72.

Disse togene brukes i dag som lokaltog på Østlandet og Jærbanen. Prosjektet er betydelig forsinket og mer kostnadskrevende enn planlagt. Samtidig er det inngått kontrakt om nye lokaltog, med mulighet for opsjonsutløsning frem til 2032. Forsinkelsene i oppgraderingsprosjektet i kombinasjon med kommende leveringer av nye tog gjør at verdien av en forlenget levetid for Type 72-togene reduseres.

På denne bakgrunn har Norske tog, i samråd med Jernbanedirektoratet, Bane NOR og de berørte togoperatørene, besluttet at prosjektet med midtlivsoppgradering av togsettene stanses. Type 72-togene holdes i drift gjennom nødvendige modifikasjoner og vedlikehold frem til de erstattes av nye lokaltog.

Post 70 Lån

Det foreslås å bevilge 808,4 mill. kr for å dekke andelen av Norske togs lånebehov i 2026 som føres «over streken». Videre foreslås det en fullmakt til å overskride bevilgningen, jf. omtale innledningsvis under kap. 1358.

Post 71 Egenkapitaltilskudd

Det foreslås å bevilge 113,6 mill. kr for å dekke andelen av Norske togs egenkapitalbehov i 2026 som føres «over streken».

Post 90 Lån

Det foreslås å bevilge 2 425,3 mill. kr for å dekke andelen av Norske togs lånebehov i 2026 som føres «under streken». Det foreslås videre en fullmakt til å overskride bevilgningen, jf. omtale innledningsvis under kap. 1358.

Post 92 Refinansiering av eksisterende lån

Det foreslås å bevilge 1 250 mill. kr til å refinansiere eksisterende lån til Norske tog.

Post 96 Aksjer

Det foreslås å bevilge 340,9 mill. kr for å dekke andelen av Norske togs egenkapitalbehov i 2026 som føres «under streken».

Kap. 4358 Norske tog AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
85	Gebyrer			9 900
	Sum kap. 4358			9 900

Post 85 Gebyrer

Norske tog AS skal betale for Samferdselsdepartementets kostnader ved å administrere låneordningen. Gebyrinnbetaling skal skje etterskuddsvis én gang i året. Det foreslås budsjettert med inntekter fra gebyrer på 9,9 mill. kr i 2026 for administrasjon av ordningen i 2025.

Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
85	Utbytte	26 500		
	Sum kap. 5611	26 500		

Post 85 Utbytte

Under koronapandemien tæret negative resultater på egenkapitalen i Vygruppen. Selskapet fikk i slutten av 2023 en betydelig økning i anleggsmidler knyttet til trafikkavtaler for drift av lokal- og regiontog på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2), som har redusert egenkapitalandelen. Utfordrende vær- og kjøreforhold og stengte banestrekninger for godsvirksomheten medvirket til et negativt resultat 2024. For å bidra til at selskapet raskere kan opparbeide en egenkapitalandel på nivå med det som er å anse som hensiktsmessig ut fra risikoen og omfanget av selskapets virksomhet, foreslås det derfor at staten ikke tar utbytte fra selskapet for regnskapsåret 2025.

Kap. 5641 Renter fra Norske tog AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
80	Renter			251 800
	Sum kap. 5641			251 800

Post 80 Renter

Norske tog AS skal betale renter på lån fra staten. Det foreslås budsjettert med inntekter fra renter på 251,8 mill. kr i 2026.

Kap. 5672 Bane NOR SF – Utbytte

Post 85 Utbytte

Den langsiktige utbytteforventningen for Bane NOR utgjør 30 pst. av Bane NOR Eiendom AS' årsresultat etter skatt. Utbytte fra Bane NOR Eiendom til staten utbetales gjennom Bane NOR. Bane NOR Eiendom anslår et positivt resultat etter skatt i 2025. Dette tilsier i utgangspunktet at staten kan ta utbytte i 2026. Etter statsforetaksloven § 17 andre ledd kan imidlertid utbytte fra statsforetak kun utbetales dersom foretaket har en nettoformue som overstiger innskuddskapitalen. Statsforetaket ventes å ha negativ annen egenkapital ved utgangen av 2025. Det foreslås derfor at det ikke tas utbytte fra Bane NOR for regnskapsåret 2025. Endelig utbytte blir vedtatt på foretaksmøtet i 2026.

Andre saker

Plan for togmateriell

Det vises til anmodningsvedtak nr. 710 av 20. mai 2025, jf. kapittel 2.2 i Del I. Oppfølgingen av vedtaket omtales her.

Frem mot 2050 forventer Statistisk sentralbyrå en økning i antall innbyggere i Norge. Befolkningsveksten er ventet å bli særlig høy på det sentrale Østlandet. Regjeringen la i Nasjonal transportplan 2025–2036 frem en plan for å dekke økningen i transportbehov. Planen forutsetter at jernbanen disponerer tilstrekkelig materiell (tog, lokomotiver med vogner) med god komfort, som er godt tilpasset infrastrukturen togene kjører på og som er universelt utformet. Det er i tidsrommet 2010–2024 kjøpt 222 nye tog, og det foreslås å utløse opsjon om å kjøpe 13 til, jf. omtale under kap. 1358 Norske tog AS. Den betydelige veksten i antall togreisende i samme tidsperiode betyr imidlertid at tog som burde vært erstattet og faset ut på grunn av tilstanden, fortsatt brukes. Hele Norske togs togreserve brukes. Kommende leveranser til Norske tog av nye lokal- og fjerntog er forsinket fra leverandør samt at det for fjerntogene er iverksatt tiltak for å øke togenes tilgjengelighet. Mange steder i landet er det derfor fortsatt gamle tog og lokomotiver i daglig drift, med vogner som ikke tilbyr den komforten og stabiliteten som forventes.

Bruk og kjøp av tog er knyttet til en ruteplan tilpasset infrastrukturkapasiteten og et rutetilbud som er samfunnsøkonomisk balansert mellom passasjergrunnlag og togtilbud. Det er begrensninger for hvor mange tog som over tid kan stå oppstilt som reserve. Det har ingen hensikt å kjøpe tog som det ikke er plass til på jernbanenettet, eller erstatte velfungerende tog før det er nødvendig. Det er behov for arealer og anlegg for vedlikehold og parkering, som av hensyn til driften

bør plasseres i nærheten av jernbanens endestasjoner. Endestasjonene er ofte plassert i byområder, der arealer til jernbanedrift går på bekostning av annen bruk. Prosessen fra planlegging av anskaffelse av nye tog til utfasing av disse togene tar erfaringsvis over 50 år. Et tog koster flere hundre millioner kroner. I tillegg går betydelige ressurser med til vedlikehold av togene. Hvilke tog staten kjøper, tidspunkt for kjøp av tog og antall tog som kjøpes om gangen må derfor ses i sammenheng med togtilbudet regjeringen utvikler. Lange ledetider og høye kostnader gir behov for å bevare handlingsrom til å tilpasse tidspunkt for kjøp av nye tog og antall tog som kjøpes om gangen til endringer i befolkningens reisevaner og togtilbudet for øvrig.

Planer for togmateriell

Gjennomføring av Nasjonal transportplan 2025–2036 innebærer at det frem mot 2036 kan bli behov for et betydelig antall nye tog. Eldre togmateriell fases ut, og flere infrastrukturprosjekter ferdigstilles. Det åpner for flere avganger, med tilhørende behov for flere og/eller andre tog. Jernbanedirektoratet har for Nasjonal transportplan 2025–2036 utarbeidet en gjennomføringsplan. Planen vil bli oppdatert årlig. Den blir et viktig virkemiddel i koordineringen av de infrastrukturprosjekter, trafikkavtaler og togkjøp som samlet sett skal realisere Nasjonal transportplan 2025–2036.

Det foreligger konkrete planer for å fase ut gamle lokaltog og lokomotiver og vogntog på fjerntogstrekningene. Fra 2026 fases etter planen nye lokaltog inn på Østlandet, til erstatning for Type 69. Nye regiontog fases etter planen inn fra 2027 og fra 2028 nye fjerntog på Bergensbanen, før Sørlands-, Dovre- og Nordlandsbanen fortløpende får nye fjerntog.

I planperioden vil regjeringen ta stilling til å erstatte flere togtyper. Togene av type 71 og 73 nærmer seg forventet levetid. Det samme gjelder for dieseltog Type 93. Videre tar planene for togmateriell høyde for planlagte forbedringer av togtilbudet på Vestfold- og Trønderbanen når det kommer ny infrastruktur. Andre hensyn påvirker også behovet for tog. Jernbanedirektoratet utreder ny rutemodell for Østlandet der Flytogets tog og ruter inngår i det samlede togtilbudet. Direktoratet og Bane NOR planlegger elektrifisering av Trønderbanen. Som konsekvens av at oppgraderingsprosjektet for lokaltogene Type 72 på Jærbanen og Østlandet nå avsluttes, vil Samferdselsdepartementet vurdere behovet for å kjøpe flere tog, eller ev. erstatte Type 72 tidligere enn opprinnelig planlagt. Videre pågår en analyse av om bruk av toetasjes tog eller flere togsett per avgang kan øke plassen om bord i dagens togavganger.

Jernbanens evne til å opprettholde transport i hele krisespekteret får med dagens sikkerhetssituasjon stor betydning. Norske tog inngår også kontrakter om oppgraderinger av eksisterende materiell og ev. levetidsforlengelser der dette vurderes som fornuftig. I sum er det en rekke faktorer som får betydning for hvordan fremtidens togpark må se ut.

Kontrakter for kjøp av tog og mulighet for å leie tog

Norske tog inngikk i 2022 kontrakt om å kjøpe opptil 200 lokal- og regiontog og i 2023 om å kjøpe opptil 100 fjerntogsett. Medregnet de 13 regiontogene regjeringen foreslår å kjøpe i 2026, har Norske tog handlingsrom for å kjøpe ytterligere 132 lokal- eller regiontog og 66 fjerntogsett i disse kontraktene.

Kontraktene for levering av lokal-, region- og fjerntog er det viktigste verktøyet for å sikre riktige tog, i rett antall i planperioden. Gjennom de inngåtte avtalene er det sikret langsiktige og fleksible kontrakter for levering av tog. Kontraktene inneholder opsjoner og er også fleksible med hensyn til tekniske tilpasninger som gjør at togene kan tilpasses lokale behov, f.eks. ulike lengder, energikilder for fremføring (diesel/batteri/elektrisk) og interiørløsninger. Kontraktene gir Norske tog anledning til å utløse små og store opsjoner i mange år fremover.

Dagens materiellsituasjon er preget av et etterslep, og det tar fortsatt tid å sette nye tog i trafikk. Dette gjelder særlig på lokaltogstrekningene på Østlandet og fjerntogstrekningene, men ikke minst på Nordlandsbanen, som i dag trafikkeres med svært gamle diesellokomotiver. Samferdselsdepartementet har derfor ved flere anledninger bedt Norske tog og Jernbanedirektoratet å vurdere midlertidige tiltak for å bøte på situasjonen. Blant tiltakene er innleie av togmateriell, som lokomotiver til Nordlandsbanen, i påvente av at nye tog innfases her.

Erfaringene med å leie inn togmateriell midlertidig er at det er et lite og uforutsigbart marked, særlig fordi kravene til tog, lokomotiver og vogner som kan brukes til persontransport i Norge er særegne. Det er derfor begrenset tilgang på aktuelt togmateriell i et internasjonalt marked. Ombygging og godkjenning tar i tillegg lang tid. Departementet ser derfor ikke på innleie av tog som en god strategi for å dekke fremtidige behov for tog, annet enn i særskilte tilfeller. Inn-

leie kan imidlertid som et beredskapstiltak være aktuelt for å sikre tilgang til lokomotiver eller andre togtyper som kan brukes på ulike banestrekninger.

Forsvarets behov

Forsvaret foretrekker jernbane for militære transporter med stort volum/tyngde og for å flytte personell over lengre avstander. Transport av militært materiell forutsetter stor lasteevne og trekkraft. Forsvarets krav i forbindelse med tyngre transporter sammenfaller dermed mest med egenskapene til togmateriell brukt til godstransport.

Godsoperatørene er kommersielle aktører, og hvor mange godslokomotiver og vogner som fins i Norge til enhver tid styres av etterspørselen etter sivil godstransport med jernbane. Hovedmengden av dagens lokomotiver bruker elektrisitet. I et beredskapsperspektiv er det imidlertid ønskelig å ha tilgang til bimodalt togmateriell, som kan veksle mellom strøm og diesel og fungerer om strømforsyningen er nede. I dag er det ikke egnet lokomotiv- og vognmateriell som er dedikert til ev. militære transporter. Det er vurdert som lite hensiktsmessig at togmateriell står permanent lagret for å være tilgjengelig, når aktuelt materiell kan være i drift og holdes i stand på linje med annet materiell. Forsvaret har samarbeidsavtale med Cargo Net, bl.a. for planlegging av øvelser. For å sørge for et større tilfang av vognmateriell som også kan brukes til frakt av tyngre beltekjøretøy, har Bane NOR i samarbeid med Forsvaret i Norge og Sverige gjennomført et felles pilotarbeid for anskaffelse av slike vogner. Første vogn i en serie på ti leveres i desember 2025. Også flere typer lasteramper til å laste av tyngre materiell på ulike steder er aktuelt for å styrke jernbanens bidrag til forsvarets transportbehov. Et viktig skritt for å få bedre innsikt i forsvarets behov for sivile transportressurser er tatt ved å etablere et rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur. Jernbanedirektoratet og Bane NOR deltar i arbeidet med behovsanalyse for Forsvaret knyttet til dette. Den første behovsanalysen fra Forsvaret ble levert før sommeren 2025, og Samferdselsdepartementet vil legge denne til grunn i det videre arbeidet med å vurdere tiltak som understøtter forsvarsevnen. I første omgang er behovsanalysen avgrenset til transportinfrastruktur, men Samferdselsdepartementet, Forsvarsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet vurderer om det i det videre arbeidet kan være hensiktsmessig å utvide samarbeidet til å også omfatte togmateriell. Samferdselsdepartementet viser også til Stortingets anmodningsvedtak nr. 709 av 20. mai 2025 om å foreta en beredskapsanalyse av jernbanen, og at det i den forbindelse er gitt oppdrag om at Jernbanedirektoratet i samarbeid med Bane NOR skal utarbeide en overordnet og strategisk beredskapsanalyse. Beredskapsanalysen skal bl.a. bidra til bedre samhandling i jernbanesektoren og ivareta avhengigheter med hensyn til aktører utenfor jernbanesektoren.

Programområde 22 Posttjenester

Programkategori 22.10 Posttjenester

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026	Endring i pst.
1370	Posttjenester	1 767 629	1 890 500	2 012 000	6,4
	Sum kategori 22.10	1 767 629	1 890 500	2 012 000	6,4

Samferdselsdepartementets virkemidler på postområdet omfatter sektorregulering og kjøp av posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, som er et forvaltningsorgan under Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet, ivaretar tilsynsfunksjoner på postområdet som Samferdselsdepartementet har ansvaret for, jf. Prop. 1 S (2025–2026) for Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet.

Det foreslås å bevilge 2 012 mill. kr til kjøp av posttjenester.

Resultatrapport 2024

Bruken av posttjenester har gjennomgått store endringer de siste tiårene. Brevvolumene har falt, mens pakketjenestene har økt. Posten Bring AS (Posten) har derfor gjennomført betydelige omstillinger av postvirksomheten de siste 30 årene. Utviklingen er lik i flere land i Europa, men har kommet spesielt langt i Norden.

Regjeringen satte i januar 2024 ned et partssammensatt ekspertutvalg, Postutvalget, som skulle legge frem forslag til fremtidens posttjenester. Utvalget leverte sin rapport i desember 2024. Flertallet foreslo bl.a. at brevsendinger skulle leveres ut på betjente postpunkt, men med mulighet for levering i postkassene én dag i uken.

Posten har i dag plikt til å levere post til postkassene annenhver virkedag, med krav om at minst 85 pst. av innenlandsk brevpost skal være fremme innen tre dager etter innlevering, og at minst 97 pst. skal være fremme innen fem dager. I 2024 kom 90,2 pst. av brevposten frem innen tre dager, mens 98,3 pst. var fremme innen fem dager.

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme posttjenester, dvs. tjenester som ikke ville blitt levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2024 til å finansiere postomdeling annenhver dag, gratis formidling av sendinger til blinde og svaksynte og mellom deres organisasjoner samt avisomdeling.

Samferdselsdepartementet hadde i 2024 avtaler med Posten om kjøp av avisomdeling i de ukedagene selskapet ikke har ordinær postdistribusjon, og avtaler med Aktiv Norgesdistribusjon AS om distribusjon av aviser på lørdager ut over leveringsplikten.

Mål og prioriteringer i 2026

Det overordnede formålet med postloven er at brukere over hele landet skal ha tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester, og at det gis et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester til en overkommelig pris for brukerne.

Staten legger til rette for et likeverdig tilbud av posttjenester. Dette skjer bl.a. gjennom lover, forskrifter, konsesjoner, avtaler, pålegg om leveringspliktige posttjenester og statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i postmarkedet.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet. Samtidig kommuniserer folk og

næringsliv stadig mer på digitale plattformer, slik at brevvolumene fortsetter å falle.

Statens utgifter til kjøp av ulønnsomme posttjenester har de siste årene økt og ventes å øke ytterligere i årene fremover. Dersom Posten skal opprettholde tilbudet som i dag, har selskapet anslått at bevilgningsbehovet vil øke med 200–300 mill. kr i året.

Departementet arbeider med å følge opp postutvalgets forslag til hvordan fremtidens posttjenester kan organiseres. Regjeringen har allerede varslet at den vil sikre at post utleveres til postkassene én gang i uken, men med mulighet for å velge utlevering til postpunkt fem dager i uken. Et forslag til ny postlov sendes på høring høsten 2025.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2024	Saldert budsjett 2025	Forslag 2026
70	Kjøp av posttjenester, *kan overføres*	1 767 629	1 890 500	2 012 000
	Sum kap. 1370	1 767 629	1 890 500	2 012 000

Post 70 Kjøp av posttjenester

Det foreslås å bevilge 2 012 mill. kr, som er en økning på 6,4 pst. fra saldert budsjett 2025.

Kjøpet av posttjenester skal sikre et tilbud av posttjenester som basert på forretningsmessige hensyn ellers ikke ville blitt tilbudt.

Av den foreslåtte bevilgningen er det anslått at 1 747 mill. kr vil gå til Posten for å dekke nettokostnadene knyttet til de leveringspliktige posttjenestene der Posten er direkteutpekt, dvs. tapt overskudd på grunn av leveringsplikten. Dette omfatter postdistribusjon til postkassene annenhver ukedag og gratis fremsending av lette sendinger til blinde og svaksynte. Øvrige deler av leveringsplikten, der Posten er direkte utpekt, er ikke å anse som ulønnsomme, da Posten ville ha tilbudt disse tjenestene også uten et pålegg fra staten.

Videre er det anslått at til sammen 263 mill. kr vil gå til kjøp av avisdistribusjon, ut over leveringsplikten, i deler av landet der det ikke eksisterer kommersielle avisbudnett. Gjeldende kontrakter med Posten og Aktiv Norgesdistribusjon gjelder fra 1. juli 2024 til 30. juni 2026 etter at siste opsjon er utløst, jf. Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*. Bevilgningsforslaget forutsetter at det inngås nye kontrakter til samme kontraktsverdi fra 1. juli 2026.

Med virkning fra 1. juli 2023 har Samferdselsdepartementet kontrakt med Norsk Bibliotektransport for frakt av punktskriftlitteratur (bokkasser) sendt som pakker fra Norsk lyd- og blindeskriftbibliotek. Kontrakten med Samferdselsdepartementet har en verdi på 200 000 kr i året. Departementet planlegger å utløse en opsjon slik at kontrakten vil gjelde frem til 30. juni 2027. Ny kontrakt må deretter lyses ut.

Del III
Omtale av særlege tema

5 Klima og miljø

Klima og natur skal vere ei ramme rundt politikken til regjeringa. Klima- og miljøpolitikken byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å medverke til at dei nasjonale klima- og miljømåla kan bli nådde. For ei samla omtale av klimarelevant politikk, klimaforpliktingane og klimamåla til Noreg, sjå *Regjeringens klimastatus og -plan* (Klimastatus og -plan) som er eit særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2025–2026) for Klima- og miljødepartementet.

Noreg står overfor store klima- og miljøutfordringar, og transportsektoren speler ei viktig rolle for å løyse dei og for å bidra til å nå dei nasjonale klima- og miljømåla.

Eitt av hovudmåla i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er at transportsektoren skal bidra til at Noregs klima- og miljømål blir oppfylte. Ressursbruken i transportsektoren blir prioritert slik at vi tek vare på det vi har, utbetrar der vi kan, og utnyttar kapasiteten i infrastruktur og transporttilbod betre. I tillegg skal vi byggje nytt der vi må.

Samferdselsdepartementet følgjer opp sektoren sitt bidrag til å nå Noregs klima- og miljømål i dei årlege budsjetta og gjennom etats- og eigarstyringa av underliggjande verksemder. Transportverksemdene si oppfølging inneber m.a. at dei skal bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål og så langt som mogleg unngå å påverke naturen negativt ved utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastrukturen.

I Samferdselsdepartementets forslag til budsjett for 2026 er det fleire viktige tiltak innanfor klima og miljø som m.a.:

- vidareføre Transport 2050
- halde fram satsinga på byvekstavtalar og tilskotsordningar til kollektivtransport, sykling og gange i byområda
- auke innsatsen til vedlikehald og fornying på jernbane og fullføre tiltak som vil gi eit betre togtilbod
- vidareføre Noreg som internasjonal testarena for null- og lågutsleppsluftfart
- nye tiltak på døgnkvile- og rasteplassar for å leggje til rette for å lade tunge køyretøy
- auka tilskot for overføring av gods frå veg til jernbane

I tillegg vil fleire prioriterte tiltak innanfor miljøområdet bli følgde opp i etats- og eigarstyringa av underliggjande verksemder i 2026. Fleire tiltak skal bidra til at tapet av verdifull natur blir så lågt som mogleg, m.a.:

- vidareføre arbeidet med indikatorar og arealrekneskap som viser nedbygginga av ulike naturtypar og dyrka mark.
- vidareføre arbeidet med problemstillingar innanfor tema som vassforureining, naturmangfald, plast, kjemikaliar og før- og etterundersøkingar

Forslag på budsjettet for dei andre departementa har òg betyding for utsleppa frå transportsektoren. På Klima- og miljødepartementets budsjett blir det t.d. foreslått å styrke Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet ved å gi rom for nye tilsegn på 247 mill. kr i 2026 i ei tilsegnsfullmakt.

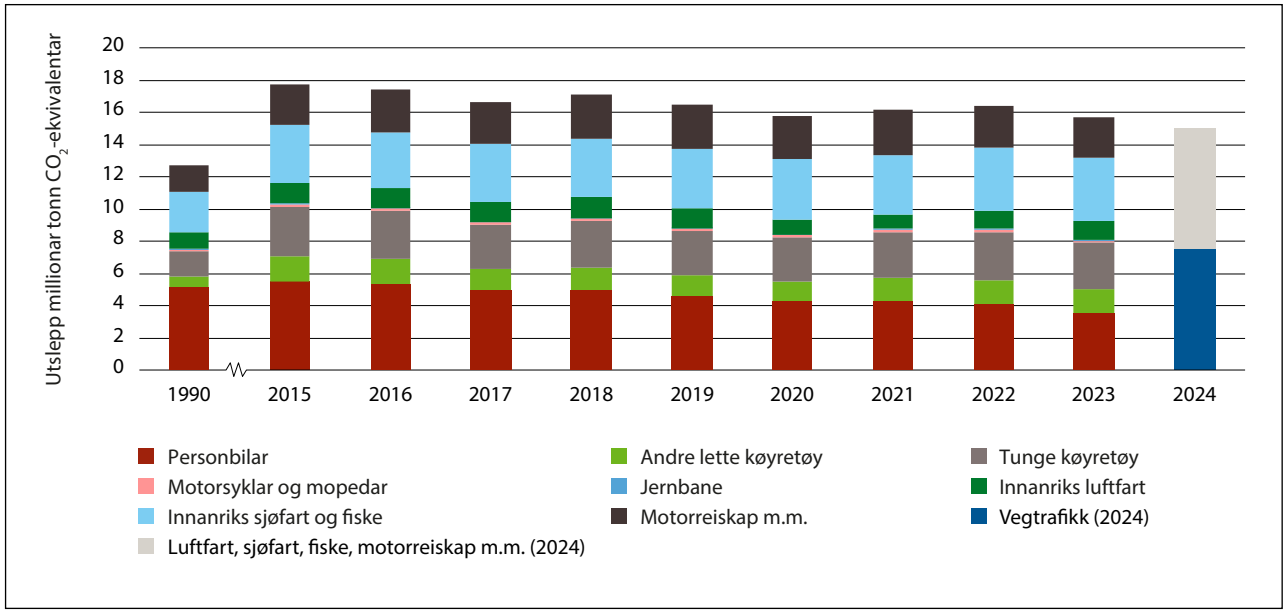
5.1 Klima

Transportsektoren står for om lag ein tredel av Noregs utslepp av klimagassar og om lag to tredelar av utsleppa under innsatsfordelinga. For at Noreg skal nå klimamåla må sektoren framleis bidra med ein stor del av utsleppsreduksjonane.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 legg regjeringa opp til ein forsterka innsats for å redusere utsleppa frå tunge køyretøy, anleggsmaskinar, sjøfart og luftfart fordi desse delane av transportsektoren er venta å ha dei høgaste gjenståande utsleppa fram mot 2050.

Figur 5.1 viser klimagassutslepp i transportsektoren i 1990 og for perioden 2015–2024 fordelt på ulike segment i sektoren.

Dei førebelse tala for 2024 viser at dei samla klimagassutsleppa frå transportsektoren er redusert med 15,6 pst. frå 2015 til 2024 og 4,5 pst. frå 2023 til 2024. Persontransporten samla sett auka med 1,1 pst. frå 2023 til 2024. Samstundes gjekk godstransporten ned med 3,5 pst. Dei lågare



Figur 5.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren i 1990 og 2015–2024 etter utsleppskjelde

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

utsleppa kjem m.a. av bruk av biodrivstoff og elbilar.

Klimagassutsleppa frå vegtransporten ligg omtrent på same nivå i 2024 som i 1990. Utsleppa auka fram mot 2015, men har gått ned i åra etter dette. Frå 2023 til 2024 er klimagassutsleppa frå vegtrafikken redusert med 6,1 pst.

Utsleppa frå jernbanetrafikken har vore stabile i perioden frå 2015. Dei utgjorde 0,4 pst. av det samla utsleppet frå transport i Noreg i 2023.

Under koronapandemien gjekk utsleppa frå luftfarten ned, men har auka i åra etter. Utsleppa ligg førebels noko under nivået frå før pandemien. Utslepp frå luftfart er i hovudsak omfatta av EUs klimakvotesystem (EU ETS).

Dei samla utsleppa frå transport er i framskrivingar venta å gå ned fram mot 2035, hovudsakeleg fordi fleire vel transportløysingar med nullsleppsteknologi og på grunn av bruk av biodrivstoff.

Ein meir utfyllande omtale av utsleppa frå transport og forventa utvikling er gitt i Klimastatus og -plan.

5.1.1 Innsatsen for å redusere utsleppa frå transportsektoren

Sjå Klimastatus og -plan for omtale av viktige verkemiddel for å redusere klimagassutsleppa, som t.d. CO_2-avgifta, omsetningskrav for biodrivstoff og Enova.

Regjeringa legg rammeverket om å unngå, flytte og forbetre (UFF) til grunn for arbeidet med å redusere utsleppa frå transport. UFF-rammeverket skal gi mest mogleg mobilitet i transportsystemet innanfor skrankane som følgjer av tilgang på energi, areal og ressursar og omsynet til utslepp. I transportsektoren inneber UFF:

- unngå: tiltak som bidreg til å redusere transportmengder
- flytte: tiltak som flytter trafikken over til meir utslepps- og energieffektive transportmåtar
- forbetre: tiltak som forbetrar ein teknologi, t.d. gjennom å fase inn nullutsleppskøyretøy som alternativ til fossildrivne køyretøy

Veg

Måltal for sal av null- og lågutsleppskøyretøy

I Nasjonal transportplan 2025–2036 blei måltala for sal av null- og lågutsleppskøyretøy i Nasjonal transportplan 2022–2033 førte vidare:

- nye personbilar og lette varebilar skal vere nullutsleppskøyretøy i 2025
- nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025
- innan 2030 skal nye tyngre varebilar, 75 pst. av nye langdistansebussar og 50 pst. av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy
- innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentera vere tilnærma nullutslepp

Teknologisk mognad i køyretøysegmenta, slik at nullutsleppskøyretøy blir konkurransedyktige

med konvensjonelle løysingar, ligg til grunn for måltala.

Tabell 5.1 viser nullutsleppskøyretøy i prosent av alle nyregistrerte køyretøy i 2023, 2024 og ved utgangen av august 2025.

Tabell 5.1 Del nyregistrerte nullutsleppskøyretøy

Prosent

	2023	2024	2025[1]
Personbilar	81,3	87,8	93,6
Bybussar	72,6	73,4	97,6
Lette varebilar	28,7	28,3	26,7
Tunge varebilar	32,0	30,2	49,8
Langdistansebussar	25,6	26,9	34,1
Lastebilar	11,3	12,4	13,4

[1] Per august 2025

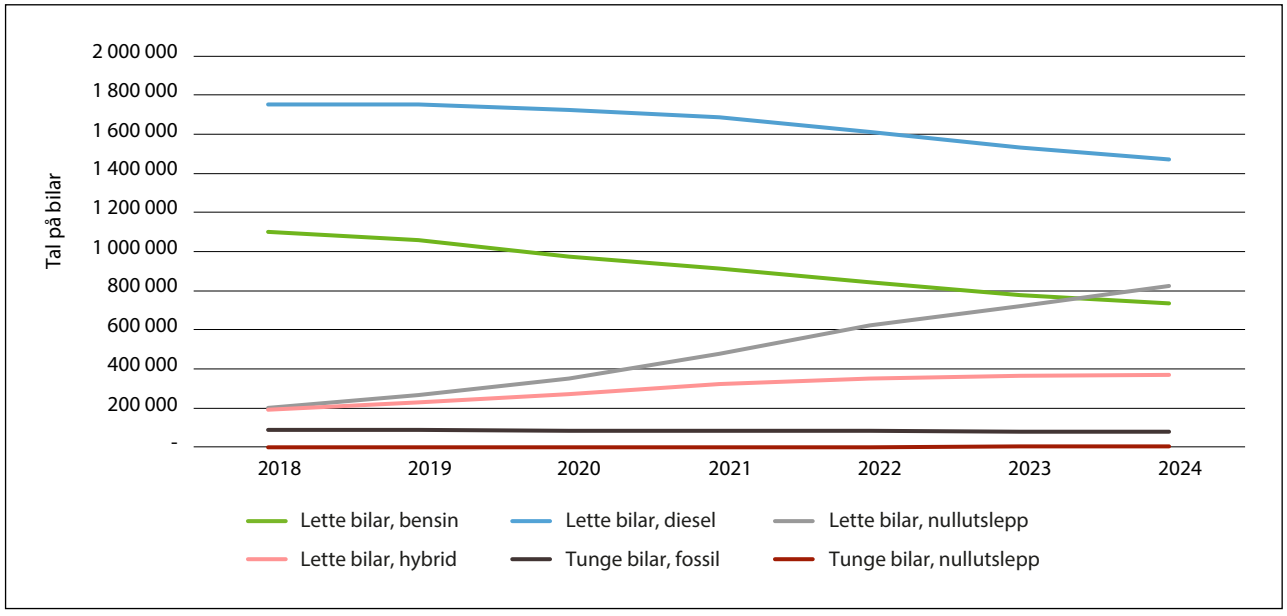
Kjelde: Statens vegvesen

Ved utgangen av august 2025 var 93,6 pst. av nyregistrerte personbilar elektriske og 97,6 pst. av nyregistrerte bybussar enten elektriske eller nytta gass. Dette inneber at målet om at alle nye personbilar og bybussar skal vere nullutslepp i 2025 i praksis er nådd.

Regjeringa vil òg arbeide for å nå det langsiktige målet til fleirtalet på Stortinget om at nye tunge køyretøy skal vere nullutslepp eller bruke biogass innan 2030. I samband med revidert nasjonalbudsjett for 2025 blei Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti samde om: *«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2026 sette et nytt mål for når alle nye varebiler skal være nullutslipp. Målet skal innebære en styrking av dagens ambisjonsnivå.»* På bakgrunn av semja har regjeringa framskunda salsmålet for varebilar til at alle nye varebilar skal vere nullutslepp i 2029. Det nye målet legg òg til grunn at elektriske varebilar er konkurransedyktige med fossile varebilar. På same måte som for personbilar og bybussar vil dette målet vere vurdert som oppnådd viss delen nullutslepp i nybilsalet er over 90 pst. i 2029.

Figur 5.2 viser at delen fossile køyretøy går tydeleg ned, særleg for bensinbilar. I kategorien *Tunge bilar, nullutslepp* har talet på bilar auka frå 60 i 2018 til 3 535 i 2024. I same periode er talet bilar i kategorien *Tunge bilar, fossil* redusert frå 87 979 til 77 565.

Statens vegvesen har utarbeidd ein indikator for nullutslepp og biogass i varedistribusjon i dei største bysentera. Tabell 5.2 viser tal for nullutslepp godsbilar i dei fire største byane. Bruken av varebilar og lastebilar med nullutslepp og biogass varierer mellom byområda og er høgast i Oslo. Over tid har delen nullutsleppskøyretøy auka i alle byområda.



Figur 5.2 Køyretøy etter drivstofftype 2018–2024

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

Tabell 5.2 Vare- og lastebilar med nullutslepp og biogass i dei største byane[1]

Prosent

	2023	2024	2025
Varebilar[2]			
Oslo	27	34	39
Stavanger	12	15	19
Bergen	19	22	26
Trondheim	20	24	26
Lastebilar[3]			
Oslo	12	17	20
Stavanger	5	7	13
Bergen	5	7	9
Trondheim	7	10	13

[1] Tala er bygd på manuelle teljingar i bysentra i august 2022. For å berekne endring frå år til år er det tatt utgangspunkt i tal frå køyretøyregisteret, og det er lagt til grunn at endringa i delen nullutsleppskøyretøy i bysentra er lik endringa i heile byområdet. Uttrekket av registrerte køyretøy og berekningane er gjort på same tid kvart år (august), slik at tala blir samanliknbare frå år til år.

[2] Varebilar omfattar kassebilar og små lastebilar med totalvekt opp til 3,5 tonn.

[3] Lastebilar omfattar tunge godskøyretøy med totalvekt på meir enn 3,5 tonn.

Kjelde: Statens vegvesen

I Nasjonal transportplan 2025–2036 la regjeringa fram ei tungbilpakke med fleire verkemiddel som følgjer opp målet til stortingsfleirtalet om at *«nye tunge køyretøy skal være nullutslepp eller bruke biogass i 2030»*, jf. Innst. 9 S (2023–2024). I 2025 er det sett av midlar på budsjettet til Statens vegvesen for å følgje opp tungbilpakka og ladestrategien frå regjeringa. Gjennomføring av EUs regelverk om ladeinfrastruktur vil òg vere eit viktig bidrag til vidare elektrifisering av tyngre varebilar og lastebilar.

Eit anna viktig bidrag til å redusere utsleppa frå vegtrafikken er innføringa av krav om nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar, varebilar og bybussar. Regjeringa vurderer spørsmålet om ev. plikt for offentlege styresmakter til å stille nullutsleppskrav ved kjøp av tenester med langdistansebussar (klasse 3). Statens vegvesen har greidd ut ei slik endring i regelverket.

Sjå òg omtale av tiltak for å redusere utsleppa frå vegtrafikken under Programkategori 21.30 Vegformål.

Infrastruktur for alternative drivstoff

Regjeringa la fram ein nasjonal ladestrategi i desember 2022 som blei følgt opp av Statens vegvesen og Nye Veier våren 2023 med ein plan for lading av tunge køyretøy langs riksvegnettet.

Ved utgangen av 2024 var det 9 478 hurtigladepunkt i Noreg for elektriske køyretøy. Dette var 1 737 (22 pst.) fleire enn i 2023. Utbygginga har meir enn halde tritt med talet på elbilar, med 84 lette elkøyretøy per hurtigladepunkt i 2024 mot 90 i 2023. Flest hurtigladepunkt er det i Innlandet fylke, færrast i Troms og i Finnmark.

I 2024 var det minst elleve offentleg tilgjengelege hurtigladestasjonar for tunge køyretøy, seks av desse i Oslo. I tillegg ladar tunge køyretøy på andre offentlege hurtigladestasjonar der arealet gjer dette mogleg, og på private hurtigladestasjonar etter avtale. Enova, Oslo kommune og Vestland fylkeskommune har tilskotsordningar som dei neste åra vil gi fleire offentleg tilgjengelege hurtigladestasjonar for tunge køyretøy. Tungbilpakka i Nasjonal transportplan 2025–2036 legg til rette for vidare utvikling av lademoglegheiter for tungbilar. Sjå vidare omtale av regjeringa si forsterka innsats for tungbillading under Programkategori 21.30 Vegformål.

Det var to opne hydrogenstasjonar ved utgangen av 2024 – ein i Bærum og ein i Trondheim. For fylling av biogass var det 27 kommersielt opne stasjonar i 2024 for komprimert biogass (CBG), tre for flytande biogass (LBG (Liquid BioGas)) og åtte stasjoner med begge delar.

Regjeringa arbeider no med å gjennomføre EU-forordninga om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff i norsk rett. Forordninga har m.a. krav om å byggje ut ladepunkt for personbilar, varebilar og lastebilar langs TEN-T vegnettet, krav til betalingsløysing og krav om informasjon til bilistane om tilhøve på ladepunkt. Forordninga har òg krav til straumforsyning i sjø- og lufthamner.

Byområda

Regjeringa har som mål at klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy i byområda skal reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skjer med kollektivtransport og ved å sykle og gå (nullvekstmålet). Byvekstavtalane bidreg til å finansiere og koordinere innsatsen i byområda, og dei er regjeringa sine viktigaste verkemiddel for å nå nullvekstmålet.

For nærmare omtale sjå Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Ferjer og hurtigbåtar

Nullutslepp er etablert teknologi i ferjesektoren. Rundt 60 pst. av dei 44 hovudfartøya i riksvegferjedrifta i 2024 nytta batteri eller hydrogen som primær energiberar i ordinær drift. Overgangen til meir miljøvennlege teknologiar skjer òg i fylkeskommunal ferjedrift. I innanriksflåten var 78 ferjer og mindre passasjerskip utstyrt for høg elektrifiseringsgrad eller hydrogendrift i 2024 (DNV, rapport nr. 2024–2126, Rev. 2). Totalt er det om lag 200 ferjer i Noreg.

I 2025 innførte regjeringa krav til nullutslepp i offentlege anbod for ferjer og ferjetenester. Det blei gitt unntak frå kravet der det blir brukt biogass, for vedtekne ferjeavløysingsprosjekt, der det ikkje kan sikrast tilgang til straum og der det ikkje er teknisk eller økonomisk mogleg å gjennomføre. Der det ikkje er mogleg å gjennomføre kravet, bør ein ta sikte på å bruke hybride løysingar. Kompensasjon for meirkostnader vil bli justert årleg for å reflektere meirkostnadene ved å innføre kravet. Den økonomiske kompensasjonen til fylkeskommunane på grunn av kravet er foreslått auka med 80,7 mill. kr i 2026, slik at samla kompensasjon som følgje av kravet er på 132,5 mill. kr i 2026.

Fartsmønsteret til hurtigbåtar er energiintensivt og er krevjande teknologisk sett å omstille. Sjølv om det er lovande prosjekt på gang, har det førebels ikkje vore noka gjennomgåande omstilling i denne sektoren.

Ikkje-veggåande køyretøy og maskinar/anleggsplassar

For entreprenørane kostar i dag ein batterielektrisk gravemaskin om lag det dobbelte av ein dieselgravemaskin, sjølv etter støtte frå Enova. Andre maskinar kan ha lågare meirkostnader, som t.d. nokre typar dumparar og hjullastarar. Elmaskinane har betydeleg lågare driftskostnader enn konvensjonelle maskinar. Når innkjøpskostnaden blir låg nok, blir dei derfor lønnsame å ta i bruk for entreprenørane. Talet på nullutsleppsmaskiner aukar år for år, og dei er allereie i bruk i mange vegprosjekt. Etterspurnad frå offentlege byggherrar er ein viktig drivar for utviklinga. Samferdselsdepartementet har sidan 2022 gitt støtte til pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar. Innanfor støtteordninga kan Statens vegvesen, Bane NOR og Nye Veier få støtte til å teste ut utsleppsfrie løysingar på anleggsplassar i transportsektoren.

For ytterlegare omtale sjå omtale under Programkategori 21.10 Administrasjon.

Jernbane

Rundt 80 pst. av jernbanetrafikken blir drive elektrisk. Transport av personar og gods på jernbane er i dag ei klimavennleg, areal- og energieffektiv transportform. Budsjettframlegget for 2026 legg til rette for å vidareføre dei auka støttesatsane til godsoverføring frå veg til jernbane som blei innført i 2025. Auka godstransport på jernbane kan redusere dei negative eksterne effektane av vegtransport, som lokal luftforureining, klimagassar, støy, overbelastning og ulukker. Auka satsing på drift, vedlikehald og fornying av jernbaneinfrastruktur vil òg kunne auke punktlegheita, noko som bidreg til å gjere jernbanen meir attraktiv både for gods- og persontrafikk.

Luftfart

Luftfartstilsynet og Avinor skal ha ei pådrivarrolle i omstillinga gjennom å vidareføre Noreg som internasjonal testarena for null- og lågutsleppsluftfart. Første flyging i testarena med eit batterielektrisk luftfartøy blei gjennomført ved Stavanger lufthamn, Sola, 8. august 2025. Regelmessige flygingar mellom Stavanger og Bergen med dette fartøyet starta 4. september 2025.

Alternativt flydrivstoff (SAF) kan blandast med fossilt drivstoff og brukast av eksisterande flyflåte og infrastruktur for å redusere utsleppa. EU innførte eit slikt omsetningskrav frå 2025 gjennom regelverket RefuelEU Aviation. Regjeringa vil at EU-forordninga ReFuelEU Aviation blir tatt inn i EØS-avtalen og i norsk rett så snart som mogleg, og seinast innan 2027. Ei slik implementering vil bidra til like konkurransevilkår innan luftfarten i Europa og auke bruken av alternativt drivstoff. Sjå Programkategori 21.20 Luftfartsformål for ytterlegare omtale.

5.1.2 Utsleppseffekt av nye investeringsprosjekt

Ny transportinfrastruktur fører til klimagassutslepp frå bygging, drift, vedlikehald og endra trafikkomfang. Nedbygging av areal kan medføre både utslepp og redusert opptak av klimagassar. Viss eit prosjekt fører til meir trafikk, kan det auke utsleppa, men eit prosjekt kan òg bidra til å overføre trafikk til ein mindre utsleppsintensiv form eller redusere transportbehovet slik at dei samla utsleppa blir reduserte.

Transportverksemdene og miljøstyresmaktene har utarbeidd ein metode for å rekne ut klimagassutslepp frå arealbeslag i samband med infrastrukturprosjekt. Metoden blir òg nytta til å prise klimagassutslepp frå arealbeslag i dei samfunnsøkonomiske analysane i sektoren.

Tabell 5.3 viser berekna klimagassutslepp målt i tonn CO_2-ekvivalentar frå bygging, drift, vedlikehald og trafikk frå store veg- og jernbaneprosjekt (kostnadsoverslag over 1 mrd. kr) med mogleg anleggsstart i 2026 eller der Samferdselsdepartementet har varsla at det vil komme tilbake til Stortinget med framlegg om kostnadsramme. Sjå tabell 7.1 i Nasjonal transportplan 2025–2036 for tilsvarande oversikt for heile planperioden.

Tabell 5.3 Direkte og indirekte utslepp for nye store veg- og jernbaneprosjekt med mogleg anleggsstart i 2026, i tonn CO_2-ekvivalentar

	Trafikk				Drift/ vedlikehald	Bygging		
	Opningsåret		Analyseperioden		Analyse-perioden	Anleggsfasen		
Prosjekt	Direkte utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Utslepp frå arealbruk
E134 Oslofjord- forbindelsen, byggetrinn 2	-2 151	-5 255	-11 577	68 185	-636	22 151	116 047	595
Fellesprosjektet Vossebanen/ E16 Arna–Stanghelle	-1 279	-86	-82 558	-94 998	156 898	54 295	291 564	52 969
E45 Kløfta	-250	-378	-13 787	-26 108	3 129	5 353	28 900	20 310
Ny Hamar stasjon[1]	0	0	0	0	95 000	5 000	5 000	0

[1] Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med framlegg om kostnadsramme.

Direkte utslepp er utslepp som skjer frå køyretøya, eller frå maskinar og køyretøy som blir nytta i anleggsfasen. Utslepp frå produksjon og transport av innsatsvarer, køyretøy og drivstoff blir rekna som indirekte og inngår i tala for dei totale utsleppa.

Tala i tabellen er overslag, og det kan bli endringar i utslepp og arealinngrep i reguleringsplanfasen.

5.2 Naturmangfald og arealbruk

Arealendringar er den fremste årsaka til tap av naturmangfald i Noreg. Slike endringar kan redusere leveområde for planter og dyr, auke sjansane for at naturmangfald går tapt og forringe den økologiske tilstanden. Veg- og jernbaneinfrastruktur bandlegg store areal, skapar barrierar og medfører fysiske inngrep i naturen med negative konsekvensar for natur og miljø. Drift og vedlikehald av veg og særleg salting av vegar, fører til skade på vegetasjon og forureining av vasskjelder. Sjølve trafikken har ein negativ verknad på naturen i form av m.a. støy, støv, lys og mikroplast.

Arealbeslag og påverknad på natur frå samferdselsprosjekt

For å unngå negativ påverknad på natur skal transportverksemdene så langt som mogleg unngå å planleggje samferdselsprosjekt gjennom område med klima- og naturverdiar av nasjonal eller vesentleg regional interesse.

Det er utvikla metodar for korleis transportverksemdene i utgreiing, planlegging og bygging av samferdselsprosjekt skal søke å minimere arealbeslag og påverknad på natur i samband med prosjekta. For å minimere påverknaden på naturen skal transportverksemdene i planlegginga av samferdselsprosjekt følgje tiltakshierarkiet. Tiltakshierarkiet inneber at ein først skal søke å unngå negative konsekvensar for naturen, før ein avbøtar, sett i stand eller som siste utveg kompenserer den tapte naturen.

Før- og etterundersøkingar av naturmangfald i samferdselsprosjekt er eit viktig verkemiddel for å byggje kunnskap om påverknaden av utbygging og drift av transportinfrastruktur. Metoden inneheld ulike trinn for å kartleggje behov og kva del av naturen som bør bli følgt opp med ytterlegare før- og etterundersøkingar. Dei tre første trinna i metoden, der påverknaden på natur blir vurdert, har blitt gjennomført på fleire vegprosjekt. Bane NOR har òg hatt eit prøveprosjekt for å teste ut ein ny metode for før- og etterundersøkingar. Erfaringa frå prosjekta skal bidra til å vidareutvikle metoden og tilhøyrande rettleiing. Eit døme på etterundersøking som Statens vegvesen tar del i, er overvaking av faunapassasjar i samband med utbygging av rv. 3/rv. 25 i Innlandet fylke. Ein rapport som summerer opp resultata hittil kom ut i 2024. Prosjekta held framleis på.

Det er utvikla ein naturmangfaldsindikator som skal vise påverknaden som transportsektoren har på naturmangfald. Tabell 5.4 viser rapporteringa på indikatoren for 2024.

For ytterlegare å styrke kunnskapsgrunnlaget og sikre at det blir tatt tilstrekkeleg omsyn til natur og arealbruk, har transportverksemdene utvikla eit arealrekneskap som viser nedbygginga av ulike naturtypar og dyrka mark i tillegg til naturmangfaldsindikatoren. Tabell 5.4 viser naturmangfaldsindikator og arealrekneskap for jordbruk og naturareal for nye store veg- og jernbaneprosjekt med mogleg oppstart i 2026.

Tabell 5.4 Naturmangfaldsindikator og arealrekneskap for jordbruk og naturareal for nye store veg- og jernbaneprosjekt med mogleg oppstart i 2026, i dekar

	Naturmangfaldsindikator	Dyrka jord	Skog	Myr	Ferskvatn
Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	5,2	27	274	0	0
Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle	33,5	132	646	0	8
E45 Kløfta	11,5	0	124	0	6
Ny Hamar stasjon[1]	0	0	0	0	0

[1] Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med framlegg om kostnadsramme.

I 2026 blir arbeidet med arealrekneskap prioritert, med mål om at ein forbetra og meir fullstendig arealrekneskap kan bli presentert i statsbudsjettet for 2027.

Drift og vedlikehald av samferdselsinfrastruktur har mykje å seie for naturmangfaldet. Transportverksemdene skal stille tydelege krav til miljøomsyn i drifts- og vedlikehaldskontraktar, m.a. knytt til skjøtsel av vegetasjon, pollinatorvennleg praksis, fjerning av framande arter og bevaring av viktige naturkvalitetar.

Forureining

Samferdselsinfrastruktur representerer ei vesentleg kjelde til forureinande stoffar og miljøgifter til jord, vatn og luft.

Det er forureining i anleggsfasen for ulike prosjekt. Dette blir handtert i oppfølginga av prosjekta.

Både frå drift av infrastrukturen og frå trafikken er det forureining. Dette fører til avrenning av partiklar, vegsalt, metall, organiske miljøgifter og næringssalt.

Transportsektoren er ei kjelde til å spreie både mikroplast og anna plastforsøpling til miljøet på land, i vatn og i havet. Bildekk er den største landbaserte kjelda til mikroplast, med estimerte utslepp på 8 000 tonn i året. Det er m.a. påvist høge nivå av bildekkpartiklar i Oslofjorden. Andre kjelder til forureining er slitasje frå vegoppmerking, bitumen i asfalt og forsøpling.

Innanfor sine ansvarsområde skal transportverksemdene styrke arbeidet med å rydde opp plastavfall og gjennomføre førebyggjande tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet m.a. gjennom reinhald og krav til avfallshandtering i kontraktar.

Kjemikaliar

Transportverksemdene arbeider for å fase ut og erstatte miljøskadelege kjemikaliar med mindre miljøskadelege kjemikaliar og/eller metodar i

tråd med substitusjonsplikta og føre-var-prinsippet.

For omtale av lokal luftforureing, forureining frå lysanlegg og m.a. salt i vegsektoren, sjå Programkategori 21.30 Vegformål.

Vassforvaltning

Transportverksemdene arbeider no med å følgje opp regionale vassforvaltningsplanar 2022–2027. Samferdselsdepartementet vil følgje dette opp i etats- og eigarstyringa.

Verksemdene tek òg del i arbeidet med å utarbeide vassforvaltningsplanar for perioden 2028–2033.

Vegtrafikkstøy og andre støykjelder

Vegtrafikkstøy er den største kjelda til utandørs støy og står for nesten 80 pst. av støyplagene i befolkninga.

Statens vegvesen byggjer støyskjermar og -vollar og gjer lokale tiltak på og ved bustader i utbyggings- og utbetringsprosjekta sine. I tillegg gjennomfører Statens vegvesen støytiltak for nokre få bustader langs eksisterande riksveg som har krav på støytiltak etter forureiningsforskrifta.

I samarbeid med fylkeskommunane utarbeider Statens vegvesen støyvarselkart til bruk i kommunal arealplanlegging som eit førebyggande tiltak.

Jernbanedrift er samla sett ei lita kjelde til lokal støyforureining. For nærmare omtale sjå Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Nye fly lagar mindre støy enn eldre modellar, og ytterlegare forbetringar er venta i åra som kjem. Auka flytrafikk kan likevel dempe den positive effekten noko.

6 Oppfølging av FNs berekraftsmål

Berekraftsmåla blei vedteke av medlemslanda i FN i 2015 og inneheld til saman 17 mål og 169 delmål. Måla, som gjeld fram mot 2030, fungerer som ei global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn i arbeidet med å utrydde fattigdom, kjempe mot ulikskap og stoppe klimaendringane. Måla byggjer på internasjonale avtalar.

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet har ansvaret for å koordinere arbeidet med berekraftsmåla nasjonalt, medan Utanriksdepartementet koordinerer den internasjonale innsatsen. Ulike departement har koordineringsansvar for å følgje opp dei ulike måla. Samferdselsdepartementet har ikkje koordineringsansvar for nokre av hovudmåla, men har ansvar for å følgje opp nokre delmål og bidreg til andre mål. Ein samla omtale av status er gitt i Meld. St. 35 (2024–2025) *Norges arbeid med bærekraftsmålene – Status, utfordringer og veien videre*. Omtalen under omfattar dei delmåla som Samferdselsdepartementet har ansvaret for, i tillegg til ein omtale av andre berekraftsmål som departementet bidreg til å nå gjennom å følgje opp måla i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Transportsektoren er ein viktig del av Noregs bidrag til ei berekraftig utvikling. Regjeringa sitt bidrag skjer gjennom oppfølging av dei transportpolitiske måla som går fram av Nasjonal transportplan 2025–2036. Rapportering på desse måla i andre delar av denne proposisjonen er derfor òg rapportering på berekraftsmåla. Oppfølginga av dei transportpolitiske måla vil verke positivt på moglegheitene for Noreg til å nå fleire av FNs berekraftsmål og tilhøyrande delmål innan 2030. Sjå kapittel 4 i Meld. St. 14 (2023–2024).

Det vil òg vere område der regjeringa har eit høgare ambisjonsnivå enn berekraftsmåla, t.d. nullvisjonen for trafikktryggleik.

Samferdselsdepartementet følgjer opp arbeidet med berekraftsmåla i verksemdene i transportsektoren gjennom etats- og eigarstyringa. Verksemdene rapporterer på berekraftsmåla i årsrapporten. For verksemdene er det ulikt kva mål som er relevante å følgje opp.

Regjeringa har gjennom eigarskapspolitikken tydeleggjort og forsterka omsynet til berekraft i mål frå staten som eigar. Staten som eigar forventar m.a. at selskapa inkluderer arbeidet med FNs berekraftsmål i sine strategiar og følgjer dette opp i den daglege drifta.

Dei største verksemdene som Samferdselsdepartementet forvaltar eigarskapen i, har frå 2023 og 2024 rapportert ut frå EUs CRSD-direktiv om berekraftsrapportering for føretak. Det blir m.a. rapportert om finansiell klimarisiko (overgangsrisiko). Nye Veier AS, Bane NOR SF og Avinor AS har gjort greie for si vurdering av overgangsrisiko i årsrapporten, med vekt på korleis skjerpa klimakrav og endra rammevilkår påverkar verksemda. Overgangsrisiko er knytt til dei endringane i rammevilkåra som følgje av politikk for å avgrense klimagassutslepp og miljøpåverknad. Høgare kvoteprisar for CO_2-utslepp vil t.d. påverke kostnader for verksemder med store utslepp i verdikjeda (t.d. ved bruk av mykje betong og stål). Ny klimavennleg teknologi kan òg ha høgare kostnader.

For Nye Veier og Bane NOR vil utgiftene til nybygging auke fordi det er høge utslepp i verdikjeda på grunn av stor bruk av betong og stål. Avinor har rekna ein lågare vekst i flytrafikken viss klimakostnadene aukar ved t.d. høgare kvoteprisar eller strengare krav til drivstoff, slik at prisen på flyreiser aukar. Bane NOR reknar med ein tilsvarande auke i jernbanetransporten fordi klimapåverknaden frå gods- og persontransport er lågare enn for andre transportmiddel.

Etatane rapporterer på dei transportpolitiske måla og dermed på oppfølginga av berekraftsmåla med tilhøyrande delmål, i årsrapportane. I tillegg til dei transportpolitiske måla, rapporterer etatane m.a. på likestilling og arbeid mot sosial dumping. Regjeringa har i 2024 og 2025 gitt ei fellesføring til alle statlege etatar om arbeid for å redusere klimagassutslepp, naturfotavtrykk og energibruk. Krava til rapportering er mindre omfattande enn dei som ligg i EU-direktivet om berekraft.

Berekraftsmål nr. 3: Sikre god helse og fremje livskvalitet for alle, utan omsyn til alder

Delmål 3.6: Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skader i verda som følgje av trafikkulykker

Trafikktryggleiksarbeidet byggjer på ein visjon om at det ikkje skal vere ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren – nullvisjonen. Nivået på tryggleiken for transport på jernbane og i luftfarten er gjennomgåande høg i Noreg. Dei største tryggleiksutfordringane er i vegtrafikken. Men Noreg er blant dei landa i verda med høgast tryggleik i vegtrafikken målt i talet på drepne per millionar innbyggarar.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er nullvisjonen eitt av hovudmåla, og det er forsterka gjennom eit talfesta etappemål om at det *innan 2030 skal vere maksimalt 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken, av desse maksimalt 50 drepne. Ingen skal omkome i vegtrafikken i 2050.* Regjeringa legg med dette til grunn eit høgare ambisjonsnivå enn berekraftsmålet. Utviklinga i talet på drepne og hardt skadde viser at ved utgangen av 2024 var Noreg på etterskot samanlikna med målkurva fram mot 2030.

2025 er det siste året i gjennomføringa av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025.* Resultata av tiltaka i planen vil bli vurderte når perioden er ferdig. Transporttryggleiken på veg er nærmare omtalt under Programkategori 21.30 Vegformål.

Berekraftsmål nr. 9: Byggje solid infrastruktur og fremje inkluderande og berekraftig industrialisering og innovasjon

Delmål 9.1: Utvikle påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur av høg kvalitet, under dette regional og grensekryssande infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet, med vekt på overkommeleg pris og likeverdig tilgang for alle

Formålet med transportsystemet er mobilitet. Transportsystemet bidreg til verdiskaping ved å gjere det mogleg for arbeidsdeltaking, bruk av landets ressursar og handel med verda rundt oss. Utforminga av transportsystemet skal bidra til at Noreg er eit godt land å leve og bu i, samtidig som vi reduserer klimagassutsleppa og tek vare på naturen.

Regjeringa si oppfølging av meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 vil bidra til å nå delmål 9.1. I meldinga har regjeringa prioritert å dreie innsatsen i transportinfrastrukturen frå store investeringsprosjekt til mindre investeringstiltak og drift og vedlikehald. I tråd med dette er drift, vedlikehald og fornying av jernbanen prioritert i 2026, og det høge nivået på drift og vedlikehald av riksveg blir vidareført og reelt styrkt.

I bygginga av nye prosjekt vil det bli lagt meir vekt på å bruke den infrastrukturen vi har, og å ta meir omsyn til naturen. Transportverksemdene skal arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrkje evna til å oppretthalde transport trass i påkjenningar frå uvêr, ras, skred og flaum. Sjå òg omtale av klimatilpassing i kapittel 7 Samfunnstryggleik.

I tillegg til utviklinga av transportinfrastruktur held departementet fram arbeidet med å få eit tilstrekkeleg tilbod av lade- og fylleinfrastruktur for låg- og nullutsleppskøyretøy. Sjå nærmare omtale i Programkategori 21.30 Vegformål.

Berekraftsmål nr. 11: Gjere byar og lokalsamfunn inkluderande, trygge, robuste og berekraftige

Delmål 11.2: Innan 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris, betre tryggleiken på vegane, særleg ved å leggje til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar, kvinner, barn, personar med nedsett funksjonsevne og eldre

Eit universelt utforma transportsystem er viktig for at flest mogleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Eitt av måla i Nasjonal transportplan 2025–2036 er enklare reisekvardag. Regjeringa arbeider for at heile reisekjeder skal vere universelt utforma. Krava om universell utforming ligg til grunn for planlegging og bygging av ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og lufthamner.

Hovudmålet med regjeringa sin politikk i byområda er nullvekst i persontransport med bil. Målet ligg til grunn for byvekstavtalane, belønningsavtalane og tilskot til klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkome i mindre byområde. I 2026 vil Samferdselsdepartementet følgje opp sju inngåtte byvekstavtalar, ein belønningsavtale og tre avtalar om tilskot til mindre byområde. Det blir òg sett av midlar til å vidareføre ein belønningsavtale som går ut i 2025, og til å inngå ein ny avtale om tilskot til mindre byområde. Dette inneber ei sterk satsing på betre kollektivtilbod og utbygging av trygge og samanhengande løysingar for dei som går og syklar. Sjå omtale i Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Delmål 11.6: Innan 2030 redusere den negative påverknaden til byane og lokalsamfunna på miljøet (målt per innbyggar), med særleg fokus på luftkvalitet og avfallshandtering i offentleg eller privat regi

Dette delmålet blir i stor grad påverka av dei same tiltaka som er omtalte under delmål 11.2.

Vegtrafikk bidreg til kø, dårleg luftkvalitet og støy, noko som særleg er eit problem i dei største byområda. Førebelse tall frå målestasjonane for 2024 viser at grenseverdiane i forureiningsforskrifta for grovt svevestøv (PM10) blei overskride langs riksveg i Oslo og Grenland. Førebelse tal viser at grenseverdiane for nitrogendioksid (NO_2) blei overhalde i alle byar i 2024 med unntak av Oslo. Sjå nærmare omtale i Programkategori 21.30 Vegformål.

Kompakte byar og tettstader bidreg til berekraftig samfunnsutvikling, reduserer transportbehovet og gjer det enklare å velje transportformer med lågare eller ingen utslepp. Samordna areal- og transportplanlegging som det er lagt opp til i byvekstavtalane, med fortetting ved knutepunkt for å redusere reisebehovet og leggje til rette for at flest mogleg går, syklar eller nyttar kollektivtransport i byområda vil bidra til betre luftkvaliteten på lang sikt.

Delmål 11a): Støtte positive økonomiske, sosiale og miljømessige samband mellom byområde, omland og grisgrendte område ved å styrkje nasjonale og regionale planar

God framkome og mobilitet er grunnleggande for eit velfungerande samfunn med attraktive byar og lokalsamfunn. Vidare er det viktig for å utvikle lokalt næringsliv og bidra til internasjonal konkurranseevne. I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt opp til å styrkje transportsystemet i heile landet og bidra til å knyte landet saman. Prioriteringane for 2026 går fram av programkategoriane for luftfart, veg og jernbane i del II.

Andre relevante berekraftsmål

I tillegg til delmåla for berekraft som Samferdselsdepartementet har direkte ansvar for å følgje opp, bidreg departementet til å nå andre berekraftsmål. Miljø, klima, natur, samfunnsansvar, sosiale spørsmål og eit trygt og sikkert arbeidsmiljø er viktige område for departementet. Statlege byggherrar er viktige premissgivarar for norsk anleggsbransje og nyttar innkjøpsmakt, lov- og kontraktskrav for å verne og fremje sirkulære løysingar og gode arbeidsvilkår for alle arbeidstakarar.

Innsatsen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i transportsektoren er omtalt særleg i Programkategori 21.30 Vegformål.

Berekraftsmåla for miljø, natur og klima blir m.a. følgt opp gjennom målet i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål. Sirkulære løysingar og betre ressursutnytting er nødvendig for ei meir berekraftig utvikling. Samferdselsdepartementet legg vekt på endringar som legg til rette for lågare ressursbruk, mindre inngrep i urørt natur, lågare klimagassutslepp og auka ombruk av materialar. T.d. reduserer gjenbruk av eksisterande vegtrasear og vidareutvikling av vegnettet belastinga på klima, miljø og areal. I tillegg blir mye av materiala og gamle tog brukt igjen. Endringane i vegnormalane i 2023 gjer det enklare å finne ein rasjonell og klima- og naturvennleg trase og kan auke ombruken av eksisterande trasear.

7 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart og post. Grunnlaget for arbeidet med samfunnstryggleik er m.a. gitt i desse stortingsdokumenta

- Meld. St. 9 (2024–2025) *Totalberedskapsmeldingen – Forberedt på kriser og krig*, jf. Innst. 242 S (2024–2025)
- Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024)
- Prop. 87 S (2023–2024) *Forsvarsløftet – for Norges trygghet. Langtidsplan for forsvarssektoren* 2025–2036, jf. Innst. 426 S (2023–2024)
- Meld. St. 27 (2023–2024) *Tryggare framtid – førebudd på flaum og skred*
- Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn,* jf. Innst. 161 S (2023–2024)
- Meld. St. 9 (2022–2023) *Nasjonal kontroll og digital motstandskraft for å ivareta nasjonal sikkerhet*, jf. Innst. 247 S (2022–2023)
- Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, jf. Innst. 301 S (2022–2023)

I tillegg kjem

- *Nasjonal sikkerhetsstrategi* (frå 2025)
- *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren* (frå 2020)
- *Nasjonal strategi for digital sikkerhet* (frå 2019)
- *Instruks for departementenes arbeid med samfunnsikkerhet* (frå 2017)

I *Nasjonal sikkerhetsstrategi* presenterer regjeringa strategiske hovudprioriteringar om å raskt styrke forsvarsevna, gjere samfunnet meir motstandsdyktig, og å styrke Noregs økonomiske tryggleik. Samferdselsdepartementet vil i 2026 følgje opp mål, prioriterte område og tiltak frå både denne strategien og Totalberedskapsmeldinga.

Samferdselsdepartementet skal sikre eit trygt og robust transportsystem og sørge for at behova samfunnet har for transport under kriser, i størst mogleg grad blir dekte. Etatar, tilsyn og selskap/føretak (verksemdene) i samferdselssektoren har eit sjølvstendig ansvar for tryggleiken innan sine ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleik generelt. Ein føresetnad for dette er ei systematisk og heilskapleg tilnærming og samarbeid på tvers i sektoren og med andre styresmakter, forvaltningsnivå og aktørar, både i det førebyggjande arbeidet og ved handtering av kriser.

Arbeidet tek utgangspunkt i dei overordna føringane og i dei tre overordna måla i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i transportsektoren

- oppretthalde eit høgt nivå av transporttryggleik
- oppretthalde framkome og funksjonalitet i transportsystema
- oppretthalde ein robust sivil transportberedskap

Det er den samla evna samferdselssektoren har til å førebyggje og unngå store uønskte hendingar i transportsystema og til å handtere og minske konsekvensane av slike hendingar viss dei likevel skulle oppstå, som er avgjerande for å nå måla.

Verksemdene i sektoren skal i 2026 vidareføre arbeidet med dei prioriterte områda innanfor samfunnstryggleik. Dei skal særleg prioritere støtte til Forsvaret, sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar, digital tryggleik og klimatilpassing. Arbeidet med samfunnstryggleik i verksemdene i sektoren er omtalt i dei ulike programkategoriane i Del II.

7.1 Totalforsvaret

Krigen i Ukraina har endra europeisk tryggingspolitikk. Trussel- og risikobiletet må forståast på ein annan måte i dag enn for berre nokre år sidan. Arbeidet i departementet og transportverksemdene var i 2024 prega av å handtere konsekvensar av ein endra tryggingssituasjon.

Finlands og Sveriges medlemskap i NATO har auka Noregs tyding som mottaks- og transittområde for allierte styrkar. Evna til å ta i mot allierte forsterkingsstyrkar må styrkast og bli tilpassa til at Noreg kan bli eit transittområde for militære styrkar som skal vidare austover. Det må òg plan-

leggjast for auka militær øvingsaktivitet og transportering av allierte styrkar i fredstid.

Det er etablert eit eige nordisk samarbeid om motstandskraft og beredskap i transportsektoren. På verksemdsnivå er dette samarbeidet formalisert gjennom *Nordic Transport Preparedness Cooperation* (NTPC), der transportverksemder frå alle dei fem nordiske landa er med. I april 2024 besøkte transportministrane frå Noreg, Sverige og Danmark øvinga *Immediate Response* i Narvik. Der blei dei samde om å styrke samarbeidet for å støtte militær mobilitet mellom landa og dessutan vurdere å utarbeide ein nordisk strategi for langsiktig utvikling av grensekryssande samband, med utgangspunkt i dei strategiske transportplanane til kvart land. NTPC har fått i oppdrag å utarbeide eit faktagrunnlag til bruk i strategiarbeidet innan oktober 2025. Vidareutvikling av eit nordisk samarbeid om motstandsdyktigheit og beredskap i transportsektoren vil bli prioritert i 2026.

I meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 tek regjeringa fleire grep for å tilpasse transportsektoren til ein ny tryggingspolitisk kvardag. Fleire prosjekt og tiltak i planperioden vil støtte opp under samfunnstryggleiken og det militære forsvaret av Noreg og NATO. I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 skal militære behov ha større tyding for verksemdene i prioriteringa av vedlikehald, fornying og mindre investeringar på veg og jernbane. Dette kan t.d. vere tiltak for å utbetre eller oppgradere strekningar, skifte ut, skilte eller sikre bruer som er kritiske for militær transport. Militært planverk vil liggje til grunn for denne typen tiltak.

Samferdselsdepartementet, Forsvarsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet fastsette i desember 2024 *Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur*, i tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 og Langtidsplan for forsvarssektoren 2025–2036. Føremålet med rammeverket er å styrke samarbeidet mellom transport- og forsvarssektoren. Dette omfattar etablering av ei fast faggruppe som årleg skal utarbeide ei analyse av transportbehova i forsvarssektoren, til bruk i transportplanleggjinga. Faggruppa blir leia av Forsvaret. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Luftfartstilsynet, Avinor AS, Kystverket og ein representant frå fylkeskommunane bidreg i arbeidet med transportfagleg kompetanse. Faggruppa leverte sin første rapport i juni 2025.

Den sivile transportstøtta til Forsvaret skal i størst mogleg grad vere basert på samarbeid og kommersielle avtalar. Først når marknadsmekanismane ikkje sjølv løyser transportbehovet, kan Samferdselsdepartementet påleggje transportaktørar å utføre visse transportoppdrag. Departementet vil halde fram arbeidet med å revidere regelverk og planverk innanfor transportberedskapen. Forsvaret vil vere tett involvert i dette arbeidet.

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfattar samarbeid og gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunnet i samband med førebygging, beredskapsplanlegging, krisehandtering og konsekvenshandtering i heile krisespekteret, frå fred via tryggingspolitisk krise, til væpna konflikt. Samferdselssektoren er ein viktig del av dette konseptet.

Målet om å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet er langsiktig og føreset ein kontinuerleg prosess. Samferdselsdepartementet vil derfor halde fram arbeidet med å vidareutvikle dette samarbeidet på transportområdet innanfor rammene av totalforsvaret i 2026.

7.2 Implementering av tryggingslova

Samferdselsdepartementet har ansvar for å ha oversikt over og styrke robustheita i kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i transportsektoren. Implementeringa av tryggingslova i transportsektoren vil halde fram med å vere eit viktig verkemiddel i dette arbeidet i 2026.

Formålet med lova er å trygge dei nasjonale tryggingsinteressene og å førebyggje, avdekkje og motverke tryggleikstrugande verksemd. Dei nasjonale tryggingsinteressene blir tatt hand om ved at departementa identifiserer grunnleggjande nasjonale funksjonar (GNF) innanfor ansvarsområda sine. Verksemder av avgjerande betydning for GNF eller nasjonale tryggingsinteresser blir underlagde tryggingslova, og nødvendige sikringstiltak for skjermingsverdige verdiar blir gjennomførte.

Samferdselsdepartementet har identifisert og meldt inn til Nasjonalt tryggingsorgan (NSM) GNF i eigen sektor.

Departementet har òg identifisert og meldt inn til NSM verksemder som er av vesentleg eller avgjerande tyding for GNF eller nasjonale tryggingsinteresser, og skjermingsverdige objekt og infrastruktur i transportsektoren.

GNF-arbeidet er ein kontinuerleg prosess. Både i Samferdselsdepartementet og transportverksemdene blei det i 2024 lagt vekt på å oppdatere verdivurderingane i sektoren. Departementet hadde òg dialog med NSM og fekk råd og tilrådingar til dette arbeidet. Prosessen vil halde fram i 2026 og

kan føre til endringar i identifiserte funksjonar og skjermingsverdige verdiar, kva for verksemder som er av vesentleg og avgjerande tyding, og i kva grad ei verksemd er avhengig av eksterne ressursar (andre verksemder). GNF Transport si betyding for dei nasjonale tryggingsinteressene er i stor grad grunngitt med at andre sektorar, t.d. forsvarssektoren, er avhengige av GNF Transport. Dialogen med andre departement om korleis vi kan følgje opp denne typen koplingar, vil halde fram med å vere viktig.

Samferdselsdepartementet har i 2024 og 2025 peika ut høvesvis Luftfartstilsynet og Statens jernbanetilsyn til å vere sektortilsyn etter tryggingslova. Begge tilsyna har inngått ein samarbeidsavtale med NSM om dette ansvaret.

7.3 Digital tryggleik

Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innanfor digital tryggleik er knytt til rolla som pådrivar for at verksemdene i samferdselssektoren følgjer opp ansvaret dei har for digital tryggleik i eiga verksemd og innan sitt ansvarsområde.

Samfunnet blir stadig meir digitalisert. I transportsektoren blir heile tida nye digitale løysingar tekne i bruk. Når vi blir meir avhengige av digitale løysingar, aukar sårbarheita. Verksemdene i sektoren skal derfor prioritere arbeidet med digital tryggleik.

Dei siste åra har reguleringa med digital tryggleik blitt styrkt i transportsektoren. Den nye lova om digital tryggleik vil òg medverke til å styrke den digitale tryggleiken i verksemder som har særleg betyding for samfunnet gjennom å tilby samfunnsviktige tenester.

Nasjonal strategi for digital sikkerhet legg m.a. til grunn eit overordna mål om å styrke den nasjonale evna til å avdekkje og handtere digitale angrep.

Luftfartstilsynet, Statens vegvesen og Bane NOR har etablert såkalla sektorvise responsmiljø for å handtere digitale angrep og uønskte hendingar i høvesvis luftfartssektoren, vegsektoren og jernbane- og kollektivsektoren. Responsmiljøa skal bidra til å styrke evna for transportsektoren til å førebyggje og handtere uønskte digitale hendingar.

7.4 Klimatilpassing

Vegar og jernbane har over tid hatt store utfordringar med vassrelaterte skadehendingar, som har ført til store øydeleggingar og økonomiske kostnadar. I takt med den globale oppvarminga vil konsekvensane av klimaendringane, som auka frekvens og omfang av styrtregn og større flaumar, bli stadig større. Utan tiltak vil dette ha store konsekvensar for m.a. transporttryggleik og framkoma i transportsystemet. I tillegg til å omstille til eit lågutsleppssamfunn der utsleppa er vesentleg lågare enn i dag, må ein handtere effektar av klimaendringane gjennom ulike former for klimatilpassing. Klimatilpassing er derfor ei sentral oppgåve for heile transportsektoren.

Transportverksemdene må ha eit godt kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere kva for tiltak som er dei mest føremålstenlege og effektive for å sikre transportinfrastruktur og personar mot klimapåkjenningar medrekna naturfareplanar, kartlegging av flaum- og skredpunkt og risikokartlegging. Verksemdene skal i 2026 halde fram arbeidet med å kartleggje kor sårbar infrastrukturen er for klimaendringar.

Transportverksemdene skal òg i 2026 ta høgde for dei varsla klimaendringane ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av infrastruktur. I tråd med Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Meld. St. 27 (2023–2024) *Tryggare framtid førebudd på flaum og skred* skal transportverksemdene medverke til at transportsystemet blir sikrare og meir motstandsdyktig mot ekstremvêr, flaum og skred. Ny infrastruktur må dimensjonerast for å ta omsyn til eit framtidig klima. Transportverksemdene skal òg medverke til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktivitetar som kan auke skaderisikoen i områda nær infrastrukturen.

Naturfare er sektorovergripande. Samspel innan transportsektoren og på tvers av sektorgrenser er nødvendig for å møte dei utfordringane vi står overfor. Verksemdene skal halde fram med samarbeidet innan sektoren og tverrsektorielt samarbeid. Av tverrsektorielt samarbeid deltar m.a. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet i Naturfareforum der formålet er å styrke samarbeidet om klimatilpassing og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktørar.

Det er òg behov for meir og betre kunnskap om klimatilpassing og samferdsel. Transportverksemdene tek derfor del i fleire forskingsinitiativ. Transport 2050 (Senter 2: Klimatilpassing og handtering av sårbarheit) kan bli ein viktig kunnskapsleverandør og arena for samarbeid. Statens

vegvesen, Bane NOR og Nye Veier er òg med i søknaden om kompetanse- og samarbeidsprosjektet MAINTEX, saman med m.a. Transportøkonomisk institutt. Prosjektet skal gi ny kunnskap om korleis konsekvensane av ei framtid med meir ekstremvêr blir påverka av vedlikehaldsnivået på samferdselsinfrastrukturen, og korleis vedlikehaldsstrategiar kan verdsetjast i samfunnsøkonomiske analysar.

Rapportering på verksemdene sitt arbeid med klimatilpassing er omtalt i dei ulike programkategoriane i Del II.

7.5 Andre saker

Dei nasjonale tryggingstenestene framhevar i sine trussel- og risikovurderingar korleis ulike former for økonomisk aktivitet frå nokre land kan medføre ein betydeleg nasjonal risiko og komme i konflikt med nasjonale tryggingsinteressar. Evna til å avdekkje, varsle og handtere uønskte strategiske investeringar og tryggingstruande verksemd må styrkast. Samferdselsdepartementet har derfor utarbeidd eigne retningsliner for transportverksemdene si handtering av økonomisk aktivitet med denne typen utanlandske aktørar. Dette arbeidet vil framleis ha høg merksemd i 2026, og er i tråd med Nasjonal sikkerhetsstrategi og Totalberedskapsmeldinga.

Delen kinesiske bussar i Noreg har auka kraftig dei siste åra. Samferdselsdepartementet har sett i gang eit arbeid med å kartleggje og vurdere risikoen for nasjonale tryggingsinteresser ved bruk av bussar som er produserte i land Noreg ikkje har tryggingspolitisk samarbeid med. Utgreiing av ev. risikoreduserande tiltak vil òg inngå i arbeidet. Alle relevante departement og aktørar på fylkeskommunalt nivå er involverte.

Departementet vil i 2026 vidareføre deltakinga i aktivitetar innanfor arbeidet med samfunnstryggleik saman med andre nasjonale styresmakter, dei nordiske landa, EU og NATO.

8 Samferdsel og kommunesektoren

8.1 Ansvar og finansiering

8.1.1 Ansvar, oppgåver og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåa

Staten har ansvaret for den samla transportpolitikken og det overordna ansvaret for samferdselssektoren. Dette inneber at Samferdselsdepartementet har ansvar for faglege og politiske mål og verkemiddel innan sektoren. Ansvaret inneber at staten skal følgje med på utviklinga i heile sektoren. Viss det blir gjennomført reformer eller tiltak som har konsekvensar for kommunane eller fylkeskommunane, skal staten sikre at desse har tilstrekkeleg grunnlag i lov og/eller forskrift og blir finansierte.

På same tid har forvaltningsnivået som har ansvar og avgjerdsmakt for ei oppgåve, ansvaret for å finansiere utgiftene til oppgåveløysinga.

Kommunane og fylkeskommunane har store oppgåver innanfor samferdselssektoren og er sentrale i arbeidet med å nå dei nasjonale transportpolitiske måla. Under er det gjort greie for områda som høyrer til Samferdselsdepartementet sitt sektoransvar.

Fylkeskommunane har ansvar for fylkesvegar, fylkesvegferjer og tilskot til ikkje-statlege lufthamner. Fylkeskommunane og Oslo kommune har ansvar for den lokale kollektivtransporten med buss, båt, trikk, T-bane og bybane. Ansvaret omfattar utgreiing, planlegging, forvaltning, drift, vedlikehald og investeringar. Fylkeskommunane tildeler vidare løyve til kommersielle buss- og båtruter, drosjeløyve og har ansvaret for skuletransport og tilrettelagt transport for brukare med særskilde behov (TT-transport). Vidare har fylkeskommunen ansvaret for å tilrå og samordne trafikktryggleikstiltak i fylket. Fylkeskommunen har òg ansvaret for sivil transportberedskap i fylket.

Kommunane har ansvar for det kommunale vegnettet. Dei har òg ansvaret for areal- og parkeringspolitikken, som er viktig for utforminga av kollektivtransporten.

Kapasitets- og miljøomsyn gjer det nødvendig med ein særskilt transportpolitikk for byområda. Det overordna målet i byområda er at klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy skal reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skjer ved bruk av kollektivtransport og ved å sykle og gå. Det viktigaste verkemiddelet for å nå dette målet er byvekstavtalane, som er eit samarbeid om areal- og transportpolitikk mellom staten, fylkeskommunane og kommunane. Målet ligg også til grunn for belønningsavtalane og tilskot til klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkome i mindre byområde.

I 2026 følgjer Samferdselsdepartementet opp sju byvekstavtalar, ein belønningsavtale og tre avtalar om tilskot til mindre byområde. Det blir sett av midlar til å vidareføre ein belønningsavtale som går ut i 2025, og til å inngå ein ny avtale om tilskot til mindre byområde. I alle desse avtalane bidreg staten med tilskot til å utvikle det lokale kollektivtilbodet og byggje ut løysingar for dei som syklar og går. Sjå nærmare omtale under Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak i Del II.

8.1.2 Finansiering og prioriteringar

Finansieringa av driftsoppgåvene på samferdselsområdet i kommunesektoren kjem frå frie inntekter og øyremerkte tilskot, i tillegg til brukarbetaling (billettinntekter). Frie inntekter (rammetilskot og skatteinntekter) kan kommunane og fylkeskommunane disponere fritt innanfor krav i lov- og regelverk om kva for tenester dei skal yte.

Regjeringa har styrkt økonomien i fylkeskommunane betydeleg dei siste åra. I statsbudsjettet for 2025 fekk fylkeskommunane ein realvekst på 2,35 mrd. kr i frie inntekter. Av denne veksten var 300 mill. kr grunngitt med opprusting og fornying av fylkesvegnettet. I samband med revidert nasjonalbudsjett for 2025 vedtok Stortinget å auke dei frie inntektene til fylkeskommunane med 500 mill. kr, grunngitt med auka satsing på samferdsel.

I 2026 legg regjeringa opp til ein realvekst i dei frie inntektene til kommunesektoren på 4,2 mrd. kr, jf. Prop. 1 S (2025–2026) for Kommunal- og distriktsdepartementet. Av denne veksten blir 1,0 mrd. kr fordelt til fylkeskommunane. I tillegg

blir satsinga i samband med revidert nasjonalbudsjett 2025 vidareført i 2026 og inngår i rammetilskotet til fylkeskommunane frå 2026. Dette vil setje fylkeskommunane betre i stand til å m.a. ta vare på fylkesvegnettet.

Rammetilskotet til fylkeskommunane er summen av innbyggartilskot og Nord-Noreg-tilskot. Ein mindre del av innbyggartilskotet blir ikkje fordelt etter dei ordinære kriteria (kostnadsnøkkelen) i inntektssystemet, men etter ei særskild fordeling. Dette gjeld t.d. midlar til oppgåver som berre få fylkeskommunar har. Oversikt over midlar fordelte etter særskild fordeling går fram av tabell C i Grønt hefte, som er eit berekningsteknisk vedlegg til Prop. 1 S (2025–2026) for Kommunal- og distriktsdepartementet. Midlar som blir særskild fordelte, er òg frie inntekter som fylkeskommunane sjølve avgjer bruken av.

På samferdselsområdet blir midlar til desse oppgåvene gitt med særskild fordeling etter tabell C i 2026:

- opprusting og fornying av fylkesvegnettet
- kompensasjon for meirutgifter knytt til tunnellsikkerheitsforskrift for fylkesveg
- ras- og skredsikring av fylkesvegar
- ferjeavløysingsmidlar
- tilskot til ikkje-statlege lufthamner
- låg- og nullutsleppsferjer
- kompensasjon for krav om nullutslepp for ferjer og ferjetenester

Staten kompenserer fylkeskommunane for meirutgifter i samband med oppfølginga av krav i tunnelsikkerheitsforskrift for fylkesveg. Med vidareføring av kompensasjonen som er foreslått, vil fylkeskommunane bli ferdig kompenserte i 2033 for meirutgiftene til tunnelutbetringane.

Krav til nullutslepp i offentlege anbod for ferjer og ferjetenester blei innført frå 1. januar 2025. Kravet gjeld for anbod som er kunngjort etter 1. januar 2025. I statsbudsjettet for 2025 blei det sett av 50 mill. kr til kompenasjon for å innføre kravet, fordelt etter ferjekriteriet i kostnadsnøkkelen for 2025. I 2026 blir kompensasjonen auka med 80,7 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2025–2026) for Kommunal- og distriktsdepartementet.

Det er i alt sett av 4,8 mrd. kr til tabell C-saker på samferdselsområdet i 2026.

På bakgrunn av forslag frå Drosjeutvalget vil regjeringa innføre eit krav om at alle drosjesentralar og drosjeløyvehavarar skal ha eit internkontrollsystem. Fylkeskommunen skal vere tilsynsmyndigheit for systemet, jf. Prop. 139 L (2024–2025) *Endringer i yrkestransportloven mv. (drosjetilbud, internkontroll, kontrollutrustning og tilknytning til sentral)*. Meirutgifta for fylkeskommunane blir dekt av staten. Førebels legg regjeringa til grunn at det er behov for 20 mill. kr i året. Krav om internkontroll føreset at det kjem på plass forskrifter og rettleiar om internkontroll, og at fylkeskommunane er klare til å ta på seg rolla som tilsynsmyndigheit. Iverksetting er tidlegast 1. juli 2026, og det er foreslått 10 mill. kr over rammetilskotet i 2026 for å dekkje halvårseffekten av meirkostnaden. Auken i rammetilskotet skal òg dekkje fylkeskommunane sin auke i bruk av ressursar som følgje av plikta til å leggje fram, og vurdere og ta omsyn til verknadene det vil ha på resten av drosjetilbodet og andre delar av transporttilbodet når dei inngår kontrakt om drosjetenester.

Over budsjettet til Samferdselsdepartementet blir det løyvd midlar til øyremerkte tilskot til kommunar og fylkeskommunar. Dei største tilskota er til store kollektivprosjekt og byområda over kap. 1332, postane 63 og 66, som til saman utgjer 6,6 mrd. kr i 2026. Over kap. 1320 Statens vegvesen foreslår regjeringa å løyve i alt 557,5 mill. kr til ordningar retta mot fylkeskommunane og kommunane. Sjå omtale i programkategoriane 21.30 Vegformål og 21.40 Særskilde transporttiltak i Del II.

Fylkeskommunal samferdsel blir òg finansiert av bompengar. Desse midlane går til fylkesvegar, kollektivtiltak og drift av kollektivtransport i byområda. Overslaget for bompengar stilt til disposisjon på fylkesveg, er 8,1 mrd. kr i 2026. I tillegg er det lagt opp til om lag 1,7 mrd. kr til drift av kollektivtransport, i hovudsak frå Oslopakke 3.

8.2 Nærmare om fylkesveg, -ferjer og kollektivtransport

Samferdsel og vidaregåande opplæring er dei klart største oppgåvene som fylkeskommunane har ansvaret for, og utgjer nærmare 80 pst. av dei samla brutto driftsutgiftene. Av fylkeskommunale driftsutgifter i 2024 gjekk 45,6 mrd. kr til samferdselsformål, som utgjorde 37 pst. av dei samla driftsutgiftene. Dei samla driftsutgiftene har auka dei siste åra, men delen til samferdsel har vore relativt stabil.

Omtalen under viser resultata for fylkeskommunal samferdsel i 2024. Tala for fylkeskommunane er i hovudsak henta frå Statistisk sentralbyrå, KOSTRA (kommune-stat-rapportering), som er eit nasjonalt informasjonssystem som gir styringsinformasjon om kommunal og fylkeskommunal verksemd. KOSTRA-tala gir eit bilete av priori-

teringane og utviklinga av veginfrastruktur og kollektivtransport i fylkeskommunane.

8.2.1 Fylkesvegane

Tal frå KOSTRA for 2024 viser at det fylkeskommunale vegnettet er på 44 748 km. Tabell 8.1 viser fylkesfordelinga av vegnettet. Innlandet og Trøndelag har det mest omfattande vegnettet.

Det er 621 tunnelar på fylkesvegnettet, der 275 er over 500 meter. Tunnelane har ei samla lengd på 558 km og utgjer 1,2 pst. av heile fylkesvegnettet. Det er 12 324 bruer på dette vegnettet.

Dei fleste fylkeskommunane hadde alt før forvaltningsreforma i 2010 fast dekke på heile eller store delar av vegnettet. I 2024 hadde 92,3 pst. av fylkesvegane fast dekke, men framleis manglar 3 461 km dette. Innlandet og Trøndelag har høgast tal kilometer utan fast dekke, rundt 1 000 km i kvart av fylka. I Vestland, Møre og Romsdal og Rogaland har heile fylkesvegnettet fast dekke.

Dei fylkeskommunale investeringsutgiftene til fylkesvegar utgjorde 12,0 mrd. kr i 2024, som er 0,6 mrd. kr lågare enn i 2023. Fylkeskommunale driftsutgifter til fylkesvegane utgjorde 12,7 mrd. kr i 2024, som er ein auke på 0,8 mrd. kr samanlikna med 2023. Fylkesfordelinga av utgifter i 2024 går fram av tabell 8.1.

Fylkesvegane er i hovudsak finansiert over dei frie inntektene til fylkeskommunane. Det blei i 2024 løyvd til saman 2,7 mrd. kr til fylkesveg over tabell C (opprusting og fornying av fylkesvegnettet og ras- og skredsikring av fylkesveg) og øyremerkte tilskot over Statens vegvesens budsjett.

Tabell 8.1 Fylkesveg og fylkeskommunale utgifter til fylkesveg i 2024

	Fylkesveg (km)	Fylkesveg driftsutgifter (mill. kr)[1]	Fylkesveg investeringsutgifter (mill. kr)[2]
Oslo[3]	-	-	-
Østfold	1 664	472,9	349,4
Akershus	2 082	996,6	399,3
Innlandet	6 792	1 379,7	649,1
Buskerud	1 750	554,0	199,5
Vestfold	1 153	418,6	167,7
Telemark	1 905	557,4	679,9
Agder	3 693	891,8	550,6
Rogaland	2 556	945,9	2 059,0
Vestland	5 506	2 062,5	2 400,0
Møre og Romsdal	3 002	1 046,5	1 019,7
Trøndelag	6 118	1 226,0	1 368,5
Nordland	4 054	929,8	951,7
Troms	2 980	792,1	1 016,8
Finnmark	1 493	394,2	233,5
Sum	44 748	12 668,0	12 044,6

[1] Brutto driftsutgifter ekskl. avskrivingar for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø og trafikktryggleikstiltak.
[2] Brutto investeringsutgifter for funksjonen 722 Fylkesvegar, miljø- og trafikktryggleikstiltak.
[3] Oslo er ein kommune med fylkeskommunale oppgåver, ikkje ein fylkeskommune. Det er derfor ingen fylkesvegar i Oslo.
Kjelde: Statistisk sentralbyrå, KOSTRA

8.2.2 Fylkesvegferjer

Det var i alt 110 fylkesvegferjesamband i Noreg i 2024. Vestland fylkeskommune har flest slike samband, men målt i utført trafikkarbeid (frakta køyretøy) er Møre og Romsdal det største ferjefylket. Vestland, Trøndelag, Nordland, og Troms og Finnmark er òg store ferjefylke målt i utført trafikkarbeid.

I 2024 var dei fylkeskommunale netto driftsutgiftene til fylkesvegferjedrift om lag 4,8 mrd. kr, som er ein auke med 0,6 mrd. kr frå 2023 (15 pst.).

Regjeringa foreslår å avvikle ordninga med gratis ferje, men vil vidareføre ordninga med reduserte ferjetakstar på alle riks- og fylkesvegferjesamband. Sjå nærmare omtale i Programkategori 21.30 Vegformål i Del II og Prop. 1 S (2025–2026) for Kommunal- og distriktsdepartementet.

8.2.3 Kollektivtransport

Fylkeskommunale netto driftsutgifter til kollektivtransport utgjorde 22,2 mrd. kr i 2024, jf. tabell 8.2. Det er ein auke på 1,3 mrd. kr (6,4 pst.) frå 2023. Dei samla billettinntektene i den fylkeskommunale kollektivtransporten var 9,6 mrd. kr i 2024, om lag 400 mill. kr høgare enn i 2023. I tillegg til dei frie inntektene blei det over Samferdselsdepartementets budsjett i 2024 løyvd til saman 6 mrd. kr i særskilt tilskot til store kollektivprosjekt og tilskot til byområde. Desse tilskota går både til lokal kollektivtransport og gang- og sykkeltiltak.

Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2024 var om lag 729 millionar kollektivreiser. Sjølv om auken berre var på 2,3 pst. frå 2023, er det første gong sidan koronapandemien at passasjertala var høgare enn i 2019. Skinnegåande transport hadde størst prosentvis vekst frå 2023 til 2024, der trikk, T-bane og bybane samla auka med 5,4 pst. og jernbane med 4,8 pst.

Den fylkeskommunale kollektivtransporten utgjer den klart største delen av det offentlege kollektivtilbodet. Transporten med buss, båt, T-bane, trikk og bybane hadde 647 millionar reiser i 2024, ein auke på 2 pst. frå 2023. Reiser med buss som utgjer den største delen av desse reisene, var i 2024 på 442 millionar, om lag same nivå som i 2023.

Figur 8.1 viser tal på reiser med buss, T-bane, trikk og bybane, jernbane og båt i perioden 2015–2024 i heile landet.

Tabell 8.2 Fylkeskommunale utgifter til kollektivtransport i 2024

Mill. kr

	Kollektivtransport, driftsutgifter[1]
Oslo	4 187,7
Østfold	575,3
Akershus	1 677,0
Innlandet	923,9
Buskerud	538,6
Vestfold	455,8
Telemark	366,3
Agder	722,8
Rogaland	1 399,0
Vestland	4 148,0
Møre og Romsdal	1 848,0
Trøndelag	1 579,7
Nordland	2 122,9
Troms	1 035,9
Finnmark	659,0
Sum	22 239,9

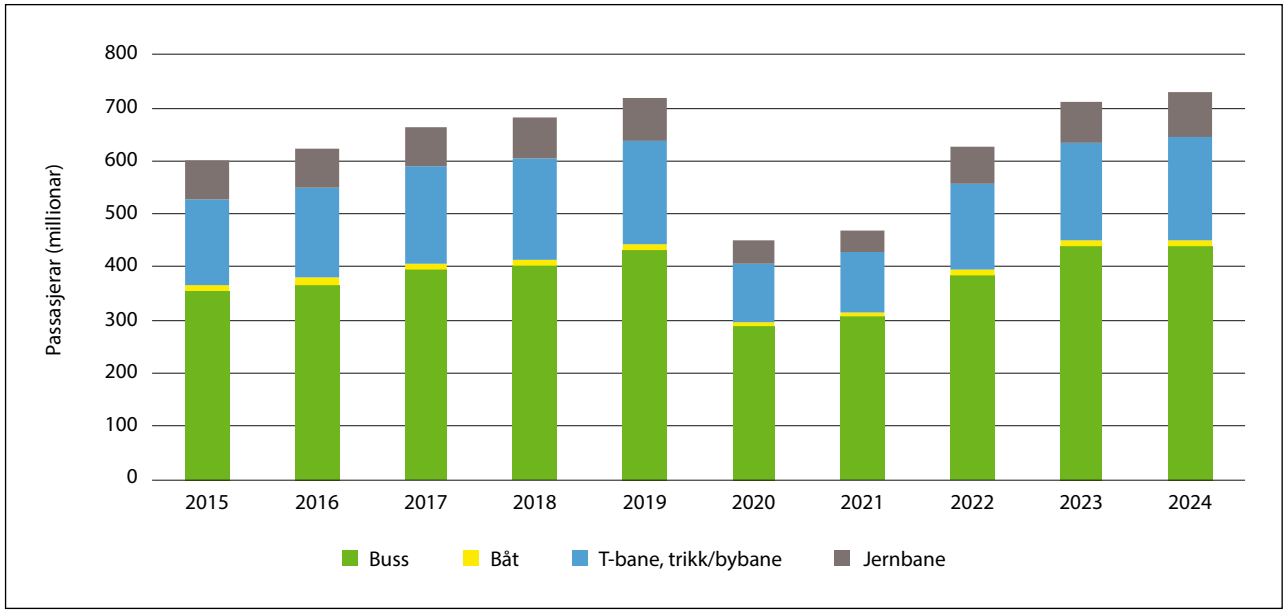
[1] Netto driftsutgifter for funksjonane 730 Buss, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transportordningar for funksjonshemma og 734 Trikk, bybane og T-bane.

Kjelde: Statistisk sentralbyrå, KOSTRA

Talet på reiser per innbyggar i den fylkeskommunale kollektivtransporten varierer. Oslo har det klart høgaste talet, med 390 reiser per innbyggar i 2024. Så følgjer Vestland, Troms og Trøndelag. Innlandet, Østfold og Finnmark hadde det lågaste talet på reiser per innbyggar. Lågast var Finnmark, med 21,5 reiser per innbyggar i 2024.

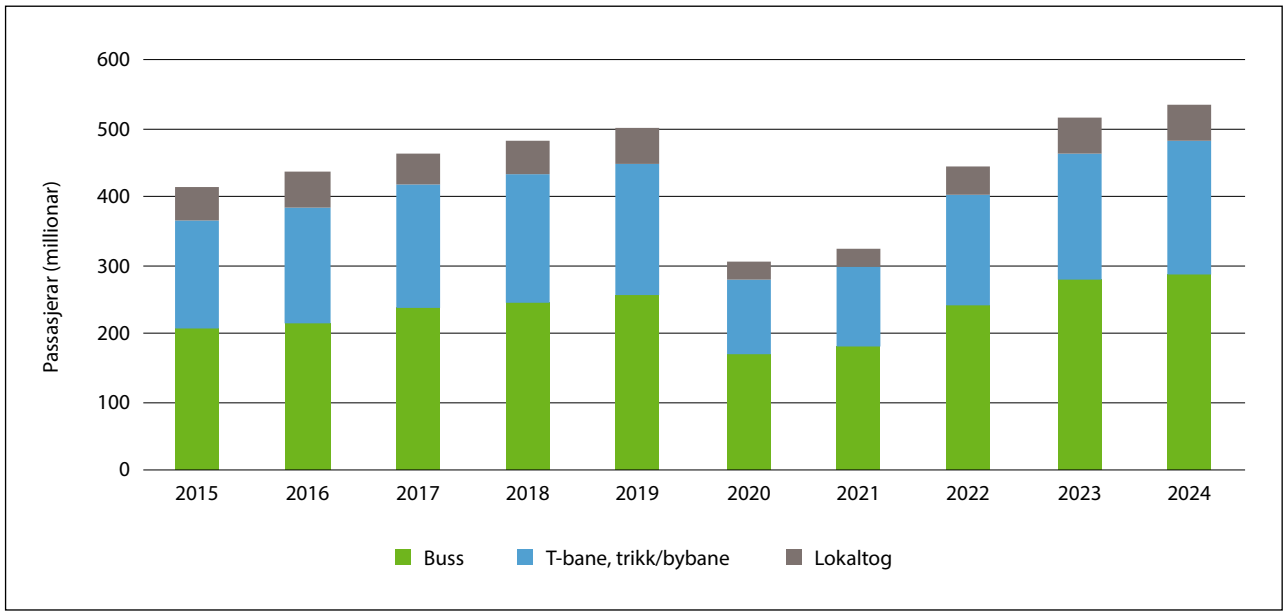
Hovuddelen av den fylkeskommunale kollektivtransporten skjer i dei fire største byane. I 2024 var det om lag 482 millionar kollektivreiser i desse byane, ein auke på 3,7 pst. frå 2023. Det var 52 millionar reiser med lokaltog i dei fire største byane i 2024, ein auke på 4,6 pst. frå 2023.

Figur 8.2 viser talet på reiser med lokaltog, buss og trikk, T-bane og bybane i dei fire største byane i perioden 2015–2024.



Figur 8.1 Kollektivtransport i heile landet

Kjelde: Statistisk sentralbyrå



Figur 8.2 Kollektivtransport i dei fire største byane

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

9 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområda. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling òg om at det skal vere mogleg for alle å kunne delta i samfunnet.

9.1 Fremme likestilling og hindre diskriminering

Det følgjer av likestillings- og diskrimineringslova § 24 at offentlege styresmakter skal arbeide aktivt, målretta og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Gjennom å utvikle eit universelt utforma transportsystem, bidreg verksemdene i samferdselssektoren til at flest mogleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar uavhengig av funksjonsevne.

I meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 er det sett fem mål for transportpolitikken. Eitt av desse er enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet. Dette inneber m.a. å bidra til samanhengande, universelt utforma reisekjeder, slik at flest mogleg skal kunne oppleve god mobilitet og tilgang til transportsystemet. Krava om universell utforming skal leggjast til grunn når transportinfrastruktur blir bygd eller vesentleg oppgradert. Universell utforming er omtalt i kapittel 5.6 i Nasjonal transportplan 2025–2036. Sjå òg programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål i Del II.

Samferdselsdepartementets kontaktforum for universell utforming av transportsystemet som har to møte i året, er eit forum for uformell dialog mellom den politiske leiinga i departementet og organisasjonane til dei funksjonshemma. NHO Transport, Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir), Standard Norge og representantar for underliggande etatar og verksemder er òg med. Forumet er viktig for å kartleggje status for universell utforming av transportsystemet og dele informasjon.

Departementet har ansvaret for tilskotsordninga for tilrettelagt transport (TT-ordninga) som gjer at blinde, svaksynte og rullestolbrukarar i alle fylka kan få dekt inntil 200 fritidsreiser i året. Sjå omtale under Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak i Del II.

Fleire grupper med nedsett funksjonsevne er ofte avhengige av drosjetilbodet for å ha tilfredsstillande mobilitet m.a. i samband med skuleskyss, arbeidsreiser, reise til helsetenester og fritidsreiser. På bakgrunn av tilrådingar frå det regjeringsoppnemnde drosjeutvalet har regjeringa gjort omfattande endringar i drosjereguleringa. Eit viktig grep er at drosjesentralar skal ha oversikt over drosjar tilknytt sentralen som er tilpassa personar med nedsett funksjonsevne, og at dei har plikt til å sørge for at ein tilstrekkeleg del av drosjane er utstyrt for transport av personar med nedsett funksjonsevne. Viss drosjesentralen ikkje oppfyller denne plikta, kan løyvemyndigheita krevje retting. Vidare har regjeringa fjerna eingongsavgifta for rullestoldrosjar som fører til ei betydeleg innsparing ved kjøp av slike.

9.2 Likestilling mellom kvinner og menn

Under er det presentert statistikk om likestillinga mellom kvinner og menn i Samferdselsdepartementet og underliggande etatar ved utgangen av 2024 og 2023. Det er òg ei generell omtale av likestilling i Samferdselsdepartementet. Etatane omtalar i årsrapporten sin arbeidet for å fremme likestilling og mangfald i verksemda.

Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2024 seks underliggande etatar. Dei varierer betydeleg i storleik, frå Vegtilsynet med 14 tilsette til Statens vegvesen med 5 079 tilsette ved utgangen av 2024.

I tillegg er Norsk jernbanemuseum ein etat under Jernbanedirektoratet. Museet hadde 25 tilsette ved utgangen av 2024, og kvinnedelen var på 52 pst.

Tabell 9.1 viser prosentdelen kvinner i departementet og underliggande etatar ved utgangen av 2024 og 2023 og kvinner si brutto gjennomsnittlege månadslønn i prosent av tilsvarande for menn.

Tabell 9.1 Prosentdel kvinner tilsett i Samferdselsdepartementet og etatane og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si del av lønna til menn pst.
Samferdselsdepartementet	2024	50	149	106
	2023	53	145	101
Jernbanedirektoratet	2024	43	184	99
	2023	42	190	100
Luftfartstilsynet	2024	37	220	88
	2023	38	219	88
Statens havarikommisjon	2024	43	59	92
	2023	41	43	91
Statens jernbanetilsyn	2024	46	65	92
	2023	45	63	89
Statens vegvesen	2024	39	5 087	97
	2023	38	4 904	97
Vegtilsynet	2024	50	14	97
	2023	50	14	96

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. I 2024 var kvinnedelen på 50 pst. i Samferdselsdepartementet. For etatane låg kvinnedelen på mellom 37 og 50 pst.

Samla sett tyder tala på at det er skilnader mellom lønna til kvinner og menn, men at dei er små. I Samferdselsdepartementet utgjorde månadleg brutto månadslønn for kvinner i snitt 106 pst. av lønna til menn. For etatane låg lønna til kvinner i snitt på mellom 88 pst. og 99 pst. av lønna til mennene.

Tabell 9.2 viser prosentdel kvinner av dei som var deltidstilsette og mellombels tilsette, delen av overtida som blei utført av kvinner og prosentdelen av foreldrepermisjonen som blei tatt ut av kvinner i departementet og etatane.

Tabell 9.2 Deltidstilsette, mellombels tilsette, overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner

		SD	Jdir	LT	SHK	SJT	SVV	VT
Deltidstilsette	2024	100	50	60	60	0	64	66
	2023	100	50	75	60	0	65	-
Mellombels tilsette	2024	35	0	14	100	0	51	-
	2023	33	56	38	100	67	37	-
Overtid	2024	45	51	15	29	66	20	60
	2023	44	52	13	45	62	22	35
Foreldrepermisjon	2024	74	100	65	-	-	60	-
	2023	77	56	17	0	-	57	100

I alle verksemdene var det i utgangspunktet få som arbeidde deltid eller var mellombels tilsett. Alle deltidstilsette i departementet i 2024 var kvinner, og i fire av dei seks etatane arbeidde fleire kvinner enn menn deltid. Verken Statens jernbanetilsyn eller Vegtilsynet hadde mellombels tilsette i 2024. I Statens havarikommisjon var alle mellombels tilsette kvinner, medan i Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet var færre kvinner enn menn mellombels tilsett. I Samferdselsdepartementet og fire av etatane arbeidde menn meir overtid enn kvinner. I dei verksemdene der det var tilsette som tok ut foreldrepermisjon, tok kvinner ut all eller den største delen av denne permisjonen.

Tabell 9.3 viser det legemeldte sjukefråværet i pst. for kvinner og menn i 2024 og 2023.

Tabell 9.3 Legemeldt sjukefråvær i prosent

		SD	Jdir[1]	LT	SHK	SJT	SVV	VT
Kvinner	2024	2,1	5,1	4,5	1,5	3,5	6,6	1,2
	2023	3,4	7,1	6,7	3,4	8,7	6,1	0,9
Menn	2024	1,7	0,6	4,6	0,8	6,7	3,5	1,4
	2023	2,1	3,7	3,6	3,3	7,1	3,0	1,5

[1] Jernbanedirektoratet har korrigert tala for legemeldt sjukefråvær i 2023 grunna endra rapporteringsgrunnlag.

Det legemeldte sjukefråværet i departementet og etatane var gjennomgåande lågt. Generelt var det noko høgare for kvinner enn for menn. I verksemdene med få tilsette vil eit fråvær over lengre tid påverke fråværsprosenten.

Likestilling i Samferdselsdepartementet

Kjønnsbalansen i ulike stillingskategoriar i departementet er god. Med unntak av i kategorien rådgivarar og førstekonsulentar var det eit fleirtal kvinner eller like mange kvinner som menn i dei andre stillingskategoriane i 2024. Forskjellane i gjennomsnittleg lønn mellom kvinner og menn i dei ulike stillingskategoriane var små.

For å oppfylle aktivitetsplikta for arbeidsgivar etter likestillings- og diskrimineringsloven § 26 har departementet gjennomført ein overordna risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) for å undersøke om det er risiko for diskriminering og hindre for likestilling i verksemda. I analysen er risiko for diskriminering for alle diskrimineringsgrunnlaga vurdert på områda rekruttering, lønnsvilkår, arbeidsvilkår (m.a. utviklingsmoglegheiter, tilrettelegging og forhold arbeid/familie) samt mobbing og trakassering. ROS-analysen og forslag til ytterlegare risikoreduserande tiltak, blir gått gjennom og revidert årleg i samarbeid med arbeidsmiljøutvalet i departementet. Departementet gjer allereie fleire tiltak for å ivareta inkluderings- og ikkje-diskrimineringsprinsippet i rekrutteringsprosessane. Framover vil departementet arbeide meir med å profilere verksemda for å forsøke å auke søkarmassen generelt.

10 Tilsettingsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder

Tabell 10.1 viser tilsettingsvilkåra i 2024 for administrerande direktør/konsernsjef i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som Samferdselsdepartementet forvaltar eigarskapen i. Forvaltninga av staten sin eigarskap til Flytoget AS blei 1. juli 2024 overført frå Nærings- og fiskeridepartementet til Samferdselsdepartementet.

Tabell 10.1 Godtgjering til administrerande direktør/konsernsjef i 2024

Selskap/ føretak	Fast lønn[1]	Bonus	Pensjons-kostnad[1]	Andre godt-gjeringar	Samla godtgjering	Oppseiings-tid[2]	Slutt-vederlag[2, 3]
Avinor AS	3 904 411		154 545	14 232	4 073 188	3 md.	9 md.
Bane NOR SF	3 577 500		208 379	6 372	3 792 251	6 md.	6 md.
Entur AS	3 087 072		137 568	6 586	3 231 226	6 md.	6 md.
Flytoget AS	2 996 000	22 000	191 000	28 000	3 236 000	6 md.	6 md.
Norske tog AS	2 531 000		140 000	138 000	2 809 000	6 md.	6 md.
Nye Veier AS	2 764 000		187 000	165 000	3 116 000	6 md.	6 md.
Vygruppen AS	4 216 000		140 000	618 000[4]	4 974 000	6 md.	6 md.

[1] Inkluderer feriepengar mv.

[2] Ingen av selskapa har pensjonsordningar som gir rett til lønn over 12G.

[3] Staten forventar at det ikkje blir gitt sluttvederlag viss den tilsette sjølv tek initiativ til å avslutte arbeidsforholdet, og at avtalt sluttvederlag og lønn i oppseiingstida ikkje overstig tolv månadslønner til saman.

[4] Sluttvederlag utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt

[5] Andre godtgjeringar inkluderer kompensasjon for bortfall av pensjonsordning i tidlegare arbeidsforhold.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2025–2026) om statsbudsjettet for år 2026 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et framlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2025–2026) statsbudsjettet for budsjettåret 2026 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1370, 4300–4358 og 5641

I

Utgifter:

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Administrasjon m.m.		
1300		Samferdselsdepartementet		
	01	Driftsutgifter	203 300 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	12 800 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	43 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	74 900 000	
	73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan	7 900 000	341 900 000
1301		Forskning og utvikling mv.		
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, *kan overføres*	28 400 000	
	71	Norges forskningsråd, *kan overføres*	65 100 000	
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål, *kan overføres*	68 600 000	
	73	Tilskudd til Innovasjon Norge	36 300 000	198 400 000
		Sum Administrasjon m.m.		540 300 000
		Luftfartsformål		
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan overføres*	2 498 800 000	2 498 800 000
1313		Luftfartstilsynet		
	01	Driftsutgifter	353 100 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	10 000 000	363 100 000
1314		Statens havarikommisjon		
	01	Driftsutgifter	106 400 000	106 400 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
1315		Tilskudd til Avinor AS		
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver, *kan overføres*	1 926 700 000	
	72	Tilskudd til null- og lavutslipps-luftfart, *kan overføres*	40 000 000	1 966 700 000
		Sum Luftfartsformål		4 935 000 000
		Veiformål		
1320		Statens vegvesen		
	01	Driftsutgifter	5 202 000 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, *kan overføres, kan nyttes under postene 29, 30 og 32*	11 409 000 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, *kan overføres*	2 585 600 000	
	29	OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under postene 22 og 30*	8 648 000 000	
	30	Riksveiinvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under postene 22, 29 og 32 og kap. 1332, post 66*	9 067 000 000	
	32	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, *kan overføres*	1 150 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transport-tiltak i fylkene	400 000 000	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, *kan overføres*	41 500 000	
	67	Militær mobilitet på fylkesveier, *kan overføres*	102 000 000	
	68	Tilskudd for Tretten bru, *kan overføres*	14 000 000	
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, *kan overføres*	3 904 500 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompenge-takster utenfor byområdene	905 800 000	43 429 400 000
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 998 200 000	6 998 200 000
1323		Vegtilsynet		
	01	Driftsutgifter	22 100 000	22 100 000
		Sum Veiformål		50 449 700 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Særskilte transporttiltak		
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, *kan overføres*	363 600 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 238 300 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, *kan overføres*	214 300 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 900 000	
	78	Tettere samarbeid om data	38 900 000	1 878 000 000
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektiv-prosjekter, *kan overføres*	2 130 000 000	
	66	Tilskudd til byområder, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30*	4 469 000 000	6 599 000 000
		Sum Særskilte transporttiltak		8 477 000 000
		Jernbaneformål		
1352		Jernbanedirektoratet		
	01	Driftsutgifter	424 400 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, *kan overføres*	135 700 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, *kan overføres, kan nyttes under post 71*	5 709 800 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, *kan nyttes under post 70*	7 509 000 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer	7 853 600 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, *kan nyttes under post 74 og kap. 1320, post 32*	8 741 500 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv., *kan overføres*	107 600 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	139 700 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbane-sektoren	42 400 000	30 663 700 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	118 200 000	118 200 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
1358		Norske tog AS		
	70	Lån, *kan overføres*	808 400 000	
	71	Egenkapitaltilskudd	113 600 000	
	90	Lån, *kan overføres*	2 425 300 000	
	92	Refinansiering av eksisterende lån	1 250 000 000	
	96	Aksjer	340 900 000	4 938 200 000
		Sum Jernbaneformål		35 720 100 000
		Posttjenester		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester, *kan overføres*	2 012 000 000	2 012 000 000
		Sum Posttjenester		2 012 000 000
		Sum departementets utgifter		102 134 100 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	900 000	900 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	175 300 000	175 300 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	172 700 000	
	02	Diverse gebyrer	611 700 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	141 200 000	
	04	Billettinntekter fra riksveiferje-driften	813 500 000	1 739 100 000
4330		Særskilte transporttiltak		
	01	Gebyrer	22 900 000	22 900 000
4352		Jernbanedirektoratet		
	01	Diverse inntekter	6 300 000	6 300 000
4354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Gebyrer	16 800 000	16 800 000
4358		Norske tog AS		
	85	Gebyrer	9 900 000	9 900 000
		Sum Samferdselsdepartementet		1 971 200 000
		Renter og utbytte mv.		
5641		Renter fra Norske tog AS		
	80	Renter	251 800 000	251 800 000
		Sum Renter og utbytte mv.		251 800 000
		Sum departementets inntekter		2 223 000 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 post 02
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 04
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 01	kap. 4354 post 01

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan overskride bevilgningen på kap. 1358 Norske tog AS, post 70 Lån og post 90 Lån, med inntil 1 900 mill. kroner ved endringer av låneforutsetninger som er av ikke-prinsipiell betydning.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1301		Forskning og utvikling mv.	
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	15 mill. kroner
	71	Norges forskningsråd	194 mill. kroner
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål	321 mill. kroner
1320		Statens vegvesen	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
	67	Militær mobilitet på fylkesveier	300 mill. kroner
1332		Transport i byområder mv.	
	66	Tilskudd til byområder: Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	2 100 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	530 mill. kroner

V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan:

1. starte opp, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:

Kjøp av 13 nye regiontog	2 420 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2026-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere budsjettår.

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2027	2028	2029	2030
1352		Jernbanedirektoratet					
	72	Kjøp av infrastruktur-tjenester – fornying og mindre investeringer	25 920 mill. kroner	7 070 mill. kroner	6 680 mill. kroner	6 280 mill. kroner	5 890 mill. kroner
	73	Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer	28 850 mill. kroner	7 870 mill. kroner	7 430 mill. kroner	6 990 mill. kroner	6 560 mill. kroner

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30	Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme	7 180 mill. kroner	3 230 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30	Riksveiinvesteringer: Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv	400 mill. kroner

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	22 820 mill. kroner	7 990 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2027	2028	2029	2030
1352		Jernbanedirektoratet					
	71	Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold	24 780 mill. kroner	6 760 mill. kroner	6 380 mill. kroner	6 010 mill. kroner	5 630 mill. kroner

VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	36 170 mill. kroner	4 200 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	30 400 mill. kroner	6 620 mill. kroner

VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	27 990 mill. kroner	7 000 mill. kroner

Andre fullmakter

IX

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

X

Salg av fast eiendom i prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan selge fast eiendom i forbindelse med prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta, inntil en salgsverdi på 750 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XI

Restverdisikring for eksisterende materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 700 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XII

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.

XIII

Fullmakt til å nettopostere i statsregnskapet og postere mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

1. nettoføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprosjekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevingssystemer for bompenger.
2. føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettoført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

XIV

Fullmakt til å aktivere i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at følgende aktiveres i statens kapitalregnskap i 2026:

1. lån bevilget på kap. 1358 Norske tog AS, post 70 Lån
2. tilskudd til egenkapital bevilget på kap. 1358 Norske tog AS, post 71 Egenkapitaltilskudd.

XV

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2026 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 900 mill. kroner til investeringer og drift innenfor Oslopakke 3.

XVI

ERTMS-prosjektet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementets fullmakt til å pådra forpliktelser for senere budsjettår for trinn 2 av nytt signalsystem på jernbanen, ERTMS-prosjektet, forlenges ut 2026.

XVII

Unntak fra kontantprinsippet ved bruttoføring av inntekter og utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å fravike Bevilgningsreglementets § 3 tredje ledd (kontantprinsippet) ved å bruttoføre billettinntekter i bruttokontrakter på inntektssiden i statsbudsjettet under kap. 4320 Statens vegvesen, post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften, og utgiftsføre et tilsvarende beløp under kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.

Vedlegg 1

Fullmakter

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt budsjettår. Fullmaktene gjeld vegformål og er delegerte til Statens vegvesen.

Heimel	Innhald
Prop. 1 S (2016–2017)/ Innst. 13 S (2016–2017)	Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprosjekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320, post 73) og rutinane for å handtere uvisse i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017).
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av misleghalde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens veganlegg, post 30 Riksveganlegg (no kap. 1320, postane 30 Riksveginvesteringar og 32 Fellesprosjektet Vossebana/E16 Arna–Stanghelle).
St.prp. nr. 1 (1990–91) – omtale i proposisjonen	Utleige av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar. Leigeinntektene blir godskrive den kostnadsstaden som utgiftene ved forvaltninga og vedlikehaldet av eigedomen, blir belasta. Det er eit vilkår at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnadseffektiv anleggsdrift.
St.prp. nr. 1 (1988–89) – omtale i proposisjonen	I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøpet av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.
St.prp. nr. 1 (1981–82) – omtale i proposisjonen	Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfella departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom.

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
publikasjoner.dep.no
Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på
www.regjeringen.no

Trykk: Aksell AS – 10/2025