



STORTINGET

# Innst. 13 S

(2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen  
om bevilgninger på statsbudsjettet for 2025, kapitler under  
Samferdselsdepartementet, Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet  
og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)

**Prop. 1 S (2024–2025)**



# Innhold

Side

<b>1.</b>	<b>Innledning</b> .....	1
1.1	Oversikt over budsjettforslaget.....	1
<b>2.</b>	<b>Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17</b> .....	5
2.1	Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag.....	5
2.2	Generelle merknader fra komiteen.....	10
2.2.1	Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.....	10
2.2.2	Generelle merknader fra Høyre.....	10
2.2.3	Generelle merknader fra Fremskrittspartiet.....	12
2.2.4	Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti.....	13
2.2.5	Generelle merknader fra Venstre.....	15
<b>3.</b>	<b>Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse</b> .....	17
3.1	Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet.....	17
3.1.1	Post 1 Driftsutgifter.....	17
3.1.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter.....	18
3.1.3	Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner.....	18
3.1.4	Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.....	18
3.1.5	Post 73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan.....	18
3.2	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.....	18
3.2.1	Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.....	18
3.2.2	Post 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser.....	18
3.2.3	Post 71 Norges forskningsråd, kan overføres.....	19
3.2.4	Post 72 Norges forskningsråd – NTP-formål, kan overføres.....	19
3.2.5	Post 73 Tilskudd til Innovasjon Norge.....	19
3.3	Kap. 1310 Flytransport.....	19
3.3.1	Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter, kan overføres.....	19
3.4	Kap. 1313 Luftfartstilsynet.....	20
3.4.1	Post 1 Driftsutgifter.....	20
3.4.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter.....	20
3.5	Kap. 4313 Luftfartstilsynet.....	20
3.5.1	Post 1 Gebyrinntekter.....	20
3.6	Kap. 1314 Statens havarikommisjon.....	20
3.6.1	Post 1 Driftsutgifter.....	20
3.7	Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS.....	20
3.7.1	Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver, kan overføres.....	20
3.7.2	Post 72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart.....	20
3.8	Kap. 1320 Statens vegvesen.....	21
3.8.1	Post 1 Driftsutgifter.....	22
3.8.2	Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30.....	22
3.8.3	Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, kan overføres.....	23
3.8.4	Post 29 OPS-prosjekter, kan overføres, kan nyttes under post 30.....	23
3.8.5	Post 30 Riksveiinvesteringer, kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332 post 66.....	23
3.8.6	NY Post 31 Store prosjekter.....	25
3.8.7	NY Post 32 Utbedringsstrekninger.....	26
3.8.8	Ny Post 33 Forsterket midtoppmerking.....	26
3.8.9	Ny Post 34 Planleggingsmidler.....	26
3.8.10	NY Post 35 Beredskapsportefølge.....	26

	Side
3.8.11	NY Post 36 Døgnåpne hvile- og rasteplasser ..... 26
3.8.12	NY Post 37 Skred- og rassikring ..... 26
3.8.13	Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene ..... 26
3.8.14	Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, kan overføres ..... 26
3.8.15	NY Post 65 Fylkesvei ..... 27
3.8.16	Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, kan overføres..... 27
3.8.17	Post 67 Militær mobilitet på fylkesveier, kan overføres..... 27
3.8.18	Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften, kan overføres ..... 28
3.8.19	Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene ..... 29
3.9	Kap. 4320 Statens vegvesen ..... 29
3.9.1	Post 1 Salgsinntekter m.m. .... 29
3.9.2	Post 2 Diverse gebyrer..... 29
3.9.3	Post 3 Refusjoner fra forsikringsselskaper..... 29
3.9.4	Post 4 Billetttinntekter fra riksveiferjedriften ..... 29
3.10	Kap. 1321 Nye Veier AS ..... 30
3.10.1	Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS..... 30
3.10.2	NY Post 71 Nye Veier drift..... 31
3.11	Kap. 1323 Vegtilsynet..... 31
3.11.1	Post 1 Driftsutgifter ..... 31
3.12	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak..... 31
3.12.1	Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, kan overføres ..... 31
3.12.2	Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes ..... 31
3.12.3	Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, kan overføres..... 31
3.12.4	Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS..... 32
3.12.5	Post 78 Tettere samarbeid om data ..... 32
3.13	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak..... 32
3.14	Kap. 1332 Transport i byområder mv..... 32
3.14.1	Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, kan overføres ..... 32
3.14.2	Post 65 Konkurransen Smartere transport, kan overføres ..... 33
3.14.3	Post 66 Tilskudd til byområder, kan overføres ..... 33
3.14.4	NY Post 67 Program for bytransport ..... 33
3.15	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet ..... 33
3.15.1	Post 1 Driftsutgifter ..... 33
3.15.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, kan overføres..... 33
3.15.3	Post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan overføres, kan nyttes under post 71 ..... 34
3.15.4	Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, kan nyttes under post 70..... 35
3.15.5	Post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer ..... 36
3.15.6	Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, kan nyttes under post 74 ..... 36
3.15.7	Post 74 Tilskudd til togmateriell mv., kan overføres ..... 37
3.15.8	Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane ..... 37
3.15.9	Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren ..... 37
3.16	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet ..... 37
3.16.1	Post 1 Diverse inntekter ..... 37
3.17	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn..... 37
3.17.1	Post 1 Driftsutgifter ..... 38
3.18	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn..... 38
3.18.1	Post 1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger..... 38
3.19	Kap. 1370 Posttjenester ..... 38
3.19.1	Post 70 Kjøp av posttjenester, kan overføres ..... 38

	Side
<b>4. Nærings- og fiskeridepartementet – havn og kyst. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse ....</b>	<b>38</b>
4.1 Kap. 916 Kystverket .....	38
4.1.1 Post 1 Driftsutgifter, kan nyttes under post 45 .....	39
4.1.2 Post 21 Spesielle driftsutgifter, kan overføres .....	39
4.1.3 Post 22 Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 46 ....	39
4.1.4 Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres .....	39
4.1.5 Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1 .....	39
4.1.6 Post 46 Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 22 .....	39
4.1.7 Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres .....	39
4.1.8 Post 71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, kan overføres .....	39
4.2 Kap. 3916 Kystverket .....	39
<b>5. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse .....</b>	<b>39</b>
5.1 Kap. 1541 IT- og ekompolitikk .....	39
5.1.1 Post 22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, kan overføres, kan nyttes under post 70 .....	39
5.1.2 Post 60 Bredbåndsutbygging .....	39
5.1.3 Post 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, kan nyttes under post 22 .....	40
5.2 Kap. 1542 Internasjonalt samarbeid .....	40
5.2.1 Post 1 Driftsutgifter .....	40
5.2.2 Post 70 Internasjonale program, kan overføres .....	40
5.2.3 Post 71 NY Nasjonal medfinansiering og mobilisering, kan overførast .....	40
5.3 Kap. 4542 Internasjonalt samarbeid .....	40
5.3.1 Post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	40
5.4 Kap. 1543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	40
5.4.1 Post 1 Driftsutgifter, kan overføres .....	41
5.4.2 Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres .....	41
5.4.3 Post 70 Telesikkerhet og -beredskap, kan overføres .....	41
5.4.4 Post 71 Funksjonell internettilgang til alle, kan overførast .....	41
5.4.5 NY Kap. 1544 post 1 .....	41
5.5 Kap. 4534 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	41
5.5.1 Post 1 Diverse gebyr .....	41
5.5.2 Post 70 Inntekter frå gjennomførde frekvensauksjonar .....	41
<b>6. Oppfølging av anmodningsvedtak .....</b>	<b>41</b>
<b>7. Forslag fra mindretall .....</b>	<b>41</b>
<b>8. Komiteens tilråding .....</b>	<b>42</b>

## Vedlegg





## STORTINGET

# Innst. 13 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2025, kapitler under Samferdselsdepartementet, Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

## 1. Innledning

### 1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Kristin Ørmen Johnsen og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Heidi Anita Lindkvist Holmgren og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti,

Christian Torset, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2025 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Komiteen viser til at den avholdt muntlig høring i saken 23. og 24. oktober 2024. Komiteen viser videre til rettebrev fra samferdselsministeren av 4. november 2024. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget i Prop. 1 S (2024–2025) fra regjeringen for rammeområde 17.

*Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17*

Det vises til budsjettkapitler tildelt transport- og kommunikasjonskomiteen, jf. Innst. 1 S (2024–2025) fra Stortingets presidentskap om fordeling til komiteene av rammeområder med budsjettkapitler og utkast til ro-mertallsvedtak vedrørende forslaget til statsbudsjett for 2025. 90-poster blir behandlet av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

Fordeling av saksordførerskap er vedtatt i komiteens møte 5. november 2024.

*Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17*

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2024–2025)
			<b>Gul bok</b>
			Utgifter
		Nærings- og fiskeridepartementet	
	916	Kystverket	
		1 Driftsutgifter, kan nyttes under post 45.....	1 295 560 000
		21 Spesielle driftsutgifter, kan overføres.....	87 472 000

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S (2024–2025) Gul bok
	22 Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 46</i> .....	1 090 350 000
	30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	936 148 000
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	200 096 000
	46 Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22</i> .....	22 289 000
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	80 514 000
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i> .....	128 660 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>		
<b>1300</b>	<b>Samferdselsdepartementet</b>	
	1 Driftsutgifter .....	189 200 000
	21 Spesielle driftsutgifter .....	12 400 000
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	37 000 000
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	77 300 000
	73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan .....	7 600 000
<b>1301</b>	<b>Forskning og utvikling mv.</b>	
	70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, <i>kan overføres</i> .....	27 400 000
	71 Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i> .....	77 300 000
	72 Norges forskningsråd – NTP-formål, <i>kan overføres</i> .....	41 000 000
	73 Tilskudd til Innovasjon Norge .....	35 000 000
<b>1310</b>	<b>Flytransport</b>	
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> .....	2 427 100 000
<b>1313</b>	<b>Luftfartstilsynet</b>	
	1 Driftsutgifter .....	317 800 000
	21 Spesielle driftsutgifter .....	9 200 000
<b>1314</b>	<b>Statens havarikommisjon</b>	
	1 Driftsutgifter .....	101 300 000
<b>1315</b>	<b>Tilskudd til Avinor AS</b>	
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i> .....	2 516 000 000
	72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart .....	40 800 000
<b>1320</b>	<b>Statens vegvesen</b>	
	1 Driftsutgifter .....	4 915 000 000
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> .....	10 791 100 000
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> .....	2 496 900 000
	29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 30</i> .....	6 510 400 000
	30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i> .....	10 807 700 000
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	450 700 000
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i> .....	1 500 000
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i> .....	40 000 000
	67 Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i> .....	50 000 000
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i> .....	3 284 100 000
	73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene .....	768 100 000
<b>1321</b>	<b>Nye Veier AS</b>	
	70 Tilskudd til Nye Veier AS .....	6 755 000 000
<b>1323</b>	<b>Vegtilsynet</b>	
	1 Driftsutgifter .....	21 000 000



Kap.	Post Formål	Prop. 1 S (2024–2025)
		Gul bok
<b>1330</b>	<b>Særskilte transporttiltak</b>	
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> ....	350 600 000
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes .....	1 228 400 000
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering <i>kan overføres</i> .....	172 600 000
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	22 100 000
	78 Tettere samarbeid om data.....	37 500 000
<b>1332</b>	<b>Transport i byområder mv.</b>	
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> .....	2 365 000 000
	66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30</i> .....	4 547 000 000
<b>1352</b>	<b>Jernbanedirektoratet</b>	
	1 Driftsutgifter.....	397 200 000
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> .....	146 000 000
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> .....	5 982 100 000
	71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i> .....	6 596 700 000
	72 Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringer.....	7 445 000 000
	73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i> .....	11 667 200 000
	74 Tilskudd til togmateriell mv, <i>kan overføres</i> .....	154 600 000
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.....	104 800 000
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren .....	40 900 000
<b>1354</b>	<b>Statens jernbanetilsyn</b>	
	1 Driftsutgifter.....	112 800 000
<b>1370</b>	<b>Posttjenester</b>	
	70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i> .....	1 890 500 000
<i>Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet</i>		
<b>1541</b>	<b>IT- og ekompolitikk</b>	
	22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> .....	136 029 000
	60 Bredbåndsutbygging .....	415 632 000
	70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i> .....	26 816 000
<b>1542</b>	<b>Internasjonalt samarbeid</b>	
	1 Driftsutgifter.....	5 248 000
	70 Internasjonale program .....	344 060 000
	71 Nasjonal medfinansiering og mobilisering, <i>kan overføres</i> .....	20 000 000
<b>1543</b>	<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>	
	1 Driftsutgifter.....	273 781 000
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	17 646 000
	70 Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> .....	195 136 000
	71 Funksjonell internettilgang til alle, <i>kan overføres</i> .....	5 975 000
<b>Sum utgifter rammeområde 17</b>		<b>101 350 312 000</b>

## Inntekter

*Inntekter under departementene*

<b>3916</b>	<b>Kystverket</b>	
	2 Andre inntekter.....	11 529 000

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S (2024–2025) Gul bok
<b>4300</b>	<b>Samferdselsdepartementet</b>	
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	850 000
<b>4313</b>	<b>Luftfartstilsynet</b>	
	1 Gebyrinntekter .....	154 700 000
<b>4320</b>	<b>Statens vegvesen</b>	
	1 Salgsinntekter m.m. ....	166 700 000
	2 Diverse gebyrer .....	475 900 000
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	136 300 000
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften.....	735 000 000
<b>4330</b>	<b>Særskilte transporttiltak</b>	
	1 Gebyrer.....	22 100 000
<b>4352</b>	<b>Jernbanedirektoratet</b>	
	1 Diverse inntekter .....	6 100 000
<b>4354</b>	<b>Statens jernbanetilsyn</b>	
	1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger .....	15 600 000
<b>4542</b>	<b>Internasjonalt samarbeid</b>	
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	3 335 000
<b>4543</b>	<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>	
	1 Diverse gebyrer .....	334 000
	70 Inntekter fra gjennomførte frekvensauksjoner .....	887 100 000
	<b>Sum inntekter rammeområde 17</b>	<b>2 615 548 000</b>
	<b>Netto rammeområde 17</b>	<b>98 734 764 000</b>

## 2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

### 2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at regjeringen fremmet Prop. 1 S (2024–2025) den 7. oktober 2024.

Videre viser komiteen til at det den 1. desember 2024 ble inngått budsjettforlik mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 2 S (2024–2025) med løse forslag 5. desember 2024 med vedtak av samme dato, samt til de respektive merknader i Innst. 2 S (2024–2025).

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 5. desember 2024 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til 98 173 764 000 kroner.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra regjeringen. Videre framgår budsjettforliket fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti samt partienes alternative budsjetter. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2024–2025), og tabellen viser kun kapitler og poster der det er endringer sammenliknet med denne.

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S	A, Sp og SV	H	FrP	SV	V
		Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)					
<b>916</b>	<b>Kystverket</b>						
	30 Nyanlegg og større vedlikehold	936 148	936 148	936 148	936 148	1 006 148	936 148
			(0)	(0)	(0)	(+70 000)	(0)
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	200 096	200 096	190 096	200 096	200 096	200 096
			(0)	(-10 000)	(0)	(0)	(0)
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	80 514	80 514	80 514	110 514	120 514	80 514
			(0)	(0)	(+30 000)	(+40 000)	(0)
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	128 660	128 660	98 660	128 660	128 660	128 660
			(0)	(-30 000)	(0)	(0)	(0)
<b>1300</b>	<b>Samferdselsdepartementet</b>						
	1 Driftsutgifter	189 200	189 200	179 700	167 200	189 200	189 200
			(0)	(-9 500)	(-22 000)	(0)	(0)
	21 Spesielle driftsutgifter	12 400	12 400	12 400	0	12 400	12 400
			(0)	(0)	(-12 400)	(0)	(0)
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	37 000	37 000	37 000	27 000	37 000	37 000
			(0)	(0)	(-10 000)	(0)	(0)
<b>1301</b>	<b>Forskning og utvikling mv.</b>						
	70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	27 400	27 400	27 400	0	27 400	50 000
			(0)	(0)	(-27 400)	(0)	(+22 600)
	71 Norges forskningsråd	77 300	77 300	77 300	27 300	77 300	127 300
			(0)	(0)	(-50 000)	(0)	(+50 000)

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S	A, Sp og SV	H	FrP	SV	V
	72 Norges forskningsråd – NTP-formål	41 000	41 000	41 000	36 000	41 000	41 000
			(0)	(0)	(-5 000)	(0)	(0)
	73 Tilskudd til Innovasjon Norge	35 000	35 000	35 000	15 000	35 000	35 000
			(0)	(0)	(-20 000)	(0)	(0)
<b>1310</b>	<b>Flytransport</b>						
	70 Kjøp av innenlandske flyruter	2 427 100	2 427 100	2 407 100	2 427 100	2 427 100	2 427 100
			(0)	(-20 000)	(0)	(0)	(0)
<b>1315</b>	<b>Tilskudd til Avinor AS</b>						
	72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart	40 800	40 800	40 800	0	40 800	40 800
			(0)	(0)	(-40 800)	(0)	(0)
	73 Tilskudd Avinor, Kompensasjon for beredskapstjenester	0	0	0	100 000	0	0
			(0)	(0)	(+100 000)	(0)	(0)
<b>1320</b>	<b>Statens vegvesen</b>						
	1 Driftsutgifter	4 915 000	4 915 000	4 905 000	4 415 000	4 915 000	4 915 000
			(0)	(-10 000)	(-500 000)	(0)	(0)
	22 Drift og vedlikehold av riksveier	10 791 100	10 791 100	10 291 100	11 291 100	11 091 100	10 791 100
			(0)	(-500 000)	(+500 000)	(+300 000)	(0)
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 496 900	2 496 900	2 469 900	2 496 900	2 496 900	2 496 900
			(0)	(-27 000)	(0)	(0)	(0)
	30 Riksveiinvesteringer	10 807 700	10 807 700	10 684 200	10 807 700	10 107 700	10 307 700
			(0)	(-123 500)	(0)	(-700 000)	(-500 000)
	31 Store prosjekter	0	0	0	300 000	0	0
			(0)	(0)	(+300 000)	(0)	(0)
	32 Utbedringsstrekninger	0	0	0	200 000	0	0
			(0)	(0)	(+200 000)	(0)	(0)
	33 Forsterket midtoppmerking	0	0	0	100 000	0	0
			(0)	(0)	(+100 000)	(0)	(0)
	34 Panleggingsmidler	0	0	0	250 000	0	0
			(0)	(0)	(+250 000)	(0)	(0)
	35 Beredskapsportefølje	0	0	0	500 000	0	0
			(0)	(0)	(+500 000)	(0)	(0)
	36 Døgnåpne hvile- og rasteplasser	0	0	0	50 000	0	0
			(0)	(0)	(+50 000)	(0)	(0)
	37 Skred- og rassikring	0	0	0	400 000	0	0
			(0)	(0)	(+400 000)	(0)	(0)

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S	A, Sp og SV	H	FrP	SV	V
	65 Tilskudd til fylkesveier	0	0	500 000	1 000 000	0	0
			(0)	(+500 000)	(+1 000 000)	(0)	(0)
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	40 000	40 000	40 000	140 000	40 000	75 000
			(0)	(0)	(+100 000)	(0)	(+35 000)
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften	3 284 100	3 284 100	3 277 100	3 284 100	3 284 100	3 241 000
			(0)	(-7 000)	(0)	(0)	(-43 100)
	73 Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene	768 100	768 100	768 100	768 100	100	0
			(0)	(0)	(0)	(-768 000)	(-768 100)
<b>1321</b>	<b>Nye Veier AS</b>						
	70 Tilskudd til Nye Veier AS	6 755 000	6 755 000	7 245 000	7 755 000	3 377 000	5 255 000
			(0)	(+490 000)	(+1 000 000)	(-3 378 000)	(-1 500 000)
	71 Nye Veier drift	0	0	0	750 000	0	0
			(0)	(0)	(+750 000)	(0)	(0)
<b>1330</b>	<b>Særskilte transporttiltak</b>						
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	350 600	350 600	350 600	350 600	405 600	350 600
			(0)	(0)	(0)	(+55 000)	(0)
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering	172 600	172 600	172 600	70 000	172 600	172 600
			(0)	(0)	(-102 600)	(0)	(0)
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 100	22 100	22 100	0	22 100	22 100
			(0)	(0)	(-22 100)	(0)	(0)
	78 Tettere samarbeid om data	37 500	37 500	37 500	0	37 500	37 500
			(0)	(0)	(-37 500)	(0)	(0)
<b>1332</b>	<b>Transport i byområder mv.</b>						
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 365 000	2 365 000	2 365 000	2 365 000	2 584 000	2 365 000
			(0)	(0)	(0)	(+219 000)	(0)
	66 Tilskudd til byområder	4 547 000	4 547 000	4 507 000	3 547 000	4 747 000	4 664 000
			(0)	(-40 000)	(-1 000 000)	(+200 000)	(+117 000)
	67 Program for bytransport	0	0	0	1 000 000	0	0
			(0)	(0)	(+1 000 000)	(0)	(0)
<b>1352</b>	<b>Jernbanedirektoratet</b>						
	1 Driftsutgifter	397 200	397 200	387 200	347 200	397 200	397 200
			(0)	(-10 000)	(-50 000)	(0)	(0)
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger	146 000	146 000	136 000	116 000	146 000	146 000
			(0)	(-10 000)	(-30 000)	(0)	(0)

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S	A, Sp og SV	H	FrP	SV	V
	70 Kjøp av persontransport med tog	5 982 100	5 982 100	5 982 100	5 982 100	5 989 100	6 252 100
			(0)	(0)	(0)	(+7 000)	(+270 000)
	71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold	6 596 700	6 596 700	6 436 700	6 896 700	6 896 700	6 446 700
			(0)	(-160 000)	(+300 000)	(+300 000)	(-150 000)
	72 Kjøp av infrastruktur tjenester – fornying og mindre investeringer	7 445 000	7 445 000	7 445 000	7 445 000	7 445 000	7 860 000
			(0)	(0)	(0)	(0)	(+415 000)
	73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer	11 667 200	11 106 200	11 086 200	11 782 200	11 807 200	11 922 200
			(-561 000)	(-581 000)	(+115 000)	(+140 000)	(+255 000)
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	104 800	104 800	104 800	104 800	134 800	150 000
			(0)	(0)	(0)	(+30 000)	(+45 200)
<b>1370</b>	<b>Posttjenester</b>						
	70 Kjøp av posttjenester	1 890 500	1 890 500	1 890 500	1 590 500	1 890 500	1 615 500
			(0)	(0)	(-300 000)	(0)	(-275 000)
<b>1541</b>	<b>IT- og ekompolitikk</b>						
	22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken	136 029	136 029	136 029	16 129	136 029	136 029
			(0)	(0)	(-119 900)	(0)	(0)
	60 Bredbåndsutbygging	415 632	415 632	215 632	415 632	415 632	580 632
			(0)	(-200 000)	(0)	(0)	(+165 000)
<b>1542</b>	<b>Internasjonalt samarbeid</b>						
	71 Nasjonal medfinansiering og mobilisering	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	50 000
			(0)	(0)	(0)	(0)	(+30 000)
<b>1544</b>	<b>Rådet for kunstig intelligens</b>						
	1 Driftsutgifter	0	0	10 000	0	0	0
			(0)	(+10 000)	(0)	(0)	(0)
	<b>Sum utgifter rammeområde 17</b>	<b>101 350 312</b>	<b>100 789 312</b>	<b>100 612 312</b>	<b>105 695 612</b>	<b>97 865 312</b>	<b>99 518 912</b>
			<b>(-561 000)</b>	<b>(-738 000)</b>	<b>(+4 345 300)</b>	<b>(-3 485 000)</b>	<b>(-1 831 400)</b>

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S	A, Sp og SV	H	FrP	SV	V
Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
<b>4320</b>	<b>Statens vegvesen</b>						
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	735 000	735 000	735 700	735 000	735 000	1 006 600
			(0)	(+700)	(0)	(0)	(+271 600)
	<b>Sum inntekter rammeområde 17</b>	<b>2 615 548</b>	<b>2 615 548</b>	<b>2 616 248</b>	<b>2 615 548</b>	<b>2 615 548</b>	<b>2 887 148</b>
			(0)	(+700)	(0)	(0)	(+271 600)
	<b>Sum netto rammeområde 17</b>	<b>98 734 764</b>	<b>98 173 764</b>	<b>97 996 064</b>	<b>103 080 064</b>	<b>95 249 764</b>	<b>96 631 764</b>
			(-561 000)	(-738 700)	(+4 345 300)	(-3 485 000)	(-2 103 000)
	<b>Avvik fra rammevedtak</b>	<b>561 000</b>	<b>0</b>	<b>-177 700</b>	<b>4 906 300</b>	<b>-2 924 000</b>	<b>-1 542 000</b>

## 2.2 Generelle merknader fra komiteen

### 2.2.1 GENERELLE MERKNADER FRA ARBEIDERPARTIET, SENTERPARTIET OG SOSIALISTISK VENSTREPARTI

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til budsjettforliket av 1. desember 2024 mellom de tre partiene, der det er foreslått tiltak som styrker velferden, gir folk bedre råd og bidrar til grønn omstilling. Gjennom forliket gjøres det grep for å styrke velferden, som økt bevilgning til bemanning i SFO og barnehagene, og utvidelse av rabatt på tannhelse til nye grupper. Retten til 12 timers gratis SFO i uken for 1.–3. trinn skal nå lovfestes. Gjennom denne budsjettavtalen vil disse partiene også lovfeste retten til tannhelsetjenester for 25–28-åringer på lik linje med unge voksne opp til 25 år. Barnetrygden, studie-støtten og minstepensjonen økes, og det opprettes en skjermingsordning i bostøtten for mottakere av AAP og dagpenger. Flertallet er også enig om å utvide ordningen med hurtigdomstol for ungdom til to nye politidistrikt og å øke bemanningen i fengslene. Videre styrkes Husbanken, det legges til rette for bygging av flere studentboliger, og tiltak for å styrke kommunenes arbeid med klima og natur styrkes gjennom økte bevilgninger til Klimasats og Natursats. Det er også enighet om å ikke lyse ut første konsesjonsrunde for gruvedrift på havbunnen i 2024/2025. Flertallet fremhever også at man styrker arbeidet med grønn omstilling blant annet gjennom økt bevilgning til Enova og oppstart av arbeid for mer CO<sub>2</sub>-fangst, -transport og -lagring.

### 2.2.2 GENERELLE MERKNADER FRA HØYRE

Komiteens medlemmer fra Høyre vil bygge Norge sammen og samtidig videreføre arbeidet med å modernisere samferdselssektoren. Det sikrer at man får mer samferdsel ut av hver krone som investeres. Disse medlemmer mener veiene våre er livsnerven i folks hverdag og avgjørende for næringslivets konkurransevne. Gode transportløsninger er en forutsetning for at folk skal kunne leve, bo og jobbe i hele landet. Disse medlemmer viser til at det under regjeringen Solberg ble åpnet mer enn 800 km ny vei, og at reisetidene er betydelig redusert på flere veistrekninger: Reisetiden mellom Ålesund og Oslo er redusert med to timer, og på strekningene E6 Oslo–Trondheim og E18 Oslo–Kristiansand er reisetiden redusert med nærmere halvannen time.

Disse medlemmer viser til at Høyre i regjering gjennomførte en historisk satsing på samferdsel i alle deler av sektoren. Allerede i sitt første statsbudsjett, statsbudsjettet for 2014, viste regjeringen Solberg store

ambisjoner for samferdselssektoren. Samferdselsbudsjettet ble økt med 20,5 pst. fra saldert budsjett i 2013. Videre overoppfylte regjeringen Solberg Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023, lagt fram av regjeringen Stoltenberg II. Planen la i utgangspunktet opp til en gjennomsnittlig årlig økonomisk ramme på 49,8 mrd. 2017-kroner i de fire første årene. Etter fire år var denne rammen overoppfylt med 10 mrd. 2017-kroner, som tilsvarer en samlet oppfølgingsgrad på 105 pst. etter fire år. Det viser at regjeringen Solberg ga høy prioritet til transportformål fra start. Disse medlemmer viser videre til at samferdselsbudsjettet ble doblet i perioden 2013–2021. Satsingen har ført til kortere reisetid på jernbane og vei, flere togavganger, mer effektiv sjøtransport, økt trafiksikkerhet, bedre tilrettelegging for kollektivtransport og positiv byutvikling.

Disse medlemmer viser til at det på tross av den historiske samferdselssatsingen under regjeringen Solberg fortsatt er utfordringer på både vei og bane flere steder i landet. Det er behov for å fortsette å bygge ny infrastruktur for å utvikle viktige transportkorridorer og legge til rette for vekst og utvikling i hele landet, samtidig som arbeidet for å redusere vedlikeholdsetterslepet forsterkes. Disse medlemmer understreker at økte bevilgninger alene ikke er nok. Høyre vil derfor fortsette arbeidet som partiet startet i regjering, med å modernisere samferdselssektoren. Flere reformer har bidratt til mer konkurranse, nytenking og økt effektivitet. Disse medlemmer understreker behovet for å fortsette dette arbeidet, slik at nye og bedre løsninger kan tas i bruk til det beste for innbyggerne, næringslivet og samfunnet for øvrig.

Disse medlemmer mener det er viktig å ta vare på det vi har. Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterslepet på riksvei ble redusert for første gang i 2015, og at regjeringen Solberg siden reduserte etterslepet hvert år. Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg også tok viktige grep for å løfte vedlikeholdsarbeidet på fylkesvei. I NTP 2022–2033 ble det for første gang tatt et nasjonalt krafttak for fylkesvei siden den rød-grønne regjeringen overførte en rekke veistrekninger til fylkeskommunene i 2010 uten at det fulgte med midler.

Disse medlemmer viser til Høyres alternativ til NTP 2025–2036, der det ble gjort omprioriteringer og endringer i regjeringens forslag, i tillegg til at rammen er noe økt for å gi større rom for store investeringer og videreføring av flere av prosjektene som var prioritert i NTP 2022–2033. I Høyres alternative budsjett for 2025 starter arbeidet med å følge opp Høyres NTP 2025–2036. Høyre foreslår i sitt alternative budsjett mer til NTP-formål enn regjeringen Støre, for å sikre fremdrift i både Ringeriksporteføljen og dobbeltspor Stokke–Sandefjord. Videre foreslår Høyre også en halv mrd. kroner mer til fylkesvei enn det regjeringen Støre gjør. Samtidig



foreslår Høyre å beholde den øremerkede ordningen for fylkesvei som ble innført i NTP 2022–2033. Satsingen kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet, og tilskuddet skal fordeles til fylkeskommunene med utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Næringsveier og veier som binder regioner sammen, skal prioriteres. Dette er en betydelig styrking av fylkesvei.

Disse medlemmer viser til at både samfunnsendringer og teknologiske endringer skjer raskt. Den løsningen som er best i dag, er ikke nødvendigvis den beste om ti år. Disse medlemmer mener derfor porteføljestyring og kontinuerlig optimalisering er viktige grep, og at det er bra at disse videreføres i NTP 2025–2036. Transportvirksomhetene får et større handlingsrom til hele tiden å forbedre og videreutvikle prosjektene, til å velge de beste løsningene og til å foreslå en annen rekkefølge i gjennomføringen dersom nye forutsetninger gjør det mest gunstig. På denne måten vil man få mest mulig igjen for fellesskapets ressurser.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg gjennomførte tidenes satsing på utbygging og modernisering av jernbanen, med passasjerer i sentrum. Jernbanereformen utgjør sammen med prioriteringen av utbygging og vedlikehold den største satsingen på norsk jernbane på over 50 år. Disse medlemmer merker seg at det har bidratt til et bedre togtilbud. Siden SJ Norge, Go-Ahead og Vy Bergensbanen tok over drift av de konkurransutsatte jernbanestrekningene, har det kommet rundt 200 nye avganger per uke. Tilbudsforbedringene er en direkte følge av konkurransene. At frekvensen øker, er et viktig element for å gjøre tilbudet mer attraktivt for de reisende.

Disse medlemmer viser til at jernbanereformen bidro både til et bedre togtilbud for passasjerene og til at staten fikk mer jernbane for hver krone som ble brukt på sektoren. Samtidig mener disse medlemmer at det er rom for forbedringer i jernbanesektoren. Blant annet har gjennomgangen av sektoren vist at det er behov for tydeligere insentiver i avtalene mellom de ulike aktørene. Disse medlemmer ønsker at flere jernbanestrekninger skal åpnes for konkurranse. En mer åpen jernbanesektor med mer konkurranse er et gode for brukerne av jernbanen, som får et billigere og bedre tilbud. Samtidig sparer staten penger som igjen kan investeres i sårt tiltrengt fornying og opprustning av jernbanen.

Disse medlemmer viser til at luftfarten er en sentral del av det norske transportsystemet. Disse medlemmer er opptatt av at innbyggere og næringsliv over hele landet skal ha et godt flytilbud. Disse medlemmer understreker at det desentraliserte lufthavnnett, som inkluderer en rekke mindre lokale lufthavner, ofte kalt kortbanenettet, og ordningen med of-

fentlig kjøp av flyruter (FOT), er viktige virkemidler i den forbindelse.

Disse medlemmer viser til Avinor-modellen og hvor viktig den er for norsk luftfart. Avinor og øvrige lufthavner må derfor sikres nødvendig forutsigbarhet og inntektsgrunnlag. Modellen er blant annet truet som følge av regjeringens endringer i avgifter og kvoteregler for taxfree, noe som svekker inntektsmulighetene luftfarten er gjort avhengig av. Disse medlemmer viser til at både flyselskap, flyprodusenter og andre aktører i den internasjonale luftfartsnæringen bør få insentiver til endring for å gjøre luftfarten grønn.

Disse medlemmer mener en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport med effektive havner og transportkorridorer er svært viktig. Disse medlemmer viser til at Norge er verdensledende på miljøteknologi i maritim næring, og mener det er viktig at staten bidrar med å legge til rette for utslippsfrie løsninger langs kysten. Utviklingen av fremtidens ferjer og hurtigbåter med utslippsfrie energibærere er et eksempel på at offentlige kjøp kan bidra til å skape arbeidsplasser, i tillegg til å drive frem ny teknologi som i neste omgang kan gi oss konkurransefortrinn og eksportmuligheter. Disse medlemmer viser til at båter og skip blir stadig større. Et viktig arbeid i den forbindelse er å utbedre både farleder og innseilinger til viktige havner, slik at de blir dypere, tryggere og bedre.

Disse medlemmer viser til at en av de viktigste utfordringene i de største byområdene er dårlig framkommelighet på vei og i kollektivtransporten samt å få til gode løsninger for gående, syklende og varelevering. Det rammer både privatpersoner og næringslivet. Disse medlemmer viser til at bevilgningene til kollektivtransport, sykkel og gange i storbyene ble mer enn femdoblet under regjeringen Solberg. Tilskuddet til store kollektivprosjekter i de fire største byene ble i 2019 økt fra 50 til 66 pst. I tillegg til oppfølging av eksisterende byvekstavtaler legges det i NTP 2022–2033 til rette for å inngå byvekstavtaler for de fem mindre byene. Det ble i tillegg etablert en ny fireårig tilskuddsordning for fem mindre byområder. Gjennom bompengeaftalen fra 2019, er de statlige midler til de større byområdene økt for å redusere bompengebelastningen og for sikre bedre og billigere kollektivtransport. Disse medlemmer mener det er viktig å styrke, ikke svekke, kollektivtransport, sykkel og gange i tiden som kommer.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2025, der det settes av mer til oppfølging av Nasjonal transportplan enn Støre-regjeringen gjør i sitt budsjettforslag. Høyre er en garantist for mer samferdsel og en forutsigbar samferdselspolitikk. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene er enormt, og derfor vil Høyre bruke en halv milliard mer på å ruste opp fylkesveiene. Disse midlene øremerkes til fylkesveivedlikehold. Videre økes rammen til Nye veier

for å sikre økt trygghet for prosjektene i utbyggingsporteføljen. Det haster med å omstille transportsektoren, og derfor settes det av mer penger til Hurtigbåtprogrammet og utbygging av døgnhvileplasser med ladeinfrastruktur, samtidig som det blir billigere å kjøpe elektrisk varebil fremfor fossil varebil.

### 2.2.3 GENERELLE MERKNADER FRA FREMSKRITTSPARTIET

#### *Veinettet*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil fortsette utbygging av et høyhastighetsveinett som binder landsdelene sammen, og som sørger for god kapasitet og bedre trygghet på hovedveinettet. Disse medlemmer viser til at bilen er vårt viktigste og mest fleksible transportmiddel og står for mer enn 80 pst. av persontransporten. Disse medlemmer mener at utviklingen av transportsystemet skal gjøres rundt bilen, og at det må bli slutt på politisk motarbeidelse av bilen som transportmiddel.

#### *Utbygging*

Disse medlemmer foreslår at det skal bygges ut mer ny vei, og viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett med en betydelig økning av investeringsmidler til både Nye Veier AS og Statens vegvesens store prosjekter, samlet 1,3 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at staten skal ha ansvaret for en forsvarlig veiutbygging i landet og ikke skal skyve det finansielle ansvaret over på bilistene. Disse medlemmer vil derfor avvike bompengereordningen og vil avvise bruk av veipricing eller annen brukerbetaling for bruk av det offentlige veinettet. Disse medlemmer viser til forslag fremmet i Innst. 2 S (2024–2025) om å avvike den etablerte bompengereordningen samt nedbetale opparbeidet bompengegjeld etter modell av gjennomført gjeldsslette for Gardermobanen.

Disse medlemmer vil fremheve at Fremskrittspartiet prioritere følgende prosjekter for snarest mulig oppstart: fellesprosjektet E16 Skaret–Hønefoss/Ringeriksbanen, E39 Blindheim–Brevika, rv. 19 Moss samt rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger.

#### *Vedlikehold*

Satsing på veivedlikehold og reduksjon av veivedlikeholdsetterslepet er svært viktig for å trygge veier over hele landet, både på riks- og fylkesveinettet.

Staten har det overordnede ansvaret for transport-sikkerheten i landet og har følgelig et ansvar for at veinettet holder en forsvarlig standard. Dette gjelder alle veikategorier, men i særlig grad riksveiene. Disse medlemmer mener at dagens situasjon med et betydelig vedlikeholdsetterslep i alle kategorier av veinettet er uholdbar. Mange alvorlige ulykker skyldes forhold ved veien som mangelfullt vedlikehold og dårlig veidek-

ke. Disse medlemmer mener at dette er den største utfordringen for sikkerheten på veinettet. Disse medlemmer foreslår på denne bakgrunn å øke bevilgningen til vedlikehold av både riks- og fylkesveier betydelig, slik at vedlikeholdsetterslepet kan reduseres. Videre viser disse medlemmer til forslag om å øke bevilgningen til skred- og rassikring med 400 mill. kroner. Disse medlemmer viser til forslag om at også jernbanen får betydelig økte vedlikeholdsmidler, tilsvarende det Bane NOR mener er gjennomførbart, slik at driftssikkerheten på jernbanen blir bedre.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet således følger opp prioriteringer og løfter fra partiets forslag til NTP.

#### *Kjøretøy*

Disse medlemmer mener at avgiftsbelastningen på kjøretøy er altfor høy og må reduseres. Disse medlemmer viser til at Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen har gjeninnført bilen som avgiftspolitisk melkeku med store økninger i kjøpsavgiftene, men også i drivstoffavgiften. Disse medlemmer mener at dette er uholdbart, og vil redusere kjøps- og drivstoffavgiftene betydelig. Dette vil også dempe inflasjonspresset i økonomien og gjøre det litt enklere for folk i en tid der priser på mange varer har økt betydelig. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det forslås et tak for engangsavgiften på kjøretøy på 200 000 kroner for personbil samt 150 000 kroner for vare-/bobiler. Videre skal engangsavgiften fjernes for kjøretøy som er ti år og eldre. Dette gir mer beslutningsmyndighet til den enkelte og mindre til politikere og byråkrater. Videre foreslås halvering av veibruksavgiften på drivstoff, som vil gi betydelig lavere pumpepris: 2,60 kroner per liter lavere pris for bensin og 1,70 kroner per liter lavere pris for diesel. Dette vil ha stor betydning for manges hverdagsøkonomi.

#### *Beredskap*

Disse medlemmer mener at sikkerhetssituasjonen innebærer at noen veistrekninger, jernbane og havner med stor betydning for beredskap og forsvarsevne må få en særskilt prioritering. Det samme gjelder utbedringer av utvalgte fylkesveier, i særlig grad i nord. Disse medlemmer viser til forslag om planleggingsmidler til utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen og helhetlig utbygging av E14 fra Stjørdal til riksgrensen. Videre må det startes et arbeid med utbedringer av både Narvik og Stjørdal havn.

#### *Jernbane*

Disse medlemmer viser til at jernbanen er i ferd med å miste troverdigheten som en aktør man kan stole på til hverdagstransport. Disse medlemmer mener Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen bærer ansvaret for jernbanens sørgelige tilstand med stadige

driftsavbrudd. Til tross for løfter om å prioritere vedlikehold øker etterslepet årlig. Disse medlemmer viser til at det i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025 bevilges ekstra midler til vedlikehold tilsvarende det Bane NOR mener er mulig å kunne gjennomføre kommende år. Disse medlemmer viser til at Vestfoldbanen er landets mest trafikkerte persontogstrekning, og disse medlemmer mener at denne banestrekningen skal prioriteres for videre utbygging som IC-strekning. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det settes av inntil 70 mill. kroner for å starte utbygging av dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord.

#### *Luftfart*

Disse medlemmer viser til at luftfarten er i en vanskelig økonomisk situasjon. Dette gjelder både for flyselskapene og flyplassene. Disse medlemmer mener at en uholdbar avgiftspolitik er en viktig grunn til dette. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det forslås å avvikle flypassasjeravgiften samt at det gjeninnføres fullverdig taxfree-kvoté samt bytteordningen. Dette vil bidra til å styrke rammebetingelsene for både flyplasser og flyselskaper. Det vil bety mye for folks mulighet til å velge fly at prisene blir lavere, og dette kan gi grunnlag for den veksten i trafikk som er nødvendig. Disse medlemmer viser til at Avinors økonomi er anstrengt, og mener det må etableres en kompensasjon for utførelse av beredskapstjenester. Disse medlemmer viser til at det i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett foreslås bevilget 100 mill. kroner til dette formålet.

## **2.2.4 GENERELLE MERKNADER FRA SOCIALISTISK VENSTREPARTI**

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener Stortinget har et stort ansvar for å sikre gode og miljøvennlige transportløsninger i hele landet. God infrastruktur er viktig for levende lokalsamfunn og for folks hverdagsliv. Hensynet til klima, ressursbruk og natur- og arealnedbygging må tillegges avgjørende vekt i alle avgjørelser.

Transporten man planlegger for, må ikke kun møte et kommende transportbehov, men også behovet for omstilling til nullutslippssamfunnet. Veitrafikk, luftfart, sjøfart og anleggsmaskiner står samlet sett for de største klimagassutslippene i Norge, og disse skal mer enn halveres innen 2030. For å få til dette er det nødvendig med en radikal omfordeling av samferdselsbudsjettet. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti vil at transportpolitikken skal bidra til å redusere transportbehovet der det er mulig, flytte transporten over til miljøvennlige og kollektive transportformer og redusere utbygginger som tilrettelegger for klima- og naturfi-

endtlig transport. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjettforslag prioriterer kollektivtrafikk, gang- og sykkelveier, trygge hverdagsveier, bedre vedlikehold og skredsikring i tillegg til vedlikehold av og investering i jernbane. Kutt i miljøfendtlige motorveiprosjekter vil muliggjøre en langt større bevilgning til miljøvennlig transport enn i regjeringens forslag til budsjett.

Dette medlem vil understreke at å ta vare på eksisterende infrastruktur er helt vesentlig i omstillingen til et nullutslippssamfunn. Sosialistisk Venstreparti vil derfor styrke arbeidet med vedlikehold av vei og jernbane. Det er godt kjent at fylkesveinettet i store deler av landet er i svært dårlig forfatning. Også på jernbane er det store utfordringer som følge av manglende vedlikehold. Dette medlem vil påpeke viktigheten av å ta igjen etterslepet på fylkesvei og jernbane for å sikre trygg ferdsel i hele landet.

Sosialistisk Venstreparti er svært bekymret for sosial dumping i transportsektoren. For å få bukt med problemet mener dette medlem at jernbanereformen må reverseres, oppsplittingen av jernbanen må stanses, og det må iverksettes tiltak for å stoppe sosial dumping i luftfarten og på norske veier. Frislipet i drosjenæringa må reverseres, og Sosialistisk Venstreparti støtter forslagene fra Drosjeutvalget i NOU 2024:15 En bedre regulert drosjenæring. Disse forslagene er helt nødvendige for å sikre en seriøs næring med gode arbeidsforhold og at folk kan leve av å kjøre drosje.

#### *Mer jernbane og mindre fly og motorveier*

Sosialistisk Venstreparti vil at jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen, som erstatning for firefelts motorveier og fly. Nordmenn reiser mer med fly innenlands enn innbyggere i de fleste andre europeiske land. Ut fra klimahensyn må bruk av fly reduseres radikalt. Samtidig er det viktig å sikre et godt flytilbud på kortbanenettet og jobbe for nullutslippsløsninger i flytrafikken. Dette medlem viser til at det i statsbudsjettet for 2025 bevilges 50 mill. kroner til tiltak i Luftfartstilsynet og Avinor for å legge til rette for testing og demonstrering av null- og lavutslippsluftfartøy. Sosialistisk Venstreparti viser til at det også er behov for en satsing på forskning på null- og lavutslippsfly.

Sosialistisk Venstreparti viser til det store vedlikeholdsetterslepet på norsk jernbane. Vedlikehold må få forrang, også i jernbanesektoren. En viktig forklaring på behovet for vedlikehold er andelen gamle enkeltspor og komponenter. I tillegg fører økt trafikkvekst og mer ekstremvær til økt vedlikeholdsbehov. Jo lengre det ventes, jo dyrere blir det å ta igjen etterslepet på jernbanen. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti har satt av 300 mill. kroner til vedlikehold av jernbanen i sitt alternative budsjett, og mener regjeringen bør utar-

beide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholds- etterslepet innen 2030.

Jernbanen må utgjøre et konkurransedyktig alternativ til flytrafikken mellom de store byene, landsdelene og utenlands. Når vi skal reise langt eller frakte gods over store avstander, må vi velge jernbane. Dette medlem ønsker derfor å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods. Sosialistisk Venstreparti mener det haster å bygge ut flere jernbane-prosjekter, som modernisering av Bergensbanen, inklusive Ringeriksbanen, og full utbygging av intercity med dobbeltspor hele veien til Lillehammer, Skien og Halden. Dette medlem vil trekke frem at det er viktig å opprettholde rasjonell fremdrift for dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord på Vestfoldbanen. Sosialistisk Venstreparti har satt av 30 mill. kroner til dette i sitt alternative budsjett. Dette medlem viser også til viktigheten av fortgang i arbeidet med oppgraderinger av blant annet Ofofbanen, Kongsvingerbanen, Trønderbanen og Jærbanen samt ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Dette medlem ønsker en ny fullverdig utredning av Nord-Norgebanen. På sikt må flytrafikken mellom de store byene i Norge erstattes med høyhastighetstog, og derfor mener dette medlem at vi trenger en ny høyhastighetsutredning. Dette medlem vil også vise til at togforbindelser til utlandet bør styrkes. I sitt alternative budsjett har Sosialistisk Venstreparti satt av 10 mill. kroner til en konseptvalgutredning (KVU), som er neste trinn for å bedre togforbindelsen mellom Oslo og Stockholm.

Sosialistisk Venstreparti mener det er på høy tid å elektrifisere de gjenværende jernbanestrekningene i Norge. Dette medlem mener regjeringen må sette i gang arbeidet med å elektrifisere Nordlandsbanen, Rørosbanen, Solørbanen og Raumabanen. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det settes av 100 mill. kroner til kryssningsspor og oppstart av arbeidet med elektrifisering av Rørosbanen.

### *Gods*

Dette medlem viser til at et svært viktig tiltak for å kutte klimagassutslipp er å flytte godstrafikken over fra vei til sjø og jernbane. Dette medlem mener det må etableres en ny grønn godskorridor mellom Oslo, Bodø, Harstad og Tromsø. Dette medlem mener at støtteordningen for gods på bane bør bli flerårig for å sikre større forutsigbarhet for selskapene. Sosialistisk Venstreparti har i sitt alternative budsjett økt bevilgningen til tilskuddsordningen for mer gods fra vei til bane med 30 mill. kroner.

### *Kollektivtransport, sykkel og gange*

Norske byer og tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige, og man må ha nullvekst i per-

sonbiltrafikken i byområdene. For at færre skal trenge bilen til jobb, barnehage og skole, må satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange trappes kraftig opp. I en tid der flere har mindre å rutte med, er det også svært viktig at det ikke går ut over folks evne til å benytte seg av kollektivtransport. Sosialistisk Venstreparti vil bidra til bedre og billigere kollektivtransport og flere gang- og sykkelveier og har i sitt alternative statsbudsjett satt av 200 mill. kroner til økte belønningsmidler i byområdene og 219 mill. kroner til å øke statens bidrag til investeringene i store kollektivprosjekter til 75 pst. Dette medlem vil vise til at fylkeskommunene spiller en sentral rolle i å tilrettelegge for et kollektivtilbud i hele landet, og at flere fylkeskommuner har kuttet i sine kollektivtilbud den siste tiden. Sosialistisk Venstreparti har i sitt alternative budsjett satt av 500 mill. kroner til bedre kollektivtilbud i fylkene, over kommuneramma.

Dette medlem mener at den nasjonale TT-ordningen bør trappes opp til å omfatte alle fylker. De som trenger tilrettelagt transport, har rett til og er avhengige av en god ordning. Sosialistisk Venstreparti mener alle brukere skal ha tilgang på samme tjenester uavhengig av hvor i landet de bor. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti derfor bevilger 55 mill. kroner mer enn regjeringen i sitt alternative statsbudsjett for å sikre fremdrift i opptrappingen av TT-ordningen til å gjelde alle fylker. Dette medlem vil videre understreke at tilbudet til brukere med særlig store behov for tilrettelagt transport ikke må svekkes som følge av utvidelse av ordningen. Dette medlem mener at for disse brukerne kan det være hensiktsmessig at administreringen av TT-ordningen gjøres av Nav, og mener dette bør vurderes nærmere.

### *Utslippsfri transport*

Selv med en storstilt kollektivsatsing vil mange fremdeles trenge bil, og det er avgjørende at veitransporten kommer raskest mulig over på fornybart drivstoff. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative statsbudsjett foreslår å vri bilavgiftene slik at det lønner seg å velge utslippsfritt.

Elektrisk drevne ferger er på full fart inn i trafikk i Norge, og det samme gjelder utslippsfrie varebiler, lastebiler og anleggsmaskiner. Samtidig ser man at salget av nye elvarebiler og ellastebiler ligger bak målsettingene for disse kjøretøygruppene. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak vil dette medlem fremskyn- de omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp. I tillegg må det tilrettelegges for nødvendig ladeinfrastruktur.

Dette medlem vil understreke viktigheten av å kompensere fylkeskommunene for de økte utgiftene en overgang til nullutslippsferger innebærer. Fylkene som har gått foran, må også få tilstrekkelig kompensasjon.

Dette medlem mener krav om nullutslippsløsninger i hele transportsektoren vil bidra til å redusere klimagassutslippene, få fortgang i omstillingen og utvikle grønn industri. Sosialistisk Venstreparti mener at Norge kan bli et foregangsland for innføring av elektriske fly, slik man har blitt det for elbiler og elferger.

#### *Trygge bruksveier – ikke overdimensjonerte og miljøfiendtlige motorveier*

Nye motorveier skaper mer privatbilisme, økte klimagassutslipp og naturødeleggelser og er svært kostbare. Disse pengene kunne heller vært brukt på miljøvennlig transport. Derfor vil Sosialistisk Venstreparti skrote miljøfiendtlige samferdselsprosjekter som fergefri E39 på Vestlandet og E18 Vestkorridoren ut fra Oslo. Dette medlem vil også trekke frem E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat i Innlandet som et svært miljøfiendtlig motorveiprojekt som må stanses. Planene om ny E6 Berkåk–Vindåsliene i Trøndelag må nedskaleres. Sosialistisk Venstreparti vil heller bruke pengene på miljøvennlige transportløsninger og på å sikre de smale og farlige veiene mellom fergene og annen trafikksikring og utbedring av eksisterende riks- og fylkesveier i distriktene. Dette medlem mener også Nye Veier AS må avvikles.

Dette medlem mener dagens prioritering av veiprojekter er feil. I dag er det altfor mange farlige strekninger, og etterslepet på vedlikehold av fylkesveiene vokser. Forskjellen på veistandard mellom fylkesvei og riksvei øker stadig, og ulykkesfrekvensen har hatt mindre nedgang på fylkesveiene. Likevel blir stadig flere firefelts motorveier prioritert framfor livsnødvendige ras- og skredsikringsprosjekter. Dette medlem viser også til at det bevilges midler til oppstart av fellesprosjektet Arna–Voss i regjeringens budsjett, et prosjekt Sosialistisk Venstreparti har tatt til orde for i en årrekke.

I veinormalene er terskelen for smal firefeltsvei endret, men innslagspunktet for større firefeltsvei er uendret. Dette medlem mener dette er svært uheldig, ettersom etableringen av firefeltsveier fører til økt nedbygging av natur og større klimagassutslipp. Også Det internasjonale energibyrået (IEA) peker på at fartsgrensene på motorveier må begrenses til 100 km/t om man skal unngå mer enn 1,5 graders oppvarming. Sosialistisk Venstreparti mener det er på tide å legge bort prinsippet om firefelts motorveier i 110 km/t, og heller satse på 2/3-feltsveier med midtdeler, som er bedre for både miljøet og trafikksikkerheten.

Å forbedre sikkerheten på veiene for å unngå ulykker må prioriteres høyt. Dette medlem mener trafikksikkerheten i E10 Flyplasskrysset ved Harstad/Narvik lufthavn må følges opp. Dette medlem viser til den økende mengden dødsulykker på norske veier og vil peke på viktigheten av at nullvisjonen for antall drepte i trafikken videreføres. Vedlikehold og ras- og

skredsikring må prioriteres, og ny teknologi som kan oppdage og varsle ras og skred på et tidlig tidspunkt, må tas i bruk. Sosialistisk Venstreparti setter av 1 mrd. kroner i sitt alternative budsjett til å bedre fylkesveiene og prioritere trygge og gode hverdagsveier.

#### *Kyst*

Dette medlem mener det er viktig at havner og farleder utbedres og tilrettelegges for mer miljøvennlig transport. Den statlige finansieringen av fiskerihavnene må styrkes. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det er satt av 70 mill. kroner ekstra til utbedring av havner og farleder og 40 mill. kroner mer til fiskerihavner.

#### *Universell utforming*

Sosialistisk Venstreparti mener at alle skal ha mulighet til å benytte seg av kollektive og miljøvennlige transportløsninger uavhengig av funksjonsevne, og mener derfor at universell utforming må stilles som et absolutt krav i alle anbudsprosesser i transportsektoren. Dette medlem mener arbeidet med universell utforming av plattformer og av- og påstigning på transportmidler må trappes opp i tråd med målet om å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.

#### *Post*

Sosialistisk Venstreparti er opptatt av å sikre et godt posttilbud over hele landet. Dette medlem mener det er uheldig at endringene i budsjettet vil medføre mindre hyppig postlevering i distriktene.

#### *Bedre samferdselsutredninger*

Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å raskt få på plass bedre samferdselsutredninger. For eksempel må både indirekte utslipp fra materialbruk og utslipp fra nedbygging av myr og andre naturinngrep inkluderes. Dette medlem mener at det bør nedsettes et bredt sammensatt ekspertutvalg for å utrede nye, mer bærekraftige modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i samferdselsprosjekter.

Dette medlem viser for øvrig til flertallsvedtakene fra behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024), Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. Innst. 439 S (2023–2024), og dette medlem s merknader til saken.

## **2.2.5 GENERELLE MERKNADER FRA VENSTRE**

Komiteens medlem fra Venstre vil at alle skal ha frihet til å komme seg dit de vil på en enkel og miljøvennlig måte. Dette medlem mener målet må være et moderne og miljøvennlig transportsystem som gjør det enkelt og billig å reise, og som kutter utslipp og tar vare på naturen. Dette medlem viser til Venstres merknader ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036, om at den må bidra til å nå målene i Pa-

risavtalen og Kunming-Montreal-avtalen, også kjent som naturavtalen, og samtidig sikre trygg og effektiv infrastruktur for folk i hele Norge.

Dette medlem påpeker at transportsektoren er den tredje største kilden til klimagassutslipp i Norge. Veitrafikken står for omtrent halvparten av disse utslippene, men sjøfart, fiske, motorredskaper og innenriks luftfart er også viktige utslippskilder. Dette medlem understreker at Norge skal kutte minst 50 pst. klimagassutslipp fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005-nivå. I 2050 skal Norge være et lavutslippssamfunn, og utslippene skal være kuttet med minst 90–95 pst. Da trengs det velfungerende, miljøvennlige transportløsninger. Dette medlem mener det må bli enklere, billigere og mest praktisk å reise utslippsfritt, slik at flere vil reise miljøvennlig. Dette medlem mener at det alltid skal lønne seg å velge klimavennlige kjøretøy, og fremhever at alle nye personbiler som selges, skal være nullutslippskjøretøy.

Dette medlem understreker at utslippene fra transport økte kraftig fra 1990 og frem til 2014, og at utviklingen snudde etter det. Utslippene fra personbiler har gått ned siden 1990, mye takket være at en vellykket elbilpolitikk har ført til store utslippskutt fra personbiler siden 1990. Dette medlem stiller seg derfor underende til regjeringens forslag om å svekke elbilpolitikken kraftig og gjøre det mer attraktivt å velge fossilbil. Dette medlem viser til Venstres alternative statsbudsjett, der bilavgiftene foreslås lagt om, sammenlignet med regjeringens budsjett, for å sikre at elbil fortsatt er et betydelig mer attraktivt valg enn fossilbil.

Dette medlem påpeker at innblanding av biodrivstoff også har vært en stor driver for utslippskutt fra transportsektoren, i tillegg til at kjøretøyene har blitt mer effektive. Dette medlem understreker at avansert biodrivstoff er en knapp ressurs som kun bør brukes der det er mest nødvendig og det ikke finnes alternativ teknologi. Dette medlem viser til regjeringens Klimastatus og -plan som blant annet øker bruken av biodrivstoff i transportsektoren kraftig. Dette medlem mener man ikke bør øke bruken av biodrivstoff ut over den alternative banen som ligger i Klimastatus og -plan, og at det heller må satses på elektrifisering og alternative drivstoff.

Dette medlem viser videre til Miljødirektoratets rapport «Et 2035-bidrag som sikrer omstilling nasjonalt» og Klimautvalget 2050s rapport NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp – veivalg for klimapolitikken mot 2050, som viser til det såkalte UFF-rammeverket, som blant annet innebærer å forbedre eksisterende infrastruktur og kjøretøy gjennom tiltak som elektrifisering og bruk av alternativt drivstoff, samt å sikre en samferdselspolitikk der man flytter reiser over fra eksempelvis fly til tog og bil til kollektiv, sykkel og gange. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, hvor

Venstre prioriterer jernbane, kollektivtransport, gang- og sykkelveier samt tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.

Dette medlem understreker at gode transportløsninger er viktig i utviklingen av tettsteder og byer. Plassering av boliger, arbeidsplasser og besøksintensive virksomheter som sykehus og kjøpesentre avgjør hvordan transportmønsteret blir, og hvordan etterspørselen etter transport ser ut. Dette medlem mener det må bli slutt på praksisen der slike virksomheter plasseres midt mellom to større byer eller regionsentre, og påpeker at man må plassere slike virksomheter sentralt i eksisterende tettsteder og byområder. Det bidrar til utvikling av kompakte byer og tettsteder og tilrettelegging for sykkel, gange og kollektivtransport.

Dette medlem påpeker at det også er knyttet en rekke indirekte utslipp til transportsektoren. Disse er knyttet til arealer som bygges ned til veier, parkeringsplasser, flyplasser, havner og annet, og fra materialene og energien som brukes i både konstruksjon og vedlikehold av infrastruktur som veier, flyplasser og jernbanelinjer. I tillegg kommer drivstoffet til selve transportmiddelet som biler og fly. Dette medlem påpeker at transport i tillegg bidrar til luftforurensning i byer og tettsteder samt støyforurensning for svært mange mennesker. Dette medlem mener det må vurderes tiltak som fartsreduksjon, støyskjerming eller om veien bør legges i tunnel, der mange mennesker plages av luft- og støyforurensning. For at flere skal kunne velge sykkel i hverdagen, viser dette medlem til Venstres alternative budsjett, som vil satse på utbygging av mer gang- og sykkelvei.

Dette medlem er opptatt av at kollektivtransporten skal være rimelig, og mener regjeringens budsjettforslag ikke adresserer de utfordringene kollektivtransporten står overfor når det gjelder den ekstraordinære prisveksten. Dette medlem påpeker at fylkeskommunene også må prioritere mer penger til kollektivtransport, men mener staten bør bidra for å sikre at tilbudet ikke kuttes. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, som foreslår å bevilge 400 mill. kroner mer til kollektivtransport i fylkene, hvorav 100 mill. kroner er øremerket til tilskudd til Akershus som følge av regjeringens stenging av Ring 1. I tillegg til dette foreslår Venstre å bevilge 270 mill. kroner mer enn regjeringen til å redusere billettprisene på tog. Dette medlem er opptatt av bedre og billigere kollektivtransport fordi et godt kollektivtilbud både fører til flere miljøvennlige reisende og økt mobilitet for dem med dårligst råd.

Dette medlem er videre opptatt av at kollektivtransporten skal være pålitelig, og at man må kunne stole på at toget går. Altfor ofte opplever togreisende forsinkelser, innstilte avganger eller tog som ikke er i rute. Dette medlem mener situasjonen for de togreisende

ikke er holdbar, og viser til at Venstre i sitt alternative budsjett støtter regjeringens forslag om å øke bevilningene til drift og vedlikehold på jernbanen. Samtidig påpeker dette medlem at det ikke kan gå på bekostning av nye investeringer i jernbanen. Etter Venstres syn er det viktig at framdrift i viktige jernbaneprosjekter, bl.a. videre utvidelse av Vestfoldbanen, fortsetter med uforminsket styrke. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, som foreslår å øke bevilgningen til både investeringer i og fornyelse av jernbanen og planlegging av nye jernbaneprosjekter med hhv. 415 og 250 mill. kroner mer enn regjeringen.

Dette medlem påpeker at veistandarden er for dårlig mange steder i Norge, spesielt på fylkesveiene. Dette medlem viser til at fylkesveiene i Norge i mange områder er i så dårlig stand at det utgjør en stor risiko for innbyggernes sikkerhet. Mange føler seg utrygge på veiene når de skal til skole, jobb eller fritidsaktiviteter. Veistandarden er ofte skremmende lav, med fylkesveier preget av hull, sprekker og rasutsatte strekninger. Fylkesveiene er de viktigste veiene i hverdagen for mange, og derfor mener dette medlem at det er riktig å prioritere vedlikehold av fylkesveiene, gul midtstripe og sikring mot ras og skred. Dette medlem viser til at Venstre i sitt alternative budsjett foreslår å styrke bevilgningene til vedlikehold og opprustning av fylkesveier med 1,5 mrd. kroner mer enn regjeringen foreslår.

Dette medlem påpeker at FOT-rutenettet utgjør et viktig kollektivtiltak i distriktene. Dette medlem mener det er viktig å opprettholde flytilbudet og sikre ikke-kommersielle ruter med lavere priser enn i dag gjennom offentlige rutekjøp der det ikke finnes gode alternativer til fly. Dette medlem støtter derfor regjeringens satsing på lavere flypriser i distriktene. Dette medlem påpeker at det samtidig er viktig å sikre at disse reisene blir mest mulig miljøvennlige, og at det må legges til rette for å drifte kortbanenettet med elfly så raskt som mulig. Dette medlem viser videre til at EU har vedtatt ReFuelEU Aviation, en forordning om like konkurransevilkår for bærekraftig luftfart, og mener denne bør gjennomføres i norsk rett så snart som mulig. Dette medlem påpeker også at norsk luftfart går glipp av viktige støtteordninger for å kunne konkurrere med europeisk luftfart på grunn av regjeringens trenering av å gjennomføre de siste fornybardirektivene i norsk rett, og mener også at disse bør implementeres så snart som mulig.

Dette medlem påpeker at en samordning av transportetatene kunne ført til en mer helhetlig utvikling av samferdselspolitikken, og mener dette bør utforskes. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, som foreslår å styrke bevilgningene til blant annet Grønt landtransportprogram.

Dette medlem viser for øvrig til Venstres prioriteringer i behandlingen av Nasjonal transportplan

2025–2036 og påpeker at den økte satsingen på jernbane, by- og kollektivtransport, sykkel- og fylkesvei, bidrar til å sikre et moderne transportsystem som klarer å håndtere transportbehovet på en effektiv måte, uten å beslaglegge store arealer eller bidra til store klimagassutslipp.

Dette medlem påpeker at hverdagen blir mer og mer digitalisert. For at folk skal ha friheten til å bestemme hvor de skal bosette seg, ta utdanning og arbeide, må man sikre full bredbåndsutbygging i hele landet. Dette medlem viser til at regjeringen har satt et mål om å sikre alle husstander og virksomheter bredbånd med en nedlastingshastighet på minst 100 megabit per sekund innen utgangen av 2025. Dette medlem viser videre til at regjeringens bevilgningsforslag ifølge Nasjonal kommunikasjonsmyndighet kommer 165 mill. kroner til kort for å nå dette målet. Dette medlem viser til at Venstre når dette målet med sitt alternative budsjett, som foreslår å styrke denne satsingen ved å øke tilskuddet til bredbåndsutbygging i distriktene med 165 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

Videre gir digitale løsninger frihet til å la være å reise, og digitaliseringen av samfunnet påvirker derfor folks reisevaner. Digitalisering og muligheten for å i større grad jobbe hjemmefra kan dessuten bidra til kutt i klimagassutslipp ved at reisebehovene reduseres. Dette medlem påpeker at digitaliseringen av samfunnet i hovedsak er svært positivt, men merker seg at det skaper utfordringer for noen. Dette medlem mener det er viktig at samfunnet organiseres på en slik måte at det inkluderer alle.

### **3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse**

#### **3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet**

Komiteen viser til at bevilgningene dekker departementets driftsutgifter samt kontingenter til internasjonale organisasjoner med refusjoner og utvalgte tilskudd. Komiteen merker seg at det er særlig driftsutgiftene som øker i budsjettforslaget. Komiteen merker seg videre at det for 2025 i særlig grad er Trygg Trafikk som er mottaker av både tilskudd til trafiksikkerhetsformål samt tilskudd til oppfølging av Barnas transportplan.

##### **3.1.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det fore-

slås en reduksjon på kap. 1300 post 1 med 22 mill. kroner.

### 3.1.2 POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en reduksjon på kap. 1300 post 21 med 12,4 mill. kroner.

### 3.1.3 POST 70 TILSKUDD TIL INTERNASJONALE ORGANISASJONER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en reduksjon på kap. 1300 post 70 med 10 mill. kroner.

### 3.1.4 POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKKERHETSFORMÅL MV.

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

### 3.1.5 POST 73 TILSKUDD FOR Å FØLGE OPP BARNAS TRANSPORTPLAN

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

## 3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Komiteen merker seg at kapitlet omfatter bevilgninger til utredninger, Norges forskningsråd og pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser med videre. Videre merker komiteen seg at bevilgningen vil gå til en ny senterordning for forskning, «Transport 2050». Komiteen mener de tiltakene posten dekker, bidrar til et viktig kunnskapsgrunnlag for politikktutforming innenfor transportsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det er store muligheter i digitalisering og ny teknologi, som kan skape et betydelig tryggere, mer effektivt og mer miljøvennlig transportsystem. Flertallet viser til at det særlig innen næringstransporten, som står for to tredjedeler av utslippene fra transportsektoren, er potensial for økt bruk av klimavennlig teknologi. Flertallet mener teknologien kan bidra til bedre mobilitet og burde vært utnyttet på en bedre måte.

Flertallet mener at man i langt større grad må utnytte teknologi for å jobbe smartere og få mer igjen for

pengene. Dette gjelder for ras og skred, utnyttelse av veikapasitet, varsling, detektering av vedlikeholdsbehov og å unngå dyrepåkjørsler, men også å utforske mer hva autonome kjøretøy kan bidra med for å øke kapasiteten i kollektivtrafikk og varetransport. Eksempelvis viser NORSAR til at teknologi i større grad kan bidra til å utnytte det veisystemet vi har gjennom varslingssystem mellom biler på smale og svingete veier, slik at en kan unngå møtende trafikk på de smalleste partiene. Flertallet mener dette vil gi bedre trafikkflyt og gi en tryggere ferdsel langs veiene, spesielt for yrkessjåførene. Dette gjelder også for varslingssystem for ras og skred, der nye teknologiske løsninger bør testes fortløpende for å bidra til best mulig sikring for våre trafikanter. I tillegg vil disse systemene kunne detektere behov for vedlikehold slik at en går fra periodisk vedlikehold til behovsbasert vedlikehold. Dette vil kunne bidra til bedre kapasitetsutnyttelse og drive verdibevarende vedlikehold.

Flertallet mener videre at innkjøpsmakten i stat, kommune og forsvar må brukes til å utvikle og ta i bruk ny teknologi for klimavennlig og sikker transport. Det må pågå et kontinuerlig utviklingsarbeid for å optimalisere måter å drive veivedlikehold og trygge rasutsatte strekninger.

Flertallet merker seg at det parallelt med statlig finansiert FoU pågår en utstrakt FoU-virksomhet hos bedrifter og utdanningsinstitusjoner. Det er verdt å følge med på det arbeidet som pågår her, for å sikre at mest mulig av aktivitetene og arbeidet på sikt genererer næringsutvikling og verdiskaping i Norge, og at kompetansen og teknologien kommer til nytte for norsk næringsliv.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser i den forbindelse til at bedrifter tilknyttet katapult og forskningsgruppen Ocean Industries Concept Lab ved AHO bidrar til sikrere, mer bærekraftig og mer effektiv maritim kystfart gjennom designrammeverket OpenBridge.

### 3.2.1 POST 21 UTREDNINGER VEDRØRENDE MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET MV.

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

### 3.2.2 POST 70 PILOTPROSJEKTER FOR UTSLIPPSFRIE ANLEGGSPASSER

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at regjeringen i Grønn bok vurderer et forslag om å gi kommunene mulighet til å stille klimakrav til bygge- og anleggsplasser etter forurensningsloven. Det blir også vurdert krav i offentlige anskaffelse om at 5–10 pst. av energiforbruket skal være ut-



slippsfritt i 2026 med en opptrapping mot 30–40 pst. fram mot 2030. Videre merker disse medlemmer seg at det er satt i gang et kunnskapsprogram som skal legge til rette for å samarbeide om å samle inn og systematisere relevante erfaringer fra pilotprosjektene som har fått støtte. I en evaluering fra kunnskapsprogrammet går det fram at det er mange positive erfaringer fra pilotprosjektene som ble gjennomført i 2022 og 2023, og at tilskuddsordningen har vært avgjørende for at ny teknologi har blitt tatt i bruk. Evalueringen viser bl.a. at elektriske maskiner og utstyr fungerer godt på anleggsplassen, men at det er knapphet på elektriske anleggsmaskiner. Ikke alle typer maskiner fins på markedet, og det er utfordringer knyttet til tilgang på strøm og effekt. Disse medlemmer ber regjeringen vurdere om avsett prosjektpott er tilfredsstillende til å møte oppsatte mål på området i forbindelse med revidert budsjett, og fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2025 evaluere funnene i kunnskapsprogram for pilotprosjekt for utslippsfrie anleggsplasser og vurdere om mål, tildelinger og oppnådde resultater er i tråd med ønsket utvikling.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås å avvikle denne støtteordningen for å bruke ressursene på andre prioriterte oppgaver på samferdselsfeltet. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1301 post 70 med 27,4 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der det foreslås å øke posten til pilotprosjekt for utslippsfrie anleggsplasser med 22,6 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

### **3.2.3 POST 71 NORGES FORSKNINGSRÅD, KAN OVERFØRES**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en reduksjon på kap. 1301 post 71 med 50 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der det foreslås å øke posten til forskning på miljøvennlig samferdsel med 50 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

### **3.2.4 POST 72 NORGES FORSKNINGSRÅD – NTP-FORMÅL, KAN OVERFØRES**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det fore-

slås en reduksjon på kap. 1301 post 72 med 5 mill. kroner.

### **3.2.5 POST 73 TILSKUDD TIL INNOVASJON NORGE**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en reduksjon på kap. 1301 post 73 med 20 mill. kroner.

## **3.3 Kap. 1310 Flytransport**

### **3.3.1 POST 70 KJØP AV INNENLANDSKE FLYRUTER, KAN OVERFØRES**

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet foreslår å bevilge 2 427,1 mill. kroner til statlig kjøp av regionale flyruter innenlands i 2025, noe som er en økning på 492,5 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett for 2024. Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Den store økningen fra 2024 begrunnes med helårsvirkningen av kontraktene som gjelder fra 1. april 2024.

Komiteen merker seg de regionale flyrutenes betydning for verdiskaping i hele landet. FOT-rutene har en spesiell betydning for Distrikts-Norge, både for næringsliv og innbyggere.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er opptatt av å legge til rette for overgang til null- og lavutslippsløsninger i luftfarten. Norge er på mange områder godt tilrettelagt for satsing på nullutslippsfly. Ikke minst er det norske kortbanenettet godt egnet til å teste og utvikle elektrifisering og andre teknologiske løsninger i et internasjonalt samarbeid om miljøtiltak innen luftfart.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at regjeringen fortsatt ikke har laget en plan i henhold til Stortingets enstemmige anmodningsvedtak nr. 634 (2022–2023):

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

Disse medlemmer merker seg kritikken som har oppstått en rekke steder som følge av endringene i rutetider på FOT-rutene. Det er positivt at billettprisene har blitt lavere for innbyggerne, men det er svært uheldig at rutetidene har blitt dårligere for svært mange innbyggere. Dette rammer næringsliv, pasientreiser osv. Disse medlemmer mener rutetidene må evalueres og forbedres, slik at FOT-rutene virker etter hensikten. Disse medlemmer etterlyser resultatet etter evalue-

ringen, jf. stortingsvedtak nr. 834 i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036.

### 3.4 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

#### 3.4.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 317,8 mill. kroner til Luftfartstilsynet, noe som er en økning på 12,3 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2024.

#### 3.4.2 POST 21 SPEIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 9,2 mill. kroner til å dekke Luftfartstilsynets utgifter til å etablere Norge som en testarena for null- og lavutslippsfartøy. Denne posten er ny for 2025.

### 3.5 Kap. 4313 Luftfartstilsynet

#### 3.5.1 POST 1 GEBYRINTEKTER

Komiteen merker seg at det budsjetteres med 154,7 mill. kroner i gebyrinntekter for 2025, en reduksjon på 20,3 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2024. Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av aktørene i luftfarten.

### 3.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon

#### 3.6.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til kap. 1314 Statens havarikommisjon, og merker seg at det foreslås å bevilge 101,3 mill. kroner til Statens havarikommisjon i 2025.

Komiteen merker seg at Statens havarikommisjon gjennom sine uavhengige undersøkelser av ulykker mv. skal bidra til å øke sikkerheten innen luftfart, vei, jernbane, sjøfart og forsvarssektoren samt innenfor romvirksomhet og på tivoli- og taubaneområdet.

Komiteen registrerer at Statens havarikommisjon de siste årene har fått nye oppgaver bl.a. for forsvarssektoren, noe som har medført behov for å utvide lokalene på Kjeller som etaten leier fra Statsbygg. Statsbygg starter høsten 2024 byggingen av et tilbygg til dagens lokaler. Byggetiden er estimert til om lag ett år. De økte husleieutgiftene på grunn av utvidelsen vil i siste del av 2025 bli dekket over Statens havarikommisjons budsjett, mens de økte husleieutgiftene etter det vil bli dekket innenfor Samferdselsdepartementets og Forsvarsdepartementets budsjett.

### 3.7 Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

#### 3.7.1 POST 71 TILSKUDD TIL PÅLAGTE OPPGAVER, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 2 516 mill. kroner til ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn. Dette er en reduksjon på 371,3 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2024.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at regjeringen foreslår å senke flypassasjeravgiftene, men at Avinor vil øke sine avgifter betydelig mer. Regjeringen har ikke iverksatt tiltak for å kutte kostnader hos Avinor. Disse medlemmer merker seg at rapporten KPMG utarbeidet på vegne av Samferdselsdepartementet (Uavhengig selskapsgjennomgang av Avinor, datert 26. april 2024), viser at Avinors økonomi er svak. Disse medlemmer finner det bemerkelsesverdig at så mye som 70 pst. av rapporten er unntatt offentligheten og sladdet. Det bør være åpenhet og innsyn i tilstanden til offentlige virksomheter.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen fortsatt ikke har lagt til rette for at norske flyselskaper skal få anledning til å rapportere inn innblanding av bærekraftig drivstoff i EUs Unionsdatabase for bærekraftig drivstoff. Sendretiktheten vil gi norske flyselskaper ekstrakostnader på flere hundre millioner kroner etter hvert som kravene til innblanding av bærekraftig drivstoff øker, noe som gjør at norske flyselskaper vil tape i konkurranse med utenlandske flyselskaper som eventuelt vil konkurrere på det samme markedet.

Disse medlemmer er bekymret for hvordan økte avgifter vil ramme norske flyselskaper, som allerede er belastet med en svak kronekurs, økende drivstoffpriser, ettervirkninger fra pandemien og bivirkninger fra krigen i Ukraina. Disse medlemmer er bekymret for at regjeringens politikk vil true fremtiden til norske flyselskaper, som er en viktig del av Norges beredskap.

Disse medlemmer merker seg hvor viktig Avinor-modellen er for norsk luftfart. Avinor og øvrige lufthavner må derfor sikres nødvendig forutsigbarhet og inntektsgrunnlag. Modellen trues blant annet som følge av regjeringens endringer i avgifter og kvoteregler for taxfree, noe som svekker inntektsmulighetene luftfarten er gjort avhengig av. Reglene regjeringen innførte i 2023 for salg av tobakk til norske statsborgere bosatt i Norge, har gitt et markert fall i taxfree-salget generelt, og har ført til at Avinor-modellen er under press.

#### 3.7.2 POST 72 TILSKUDD TIL NULL- OG LAVUTSLIPPSLUFTFART

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 40,8 mill. kroner til å dekke Avinors utgifter til å etablere

Norge som en testarena for null- og lavutslippsfartøy. Denne posten er ny for 2025.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås å avvikle denne støtteordningen for å bruke ressursene på andre prioriterte oppgaver på samferdselsfeltet. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1315 post 72 med 40,8 mill. kroner.

### **NY POST 73 TILSKUDD TIL AVINOR, KOMPENSASJON FOR BEREDSKAPSTJENESTER**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en særskilt bevilgning til Avinor som kompensasjon for beredskapstjenester som ytes. Disse medlemmer viser til at Avinor er i en vanskelig økonomisk situasjon, og mener at en slik kompensasjon vil kunne bidra til å bedre situasjonen. Disse medlemmer viser til at det foreslås 100 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1315 ny post 73.

### **Ikke-statlige lufthavner**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg betydningen til de ikke-statlige lufthavnene. Disse lufthavnene er spesielt sårbare for svingningene i regjeringens politikk. Disse medlemmer vil understreke betydningen av stabile rammevilkår for ikke-statlige lufthavner.

Disse medlemmer mener regjeringen bør vurdere å selge flyplasser og lufthavner dersom lokale interesser ønsker å overta eierskap og drift. Disse medlemmer merker seg at Haugesund Lufthavn Karmøy har blitt drevet av Lufthavndrift AS siden 2019. Disse medlemmer merker seg at det er et lokalt ønske om å kjøpe lufthavnen. Et slikt salg vil styrke økonomien til Avinor, og støttes av disse medlemmer.

Disse medlemmer merker seg hvor belastende samfunnsplågte oppgaver er for de ikke-statlige lufthavnene. Disse medlemmer finner det unaturlig at ikke-statlige virksomheter skal finansiere statlig virksomhet. Disse medlemmer viser til at regjeringen i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 skriver at den «vurderer videre om staten bør overta finansieringsansvaret for noen av de såkalte samfunnsplågte oppgavene som Avinor utfører på vegne av andre sektorer, og se nærmere på hvilke oppgaver dette skal gjelde». Disse medlemmer etterlyser utfallet av denne vurderingen. Ikke-statlige aktører bør uansett ikke bli pålagt oppgaver som er en ekstrabeskatning av deres virksomhet, selv om vedtektene pålegger Avinor å utføre samfunnsplågte oppgaver.

### **Pilotutdanning**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til omtalen i Prop. 1 S (2024–2025) med omtale av utvidet lån for trafikflyverutdanning i Norge. Flertallet er kjent med at departementet har forslag om å avvikle lånet på høring, med frist 31. januar 2025. Flertallet merker seg det departementet skriver om gjeldsbyrde hos studentene og risiko for at enkeltpersoner blir sittende med uforsvarlig høye skolepengelån. Flertallet ber regjeringen utsette saken ett år på bakgrunn av innspill som har kommet fra skolene som tilbyr denne utdanningen. Flertallet ber Kunnskaps- og Samferdselsdepartementet gå i dialog med relevante aktører for å vurdere alternative løsninger. Flertallet vil understreke betydningen av å utdanne nok piloter som kjenner særnorske forhold med vinterdrift, topografi og trafikavvikling, og dette er en del av kompetanseberedskapen som bidrar til at vi har god ambulanseberedskap og kommunikasjon i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til forslaget i statsbudsjett om å avvikle den utvidede studiestøtten for pilotutdanninger i Norge med virkning fra studieåret 2025/2026. Komiteen har merket seg at endringer i forskriftsbestemmelsen som er bakgrunnen for forslaget, fortsatt er på høring med høringsfrist 31. januar 2025. Disse medlemmer er bekymret for at en avvikling av den utvidede studiestøtten kan få utilsiktede effekter for studentene og svekke rekrutteringen, slik at det på sikt kan bli utfordrende å ivareta viktige samfunnsoppgaver. Disse medlemmer synes er vanskelig å overskue konsekvenser av forslaget på nåværende tidspunkt. Disse medlemmer registrerer også at det er betydelig uenighet om hvor høy den faktiske fullføringsgraden for studiene er, og hvor stor andel av studentene som får relevant jobb. Det er etter disse medlemmers syn avgjørende at det finnes et omforent tallgrunnlag som gir en objektiv beskrivelse av dette før Stortinget tar endelig stilling til forslaget. Disse medlemmer understreker at pilotutdanningen er helt avgjørende for flyselskapenes evne til å holde oppe både en rekke samfunnskritiske funksjoner og den kommersielle luftfarten. På denne bakgrunn er det etter disse medlemmers oppfatning avgjørende at det ikke gjøres endringer i studiestøtten til pilotutdanningen før Stortinget har kunnet ta stilling til et konkret endringsforslag basert på et omforent faktagrunnlag.

### **3.8 Kap. 1320 Statens vegvesen**

Komiteen viser til at Statens vegvesen har sektoransvar for å følge opp hele veitranportsystemet. Videre

har etaten rollen som kollektivdirektorat, med nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Statens vegvesen har levert rapport om «Tilgang til kollektivfelt», der man blant annet vurderer muligheten for å gi elvarebiler en generell adgang til kollektivfeltet. Flertallet viser til at pågår et arbeid med å vurdere hva som er riktig bruk av kollektivfeltene generelt fremover, herunder å vurdere å gi elvarebiler tilgang.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at Statens vegvesen har gjort analyser som viser at mellom 70 og 80 pst. av de totale utslippene fra utbygging av prosjekter er indirekte utslipp. Et tydelig fokus på indirekte utslipp fra utbygging av infrastruktur kan dermed bidra signifikant til å nå Norges klimamål. Indirekte utslipp er blant annet knyttet til materialproduksjon, som betong, asfalt, stål og kalksement. Dette flertallet viser videre til at det i svar på budsjettspørsmål om klimakrav i utbyggingskontrakter kommer fram at det stilles omfattende klimakrav på maskin- og kjøretøysiden, men at det på materialer ikke synes å være spesifisert.

Dette flertallet mener at byggherrer bør bruke innkjøpsmakten til å drive utvikling av mer klimavennlige materialer og byggemetoder. Dette flertallet viser i den forbindelse til arbeidet med å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra asfaltlegging, der Statens vegvesen de siste årene oppnådd betydelige kutt i CO<sub>2</sub>-utslippene i samarbeid med bransjen. Flere tiltak har redusert utslippene fra asfaltlegging, blant annet CO<sub>2</sub>-vekting og bonus for mindre utslipp i kontraktene, økt andel resirkulert asfalt, lavere temperatur i produksjonen, klimavennlig transport og biogene bindemidler. Dette flertallet mener lignende modeller bør igangsettes for andre materialer som stål og betong, og at det bør vurderes å fase inn krav om reduserte klimagassutslipp fra materialbruk i utbyggingskontrakter. Dette flertallet mener også at ekspertisen som finnes hos entreprenører og leverandører, i større grad bør etterspørres, og at funksjonskrav og mål er styrende fremfor metode og detaljerte og spesifikke beskrivelser.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at anleggssektoren står for en betydelig andel av de nasjonale klimagassutslippene, og at flere tiltak må iverksettes dersom sektoren skal nå klimamålene. Disse medlemmer mener at virkemiddelpakken for å redusere utslipp fra bygge- og anleggsplasser i regjeringens klimastatus- og plan ikke vil være nok.

### 3.8.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 4 915 mill. kroner som skal dekke ordinære driftsutgifter, forvaltningsoppgaver innen veiområdet, FoU-virksomhet samt utgifter til nødvendige tjenester på transportområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås å omdisponere ressurser fra administrasjon til drift og vedlikehold av riksveier. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1320 post 1 med 500 mill. kroner.

### 3.8.2 POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 29 OG POST 30

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 10 791,1 mill. kroner, med en anslått fordeling på henholdsvis 6 600 mill. kroner til drift og 4 200 mill. kroner til vedlikehold. Komiteen konstaterer at posten hovedsakelig omfatter Statens vegvesens entreprenør- og byggherreutgifter til drift og vedlikehold av riksveier.

Komiteen vil løfte fram viktigheten av å forebygge og gjøre tiltak for å hindre og utbedre ras- og skredpunkter langs vei- og banestrekninger. Dette er et viktig arbeid, som sikrer trafikanter, infrastruktur og verdier. Komiteen viser til at Statens vegvesen sammen med fylkeskommunene har utredet alternative kostnadsnivå for skredsikring. Denne oversikten viser at man med bruk av teknologi og nye innovative løsninger for skredsikring kan oppnå besparelser på over 20 mrd. kroner sammenlignet med om man går for «beste løsning» i form av for eksempel tunnel. Ved å ta i bruk teknologi og innovative løsninger kan langt flere punkter sikres, og sikringstiltakene kan iverksettes raskere. Dette vil gi økt trygghet langs flere strekninger og økt pålitelighet og forutsigbarhet for folk og næringsliv. Teknologien kan bidra til både raskere tiltak og mer sikring for pengene. Komiteen mener slik teknologi bør vurderes for bruk i flere skredutsatte områder.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Riksrevisjonens rapport om vedlikehold av fylkes- og riksvei, Dokument 3:11 (2022–2023), som viser at økte bevilgninger til drift og vedlikehold ikke har gitt gode nok resultater. Disse medlemmer mener dette bekrefter at det er nødvendig å fortsette utviklingen av sektoren for å møte utfordringene framover. Mer fleksibilitet i budsjetteringen vil kunne bidra til jevnere ressursbruk og mindre start og stopp i vedlikeholdsarbeidet. Det gir mer effektiv ressursbruk og mer vedlikehold for pengene. Beregninger tyder på at tilstandsbasert

vedlikehold vil gi en effektiviseringsgevinst. Her er det viktig at ny teknologi også tas i bruk for å detektere behov. Sensorteknologi kan detektere og dokumentere vedlikeholdsbehov, noe som gir tilstandsbasert vedlikehold fremfor periodisert vedlikehold.

Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett for 2025, der post 22 reduseres med 500 mill. kroner, mot tilsvarende økning på post 65 Fylkesveivedlikehold. Dette gjøres for å gjøre fylkeskommunene bedre i stand til å ta vare på det de har. Det bevilges mer penger per kilometer riksvei enn per kilometer fylkesvei. For riksveiene utgjør reduksjonen en mindre andel, for fylkesvei er det et betydelig løft. Disse medlemmer understreker at det også er viktig å fortsatt redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveiene våre, noe regjeringen Solberg gjorde hvert år i regjering fra og med 2015. Også i 2025 ville vedlikeholdsetterslepet på riksvei blitt redusert med Høyres budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås å øke bevilgningen til riksveivedlikehold for å redusere det betydelige vedlikeholdsetterslepet. Disse medlemmer mener at dårlig veikvalitet og veidekke er en av de største trafikksikkerhetsutfordringene. Disse medlemmer viser til at det foreslås å øke kap. 1320 post 22 med 500 mill. kroner.

### **3.8.3 POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN, KAN OVERFØRES**

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 2 496,9 mill. kroner til formålet. En målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å opprettholde kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken. Komiteen understreker viktigheten av at kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre gis nødvendig prioritert, og at veimyndighetenes samarbeid med øvrige kontroll- og tilsynsetater vil kunne bidra til å avsløre sosial dumping og fremme like konkurransevilkår i transportbransjen.

### **3.8.4 POST 29 OPS-PROSJEKTER, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 30**

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 6 510,4 mill. kroner til byggeprosjekter samt ulike drift- og vedlikeholdskontrakter innen offentlig-privat samarbeid (OPS).

### **3.8.5 POST 30 RIKSVEIINVESTINGER, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 22 OG POST 29 OG KAP. 1332 POST 66**

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 10 807,7 mill. kroner til riksveiinvesteringer for budsjettåret. Av dette utgjør veiporteføljen (altså prosjekter over 1 mrd. kroner) 5 340 mill. kroner, såkalte mindre investeringstiltak utgjør 4 756 mill. kroner, og gang-, sykkel- og kollektivtiltak som bygger opp under nullvekstmålet, utgjør 712 mill. kroner. I tillegg er det lagt til grunn 8 197 mill. kroner i bompengefinansiering.

#### **Døgnhvileplasser**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å inkludere Nye Veier i oppdraget om å bygge ut døgnhvileplasser med ladeinfrastruktur.»

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det haster med å omstille tungtransporten. Disse medlemmer merker seg at regjeringen nå anerkjenner at det er et stort behov for døgnhvileplasser, og at disse må sees i sammenheng med ladeinfrastruktur, slik at døgnhvile kan skje samtidig som lading av tunge kjøretøy pågår. Det må samtidig legges opp til fleksible ladesystem som gjør at sjåfører ikke må avbryte hvilen for å flytte bilen. Disse medlemmer mener likevel at satsing på infrastruktur for lading og gode sanitære forhold for de som har sin arbeidsplass langs veien, går for sakte. Disse medlemmer viser til at Støre-regjeringen fremstilte sin satsing på tungtransporten i forslaget til statsbudsjett for 2025 som en økning på 1,2 mrd. kroner hos Enova. Svar på budsjettspørsmål viser seg at dette ikke er en økning, bare en øremerking til grønn tungtransport. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett for 2025, der potten til døgnhvileplasser med ladeinfrastruktur økes med 50 mill. kroner.

Disse medlemmer registrerer at potten som er satt av til døgnhvileplasser, kun går til Statens vegvesen. Nye Veier legger også til rette for døgnhvileplasser når de bygger ut sine prosjekter.

#### **Statens vegvesens portefølje**

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at prosjektene det ble flertall for i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2025–2036, er innpasset innenfor en uendret økonomisk planramme. Disse medlemmer merker seg at det fra regjeringens side ikke er gjort reelle omprioriteringer, på tross av at regjeringspartiene kritiserte flertallet for å øke rammen og kalte forliket useriøst og uryddig.

Disse medlemmer vil føre en forutsigbar samferdselspolitikk og står ved prioriteringene som ble gjort i Nasjonal transportplan 2022–2033. Disse medlemmer viser til Høyres alternative Nasjonal transportplan 2025–2036, der det ble gjort reelle omprioriteringer. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett, der det legges opp til å vente med videre planlegging av noen av prosjektene som regjeringen la inn i sitt forslag til Nasjonal transportplan 2025–2036, som ikke tidligere hadde vært en del av NTP-porteføljen. Dette gjelder prosjektene E6 Høybukta–Hesseng, rv. 4 Grua–Roa, E16 Nymoene–Eggemoen og E39 Klakegg–Byrkjelo. Disse medlemmer understreker at dette ikke betyr at disse prosjektene skal skrinlegges, prosjektene skal jobbes videre med frem mot neste rulling av nasjonal transportplan.

#### **E18 Ramstadsletta–Nesbru**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at Statens vegvesen jobber med reguleringsplan for E18 Ramstadsletta–Nesbru. Regjeringen legger opp til å ferdigstille forslag til reguleringsplan, men at planen ikke skal legges ut på offentlig ettersyn. Disse medlemmer motsetter seg dette, E18 Vestkorridoren er en av landets mest trafikkerte strekninger. Disse medlemmer mener planarbeidet må fullføres og at utbyggingen av strekningen må starte opp i forlengelse av E18 Lysaker–Ramstadsletta, som nå er under bygging.

#### **E134 Dagslett–E18**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til Stortingets vedtak om å bygge ut E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 og til Prop. 1 S (2024–2025), hvor regjeringen skriver om prosjektet: «Strekningen er en del av ytre ring rundt Oslo og tverrforbindelse mellom E6 og E18 med videre tilknytning til E134 mot Vestlandet». Disse medlemmer er enige i dette, men vil samtidig påpeke at utbygging av E134 Dagslett–E18 er et viktig prosjekt for å oppfylle denne ambisjonen. Disse medlemmer ber derfor om at planarbeidet fortsetter, slik at utbygging og ferdigstilling av E134 Dagslett–E18 kan skje parallelt med ferdigstilling av E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2.

#### **Rv. 291 Holmenbrua**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at det i stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 var bred enighet om å prioritere bygging av ny Holmenbrua. Disse medlemmer vil peke på at Holmenbrua er i dårlig forfatning, og at brua har hatt dispensasjon for tungtrafikk til Drammen havn i flere år. Det haster med

å realisere prosjektet, slik at virksomheten ved Drammen havn ikke blir skadelidende.

#### **Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud vegpakke Hallingdal**

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at utbyggingen av rv. 7 Sokna–Ørgenvika reduserte reisetiden med 20 minutter, noe som gjør rv. 7 fra Hønefoss til Gol til den klart mest trafikkerte øst–vest-forbindelsen. Den økte trafikken har bidratt til at veien snart er nedbetalt, flere år før anslått. Hallingdalskommunene har blitt enige om bomfinansiering av videre utbedring av rv. 7 på strekningen fra Ørgenvika til Kittilsviken i Flå kommune. Disse medlemmer viser til at det er satt av penger til dette prosjektet, som en utbedringsstrekning i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Disse medlemmer viser til at bommen på Sokna–Ørgenvika ble åpnet i 2014 og vil være nedbetalt tidlig i 2025. Kommunene i Hallingdal og Ringerike kommune har fattet vedtak om å videreføre brukerbetalingen for raskt å kunne komme i gang med første delstrekning, Ørgenvika–Kittilsviken, i vegpakke Hallingdal. Disse medlemmer støtter dette, og ber regjeringen så snart som mulig fremme en proposisjon til Stortinget som bidrar til å gi klarsignal for utbygging. Disse medlemmer vil peke på at Hallingdal er landets største reiselivsdestinasjon, og at turisttrafikken er svært stor. «Folketallet» i Hallingdal passerer 100 000 i de store utfartshelgene. Disse medlemmer mener regjeringen må arbeide videre med brukerfinansieringsmodeller som kan fange opp dette. Disse medlemmer mener utbedringene må fortsette fram mot Svenkerud i Nesbyen kommune. Rv. 7 er svært ulykkesbelastet, og alt for mange liv har gått tapt på strekningen.

#### **Rv. 7 Svenkerud–Bu**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at den andre delen av utbedringsstrekningen går fra kommunegrensen til Gol, opp resten av Hallingdal, over Hardangervidda og ned til Hardanger. Disse medlemmer vil peke på at rv. 7 er en viktig vei for persontrafikk øst–vest og en viktig næringsvei for lokalt næringsliv. Disse medlemmer viser til at villreinstammen på Hardangervidda er sårbar og svært viktig. Det har tidligere blitt pekt på behov for miljøtunneler over Hardangervidda for å sikre både villreinen og mer stabil vinterdrift på rv. 7. Disse medlemmer vil videre peke på at miljøtunneler ville løse flere utfordringer på én gang, og at det må arbeides videre med disse planene. Disse medlemmer viser til konseptvalgutredning (KVU) for rv. 7 Hardangervidda og at forutsetningene for KS1-rapporten fra 2018 er endret. Disse medlemmer mener derfor det bør gjøres en ny kvalitetssikring av konseptvalget (KS1).

**E39 Ryfast**

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Stortingets vedtak nr. 725, 6. juni 2024. Disse medlemmer merker seg at fylkeskommune, kommune og næringsliv ikke er fornøyde med de tiltakene statsråden så langt har lagt på bordet som forslag til å imøtekomme den krevende situasjonen som brukere av sambandet opplever. Det er ikke nok å skyve ansvar og kostnader over på næringsliv, bilister, fylkeskommune og kommune som sitter med garantiansvar. Disse medlemmer mener at statsråden må få fremdrift i de prosesser og diskusjoner som er satt i gang, slik at man kan finne gode og omforente kompromiss som reduserer de reelle kostnadene for brukerne. Disse medlemmer merker seg at regjeringen fortsatt ikke har kommet til enighet med garantistene, og mener det nå er på høy tid at man finner en løsning.

**E134 Bakka-Solheim**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at E134 Bakka-Solheim er en strekning hvor det legges opp til oppstart planlegging på delstrekningen Bakka-Mo i 2026.

**E134 Haukelifjell**

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad om kolonnekjøring med tungbil over E134 Haukeli i Innst. 439 S (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036. Det er gjort investeringer uten at ordningen er kommet i gang. Disse medlemmer forventer at ordningen blir igangsatt, det er et viktig tiltak for å sikre bedre fremkommelighet for lastebilnæringen, også om vinteren.

**E39 Stavanger–Bergen med tilknytninger**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at det legges opp til å slutføre arbeidet med reguleringsplaner og forundersøkelser for prosjektet E9 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) i Vestland. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å ha fortgang i dette arbeidet, og det forventes at reguleringsplanen blir endelig godkjent det neste året.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg videre at det pågår arbeid med kommunedelplaner for prosjektet E39 Bokn-Bømlafjorden i Vestland og Rogaland, og at arbeidet med reguleringsplaner for prosjektet E39 Vågsbotn-Klauvaneset i Vestland også videreføres.

**E39 Storehaug–Førde**

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til omtale av E39 Storehaug–Førde i Innst. 439 (2023–2024) Nasjo-

nal transportplan 2025–2036, og forventer at staten følger opp prosjektet som er prioritert i første periode, og at en holder fremdrift i prosjektet.

**Rv. 19 Moss**

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til Stortingets anmodningsvedtak nr. 828, som er omtalt under anmodningsvedtak nr. 836 av 20. juni 2024 om at rv. 19 Moss tas inn i planporteføljen. Disse medlemmer ber regjeringen følge opp anmodningsvedtaket og sørge for at det avsettes tilstrekkelig med planmidler, slik at planleggingen av rv. 19 Moss kan ferdigstilles så raskt som mulig.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at E6 gjennom Steinkjer går rett gjennom byen. Veien har syv rundkjøringer, som gjør at trafikkflyten, spesielt for tynge kjøretøy, er problematisk. Dette medlem anmoder derfor regjeringen om å be Statens vegvesen starte på en utredning for å få lagt E6 gjennom Steinkjer på utsiden av bysentrum.

Dette medlem påpeker at Statens vegvesen må prioritere 30 mill. kroner i budsjettet for 2025 for å sikre at nytt toplanskryss på Helland blir bygget neste år. Dette for å sikre at utbyggingen av Kopstad Godsterminal kan igangsettes i henhold til gjeldende reguleringsplan. Dette medlem mener derfor det innenfor rammen av kap. 1320 post 30 må avsettes 30 mill. kroner til bygging av nytt toplanskryss på Helland langs E18 gjennom Vestfold.

Dette medlem forutsetter at påbegynt planarbeid for ny tunnel på rv. 15 Strynefjellet blir tatt opp igjen og fullført innenfor rammen av planmidlene i kap. 1320 post 30.

Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, der det foreslås å nedskalere posten med 500 mill. kroner til fordel for en kraftig satsing på fylkesveier i distriktene.

**3.8.6 NY POST 31 STORE PROSJEKTER**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås å øke investeringstakten i veisektoren for å videreutvikle hovedveinettet med bedre kapasitet og styrket sikkerhet. Disse medlemmer mener at fremdrift for prosjektene rv. 19 Moss og rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger skal prioriteres, med forventet byggestart senest i 2026. Disse medlemmer viser til at det foreslås 300 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1320 ny post 31.

### 3.8.7 NY POST 32 UTBEDRINGSSTREKNINGER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det bevilges mer penger til utbedringer på eksisterende veier. Disse medlemmer mener at å øke kvalitet og effektivitet på eksisterende veier er et viktig bidrag til bedre trafikksikkerhet for alle trafikanter.

Disse medlemmer viser til at det foreslås 200 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1320 ny post 32.

#### Etablering kryss på E18 ved Helland i Horten kommune

Komiteen viser til behovet for etablering av en holdbar veitilknytning for godsterminalen på Kopstad i Horten kommune.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Venstre legger til grunn at etablering av første byggetrinn (vestsiden) av toplanskryss på Helland må prioriteres og gjennomføres i 2025 og 2026.

### 3.8.8 NY POST 33 FORSTERKET MIDTOPPMERKING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det prioriteres ekstra penger til forsterket midtoppmerking. Disse medlemmer viser til at forsterket oppmerking er et viktig grep for bedre trafikksikkerhet med små investeringskostnader. Forsterket oppmerking kan redusere faren for både møteulykker og utforkjøring. Disse medlemmer viser til at det foreslås 100 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1320 ny post 33.

### 3.8.9 NY POST 34 PLANLEGGINGSMIDLER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), med forslag om økte midler til planlegging for å fremskynde flere viktige veiprojekter til utbygging i tråd med Fremskrittspartiets alternativ til Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036. Disse medlemmer viser til at det foreslås 250 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1320 ny post 34.

### 3.8.10 NY POST 35 BEREDSKAPSPORTEFØLJE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det prioriteres midler til å starte arbeidet med viktige bered-

skapsprosjekter i samferdselssektoren. Disse medlemmer viser til at dette er en oppfølging av Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036, der det er prioritert beredskapsprosjekter for både vei, bane og havn. Disse medlemmer vil starte planlegging og forberedende arbeider for prosjektene dobbeltspor på Ofotbanen, fullverdig utbygging av E14 fra Stjørdal til riksgrensen samt utvikling av Narvik og Stjørdal havn. Disse medlemmer viser til at det foreslås 500 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1320 ny post 35.

### 3.8.11 NY POST 36 DØGNÅPNE HVILE- OG RASTEPLASSER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det prioriteres midler til flere døgnåpne hvile- og rasteplasser, som er av stor betydning for tungtransportnæringen. Disse medlemmer viser til at det foreslås 50 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1320 ny post 36.

### 3.8.12 NY POST 37 SKRED- OG RASSIKRING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det settes av ekstra midler til skred- og rassikring. Disse medlemmer viser at dette handler om trygghet i hverdagen for mange i landet og for trafikksikkerheten. Disse medlemmer har merket seg at det også her er et betydelig etterslep som gjelder både riks- og fylkesveinettet. Disse medlemmer viser til at det foreslås 400 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1320 ny post 37.

### 3.8.13 POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen merker seg at det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået, og at det for 2025 foreslås bevilget 450,7 mill. kroner til formålet.

### 3.8.14 POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 1,5 mill. kroner som skal gå til å avslutte gjestående forpliktelser i dette seksårige programmet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at regjeringen har satt av 1,5 mill. kroner til utbedring på fylkesveger for



tømmertransport. For 2024 var denne posten på 22,4 mill. kroner. 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. Den foreslåtte bevilgningen skal gå til å avslutte gjenstående forpliktelser i programmet. Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen i oppdrag å starte utviklingen av et nytt tilskuddsprogram med formål å utbedre flere viktige fylkesveier for tømmertransport. Arbeidet skal skje i samarbeid med fylkeskommunene og skog- og trenæringen. Kuttet begrunnes med at det ikke er noen klare prosjekter for 2025, og at det skal arbeides videre med å finne fram til disse. Disse medlemmer merker seg at skognæringen har oversikt over bruer som bør utbedres, og at regjeringen i Nasjonal transportplan 2025–2036 la opp til en videreføring av ordningen. Videre merker disse medlemmer seg at tømmerbiler vil kunne operere mer effektivt og med lavere totalutslipp om vektklasse kan økes. Videre merker disse medlemmer seg at Skogeierforbundet mener det må prioriteres forsterking opp til 74 tonn på enkelte bruer.

### 3.8.15 NY POST 65 FYLKESVEI

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er viktig å sikre trafikksikkerhet og framkommelighet på fylkesveiene. Det samlede vedlikeholdsetterslepet er usikkert, men ble beregnet til rundt 85–95 mrd. kroner i 2022, og det er behov for et større løft til drift og vedlikehold. Disse medlemmer merker seg at samtlige fylkeskommuner er kritiske til regjeringens manglende tildeling av midler til drift og vedlikehold av fylkesvei. Gjennom høringsinnspill både fra fylkeskommuner, men også fra andre bransjeorganisasjoner og KS, blir det lagt vekt på at regjeringen ikke oppfyller sitt NTP-mål, og at vedlikeholdsetterslepet vil øke dersom bevilgningene ikke øker. Flere etterspør også den øremerkete ordningen på post 65. Regjeringen foreslår å legge denne inn som en del av rammetilskuddet til fylkeskommunene. Videre blir det påpekt at den økningen som regjeringen har lagt inn i budsjettet, ikke dekker reell lønns- og prisvekst, og at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei vil øke. Det blir pekt den relative forskjellen i overføringer det er på riksvei kontra fylkesvei, der riksvei får en mye større overføring fordelt på kilometer enn det fylkesveiene får. Disse medlemmer merker seg at basert på ulykkesstatistikk for årene 2020–2023 er det om lag 85 pst. høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer på fylkesveinettet sammenlignet med riksveinettet.

Disse medlemmer mener at midler avsatt til fylkesvei må økes. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett for 2025, der det settes av 500 mill. kroner mer til fylkesvei enn det Støre-regjeringen

gjør. Disse medlemmer vil samtidig beholde øremerkingen av disse midlene til fylkesvei, og foreslår derfor å opprettholde post 65 og at midlene fordeles til fylkene basert på etterslepet i hvert fylke, etter tabell C.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås øremerkede midler til vedlikehold og fornying av fylkesvei. Disse medlemmer viser til det enorme vedlikeholdsetterslepet for fylkesvei og at dette er en stor trafikksikkerhetsutfordring. Mange av de alvorlige ulykkene skjer på fylkesveier. Disse medlemmer mener at regjeringens politikk, der man fjerner øremerking av midler til fylkesvei, er en uakseptabel utvikling. Disse medlemmer legger til grunn at denne ordningen forutsetter at fylkene selv prioriterer fylkesveiene, og at dette blir en søkbar medfinansiering. Disse medlemmer viser til at det foreslås 1 000 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1320 ny post 65.

### 3.8.16 POST 66 TILSKUDD TIL TRYGGERE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 40 mill. kroner til tiltak som fremmer trygge skoleveier, som igjen støtter opp under målet om at flere barn skal sykle eller gå til skolen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det settes av ekstra midler til å trygge skoleveiene og med det trafikksikkerheten for barna. Disse medlemmer viser til at dette i første rekke gjelder lokalveinettet, og at det her forutsettes at kommunene selv også bidrar til finansieringen av oppgraderte skoleveier. Disse medlemmer viser til at det i Fremskrittspartiets alternative budsjett foreslås en økning på kap. 1320 post 66 med 100 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre har merket seg at mange barn har en skolevei som oppleves farlig, og påpeker at det er et offentlig ansvar å trygge skoleveiene. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, hvor det foreslås å øke tilskuddet til tryggere skoleveier og nærmiljøer, inklusive tryggere sykkelveier, med 35 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

### 3.8.17 POST 67 MILITÆR MOBILITET PÅ FYLKESVEIER, KAN OVERFØRES

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt opp til en ny tilskuddsordning til fylkeskommunene for å

ruste opp bruer som er kritiske for militær mobilitet på fylkesveinettet. Komiteen merker seg at en slik ordning nå kommer på plass, og at det foreslås bevilget 50 mill. kroner til formålet.

### **3.8.18 POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEIFERJEDRIFTEN, KAN OVERFØRES**

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 3 284,1 mill. kroner til riksveiferjedriften, hvor rutetilbudet fra 2024 videreføres i 2025. Komiteen merker seg at regjeringen går inn for nullutslippkrav til offentlige anbud av ferjer og ferjetjenester for anbud som utlyses i 2025.

Komiteen viser til Dokument 8:229 S (2022–2023) og Innst. 42 S (2023–2024) og ber regjeringen merke seg at et enstemmig flertall på Stortinget ga åpning for at ferjeladeinfrastrukturen nå kan tilgjengeliggjøres for flere trafikantgrupper og maritim transport, herunder tungbiler og busser som naturlig reiser med ferjene.

Komiteens medlemmer fra Høyre forutsetter at regjeringen snarest tar tak i de muligheter dette gir og får på plass en ladeinfrastruktur langs kysten for tunge kjøretøy, samt oppdaterer ladeinfrastrukturstrategien tilsvarende. Dette vil kunne frigjøre kapital i ferjeambudene og gjelder både riks- og fylkesveisamband.

Disse medlemmer viser til at Høyre i sitt alternative budsjett har gått inn for reduksjon av ferjetakster i tråd med regjeringens forslag der det kreves inn betaling på ferjene. Disse medlemmer merker seg at regjeringen har lagt til rette for to riksveiferjer som helt eller delvis er blitt gratis. Videre merker disse medlemmer seg at det ikke er tatt høyde for endrede kostnader knyttet til eventuelle kapasitetsendringer, og at det er knyttet usikkerhet til beregningene, blant annet ved hvor store etterspørselseffekter gratis ferjer vil medføre, og at det gjennom deler av året har vært store utfordringer med å håndtere en forutsigbar transport av reisende grunnet kø og for liten kapasitet. Disse medlemmer merker seg at regjeringen har økt prisene på ferjedrift i 2024 mer enn konsumprisindeksen, og at ferjetakstene derfor har økt noe mer enn forespeilet.

#### **Fylkesveiferjer**

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er opptatt av at regjeringen anerkjenner den utfordringen fylkeskommunene nå har fått for ferjedrift, der problem med mannskapsmangel, beredskapsferjer, underfinansiering, fulle ferjeavganger og gjenstående biler blir adressert. Her kreves det også at en går kritisk gjennom anbudsgrunnlag og setter krav til operatører som tar på seg beredskapsoppgaver slik at dette ikke går ut over øvrige reisende. Videre må en sikre at den fylkeskommunale innkjøpskom-

petansen er god nok for å sikre en adekvat ferjedrift. Disse medlemmer savner også at det blir satt forgang i arbeidet med å sette ferjelading ut til en tredjepart, slik at kompetanse og kostnader blir løftet bort fra fylkeskommunen sine budsjett og arbeidsomfang.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at regjeringen har satt krav til nullutslipp for nye ferjeambud fra 2025. Disse medlemmer merker seg videre fylkeskommunene sin bekymring for om avsatt budsjettpost til dette formålet er stor nok, og at underfinansiering her kommer på toppen av underfinansiering av gratis ferjer og ferjedrift til fylkesveiferjer generelt. Disse medlemmer imøteser derfor regjeringens forslag til å løse disse utfordringene, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en evalueringsrapport som viser hvordan gratis ferjer har virket inn på de enkelte samband, i forbindelse med revidert budsjett for 2025. Rapporten skal inkludere miljøkonsekvenser ved innføring av gratisferjer og en vurdering i samråd med veieier av hvordan ordningen kan forbedres for de reisende.»

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at det på fylkesveisamband med ferje er blitt en markant økning av trafikk til noen av øysamfunnene som har fått gratis ferjer, og presset på at det må settes inn mer ferjemateriell, øker. Andre steder har fylkeskommunen sett seg nødt til å redusere tilbudet fordi ordningen ikke er fullfinansiert fra statens side, eller fordi øvrig kollektivtrafikk og ferjeruter har fått takstøkninger for å veie opp for den manglende finansieringen. Samkjøring er i større grad byttet ut med at en benytter egen bil, ettersom det å ta med bil ikke lenger har en kostnad, noe som også øker klimagassutslipp fra biltrafikken.

Disse medlemmer mener at regjeringen må ta en gjennomgang av konsekvenser for innføring av gratis ferje og komme med tydelige føringer for handlingsrommet til fylkeskommunene for å sikre at ferjeavviklingen blir hensiktsmessig.

Disse medlemmer merker seg videre at Sjøfartsdirektoratet har strammet inn på adgangen til å be om dispensasjon fra hviletidsbestemmelsene for beredskapsferjer og øvrige ferjestrekninger. Når det samtidig for rederiene er krevende å få tak i mannskap for doble skift, og sanksjoner for å stå over en ferjetur er mindre enn utgiftene til doble mannskap, får vi en situasjon der manglende regularitet på beredskapsferjestrekninger går ut over pendlere og næringstransport.

Disse medlemmer merker seg at mannskapsmangel utfordrer ferjedriften, og mener det må legges til rette for god dialog mellom forbund, rederi og myndigheter for å finne gode løsninger på de akutte utfordringene de feriereisende står i. Dette er utfordringer som

vanskeliggjør hverdagen for kystbefolkningen, og som regjeringen må ta en aktiv rolle for å finne gode løsninger på. Disse medlemmer har merket seg at næringsliv og fastboende er mer opptatt av en regulær drift og utvidede «åpningstider», og har derfor ikke gratis ferjer inne i sitt budsjett. Disse medlemmer mener derfor det er relevant at regjeringen i løpet av 2025 evaluerer konsekvensene av gratisferjer og vurderer tiltak som bedrer på situasjonen med kø og kaos som har oppstått som følge av omleggingen. Disse medlemmer mener det i større grad må vurderes å differensiere mellom fastboende og turisttrafikk til samfunn uten veisamband til fastlandet og i ferjesamband med under 100 000 passasjerer i året, samt å åpne for lokal medvirkning for å finne de beste løsninger for å utvide anløpstider på sambandene. Disse medlemmer merker seg at fylkeskommuner og kommuner har forelagt statsråden flere forslag til hvordan en kan oppnå større kundetilfredshet for passasjerer, men at det i liten grad er blitt åpnet for dette fra departementets side.

### Hurtigbåt

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at regjeringen utsetter å innføre krav om nullutslipp for hurtigbåter i 2025 som lovet i Hurdalsplattformen, og som indikert gjennom høringsforslag til nullutslipp hurtigbåt sendt ut høsten 2023. Dette har skapt stor usikkerhet i bransjen og går ut over de aktørene som har hatt forventninger om at et slikt krav skulle innføres, ettersom deres utviklingskostnader nå ikke blir tilbakebetalt i form av nye prosjekt. Regjeringen setter av 200 mill. kroner i 2025 for i Hurtigbåtprogrammet for å finansiere pilotstrekninger etter søknad og konkurranse. Disse medlemmer øker ytterligere denne potten for å tydeliggjøre at null- og lavutslipp innen hurtigbåttektoren er en villet politikk fra disse medlemmers ståsted, og at det offentlige må gå foran og sette krav som står seg over tid, for ikke å skape politisk risiko i bransjen.

Videre mener disse medlemmer at det å sette ut ansvaret for ladeinfrastrukturen på land til en tredjepart kan bidra til å redusere risiko og usikkerhet. Dette vil dermed også kunne gi mulighet til å lyse ut flere hurtigbåtanløp med null- og lavutslippsteknologi.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der det foreslås å redusere tilskuddet til riksveiferjedriften (ferjepriser) med 43,1 mill. kroner.

### 3.8.19 POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 768,1 mill. kroner til formålet i 2025.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjettforslag, der det foreslås å avvikle ordningen med tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Kuttet tilsvarer en reduksjon i posten pålydende 768,1 mill. kroner. Midlene omprioriteres til oppgradering av fylkesveier og jernbaneformål.

## 3.9 Kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen viser til at inntektssiden er beregnet til 1 513 900 kroner. Komiteen merker seg at ordningen med reduserte ferjetakster og gratis ferjer isolert sett kan gi lavere inntekter, men at økt trafikkvolum også kan motvirke dette.

### 3.9.1 POST 1 SALGSINTEKTER M.M.

Komiteen merker seg at det budsjetteres med salgsinntekter på 166,7 mill. kroner, men at det er knyttet usikkerhet til inntektene. Salgsinntektene fra fylkeskommunene ventes å bli redusert i 2025 fordi Statens vegvesen avslutter salget av laboratorie- og grunnboringsjenester til fylkeskommunene.

### 3.9.2 POST 2 DIVERSE GEBYRER

Komiteen merker seg at det budsjetteres med gebyrinntekter på 475,9 mill. kroner fra trafikant- og kjøretøyområdet. Komiteen merker seg at gebyrsatsene reduseres til et mer kostnadsriktig nivå i 2025.

### 3.9.3 POST 3 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSELSKAPER

Komiteen merker seg at det budsjetteres med inntekter på 136,3 mill. kroner som brukes til utbedring av skader som kjøretøy har påført bl.a. veiutstyr, og som betales av forsikringsselskapene.

### 3.9.4 POST 4 BILLETTINTEKTER FRA RIKSVEIFERJEDRIFTEN

Komiteen merker seg at det budsjetteres med inntekter på 735 mill. kroner. Dette gjelder billettinntekter i ferjekontrakter der staten bærer inntektsrisikoen i form av bruttokontrakter. Komiteen merker seg at takstene skal prisjusteres med 3,8 pst. fra 1. januar 2025, og at det legges til grunn at trafikkvolumet blir høyere enn i 2024.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, som vil gi 271,6 mill. kroner i økte billettinntekter fra riksveiferjedriften, som kan omfordeles andre formål over samferdselsbudsjettet.

### 3.10 Kap. 1321 Nye Veier AS

#### 3.10.1 POST 70 TILSKUDD TIL NYE VEIER AS

Komiteen merker seg at veiselskapets målsetting om størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet ivaretas i alle faser av utbyggingsprosjektene, herunder raskere utbygging og økt nytte for trafikantene. Komiteen viser videre til at Nye Veier AS har oppgaver som veiutbygger, men også er ansvarlig for vedlikehold og drift av de veiene selskapet bygger ut. Komiteen merker seg at veiselskapet planlegger oppstart for prosjektene E39 Mandal–Blørstad samt utbedringer på E136 Domås–Vestnes i 2025.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det foreslås et bevilgningsnivå i tråd med prioriteringene i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at Nye Veier har vært en suksess. Rapporten fra Menon Economics (2023) viser at etableringen av Nye Veier har resultert i at vi har fått mer for pengene, dette var også hovedmålsettingen med opprettelsen. Nye Veier har levert godt på sitt samfunnsoppdrag. Disse medlemmer viser til at Nye Veier samlet sett har en kostnadsreduksjon på 17 pst. i sin portefølje av ferdigstilte prosjekter. I tillegg har også Statens vegvesen i betydelig grad redusert sine kostnader som følge av konkurransen de har fått fra Nye Veier. Ifølge rapporten har dermed målestokk konkurransen mellom Nye Veier og Statens vegvesen fungert etter hensikten. Disse medlemmer ønsker å benytte målestokk konkurransen på flere segmenter i samferdselsektoren.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er naturlig å ta i bruk målestokk konkurransen på drift og vedlikehold av vei. Nye Veier vil etter hvert bli en betydelig drifts- og vedlikeholdsaktør på riksveier i Norge. Disse medlemmer viser til at Nye Veier AS har beregnet at de kan kutte kostnadene for drift og vedlikehold med 12 pst. sammenlignet med Statens vegvesen.

Disse medlemmer merker seg at kostnadsøkninger og mer drift og vedlikehold ettersom flere prosjekter åpner for trafikk, spiser av Nye Veiers utbyggingsmidler. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett for 2025, der vi bevilger 350 mill. kroner ekstra til Nye Veier. Disse midlene gir økt sikkerhet for selskapets utbyggingsportefølje. Disse medlemmer merker seg at Nye Veier med regjeringen Støres budsjettforslag, vil ha 350 mill. kroner mindre å bygge vei for.

#### Ringeriksporteføljen

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil utvikle Nye Veier videre, og vil at selskapet også skal få ansvaret for jernbaneprosjekter. Nye Veier har allerede identifisert innsparinger på nesten åtte mrd. kroner, og betydelig økt samfunnsnytte ved å forenkle, nedskalere og gjenbruke materialer, uten at det har gått ut over prosjektets hovedmål: å kutte reisetiden med tog og forbedre trafikksikkerheten. For at innsparinger og økt nytte skal kunne utløses, er det nødvendig å videreføre arbeidet med reguleringsplanen. Disse medlemmer vil klargjøre prosjektet for oppstart. Prosjektet er ikke en del av Nye Veiers ordinære portefølje og vil derfor kreve egen bevilgning til oppstart.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser i den forbindelse til Høyres alternative budsjett, der det settes av 140 mill. kroner til videre arbeid med Ringeriksporteføljen.

Disse medlemmer understreker at Ringeriksbanen er et nasjonalt viktig prosjekt og vil gjøre Bergensbanen til et konkurransedyktig og klimavennlig alternativ til fly. Prosjektet vil kutte reisetiden på Bergensbanen med omtrent en time og er derfor avgjørende for å nå målet om en reisetid mellom Oslo og Bergen på fire timer. Forkortelsen av Bergensbanen vil gi ringvirkninger langs hele strekningen. Videre er Ringeriksbanen svært viktig for Buskerud og Osloregionen, da den kan tilby flere tusen pendlere et fossilfritt alternativ til bilen og bidra til en sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregion fra Oslo til Hønefoss. Et raskere togtilbud vil også åpne opp et helt nytt bo- og arbeidsmarked i Ringeriksregionen og Hallingdal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en betydelig styrking av Nye Veier sin finansiering og med det mulighet til en raskere utbygging av veiporteføljen. Disse medlemmer mener også at Nye Veier AS bør tilføres flere nye utbyggingsprosjekter, og viser til Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036. Disse medlemmer mener at særlig prosjektene E16 Skaret–Hønefoss/Ringeriksbanen samt E39 Blindheim–Breivika skal ha prioritet i 2025.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der tilskuddet til Nye Veier AS foreslås redusert med 1 500 mill. kroner sammenlignet med regjeringens budsjettforslag. Midlene omprioriteres til fylkesvei.

### 3.10.2 NY POST 71 NYE VEIER DRIFT

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås å gi Nye Veier AS en særskilt bevilgning til drift og vedlikehold av de veiene som selskapet allerede har bygget. Disse medlemmer vil bemerke at en slik særskilt finansiering var forutsatt å komme på plass da selskapet ble etablert. Disse medlemmer mener at Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen her har sviktet, og den manglende driftsfinansieringen svekker selskapets grunnlag for fremdrift med utbyggingsprosjektene. Disse medlemmer viser til at det foreslås 750 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1321 ny post 71.

## 3.11 Kap. 1323 Vegtilsynet

### 3.11.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til kap. 1323 Vegtilsynet og merker seg at det i Prop. 1 S (2024–2025) foreslås å bevilge 21 mill. kroner til Vegtilsynet i 2025.

Komiteen merker seg at hovedaktiviteten til Vegtilsynet er å føre tilsyn med at sikkerhetskrav til riksveiinfrastrukturen er ivaretatt av Statens vegvesen og Nye Veier. Vegtilsynet har også ansvar for å føre kontroll med at Statens vegvesen og Norsk Rikskringkasting etterlever Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 886/2013 om fremskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon og Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 962/2015 om å gjøre tilgjengelig sanntids vei- og trafikkinformasjons tjenester.

Komiteen registrerer at formålet med Vegtilsynets arbeid er å bedre sikkerheten på riksveinettet, til det beste for trafikantene, i tråd med nasjonalt fastsatte mål.

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet har gitt Vegtilsynet i oppdrag å utrede en hjemmel for å kreve at også fylkeskommunene skal ha og bruke styringssystemer iht. veglova § 11 b for å sikre trafikksikkerheten på sine veier. Utredningsarbeidet er i gang. For å bidra til et sikrere veinett skal tilsynet i 2025 også fortsette å være en pådriver for informasjons- og erfaringsdeling med fylkeskommunene.

## 3.12 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Komiteen viser til at særskilte transporttiltak omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport, herunder 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.

### 3.12.1 POST 60 UTVIDET TT-ORDNING FOR BRUKERE MED SÆRSKILTE BEHOV, KAN OVERFØRES

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener at regjeringen må påse at svaksynte, blinde og rullestolbrukere ikke får et svekket tilbud gjennom den utvidede, nasjonale TT-ordningen. Disse medlemmer mener videre at regjeringen bør utrede flytting av den utvidede, nasjonale TT-ordningen til Nav.

### 3.12.2 POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester fra Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS er å sikre et daglig tilbud hele året mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og for godstransport nord for Tromsø. Disse medlemmer er opptatt av at kriteriene for neste anbudsperiode vurderes allerede nå, og at disse kriterier annonseres så raskt som mulig slik at aktørene har mulighet til å møte fastsatte miljøkriterier. Disse medlemmer mener at det så langt som råd må legges opp til nullutslipp eller lavutslipp for denne transporten.

### 3.12.3 POST 76 REISEPLANLEGGER OG ELEKTRONISK BILLETTERING, KAN OVERFØRES

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at Entur snart dekker hele landet, men at det fremdeles gjenstår kollektivløsninger som ikke er dekket, blant annet hurtigbåter i Vestland fylke og Kystruten. Det forutsettes at det jobbes videre med å inkludere både søk- og billettløsninger for hele landet og flere kollektivmidler, slik at dette blir en enhetlig og helhetlig reiseapp som tar deg fra dør til dør, og ikke fra busstopp til fergekai. Videre må det jobbes med å få med private aktører, og at ikke algoritmer gir føringer kunden eller passasjeren ikke etterspør. Disse medlemmer mener at også bildeling, taxi og sykler kan inkluderes, og at de reisende må få så god informasjon om reisen som skal gjennomføres, som mulig. Alternative transportløsninger og eventuelle forsinkelser bør også vises.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at når disse funksjonalitetene er på plass, bør øvrige fylkeskommunale eller statlige appløsninger avvikles for å unngå dobbel pengebruk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås at arbeidet med reiseplanleggeren skal avsluttes. Disse medlemmer viser til at dette i dag er tjenester som dekkes av andre aktører i markedet. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1330 post 76 med 102,6 mill. kroner.

### **3.12.4 POST 77 KJØP AV TJENESTER FRA ENTURAS**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en reduksjon på kap. 1330 post 77 med 22,1 mill. kroner.

### **3.12.5 POST 78 TETTERE SAMARBEID OM DATA**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en reduksjon på kap. 1330 post 78 med 37,5 mill. kroner.

## **3.13 Kap. 4330 Særskilte transporttiltak**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

## **3.14 Kap. 1332 Transport i byområder mv.**

Komiteen viser til at byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner, og at nullvekstmålet ligger til grunn for avtalen. Komiteen merker seg at kapittelet omfatter særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og tilskudd til byområder.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er opptatt av at varetransport skal ivaretas bedre i byplanleggingen. Her har mange byer og tettsteder en stor jobb å gjøre for å utvikle gode og effektive tjenester. Disse medlemmer mener det gjøres for lite på området, og det blir ikke lagt godt nok til rette for effektiv og god varedistribusjon i våre bysentra. Disse medlemmer mener det bør vurderes å få fram flere verktøy og insentiver for å få opp effektivitet og fyllingsgrad for varetransport i bysentra, slik at en får ned antall kjørte kilometer i byen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med bransjeforeninger, komme opp med tiltakspakker eller in-

centivordninger som effektiviserer og minker varetransport i by gjennom å øke effektivitet og fyllingsgrad i varetransporten.»

Disse medlemmer mener det er viktig med et godt kollektivtilbud i alle deler av landet. Behovene og mulighetene er ulike i store byområder og områder med spredt bebyggelse. I storbyene er et fleksibelt, klimavennlig kollektivtilbud kombinert med gode gang- og sykkelveier nødvendig for å håndtere en fremtidig befolkningsvekst. Her er byvekstavtaler et strategisk verktøy for å stimulere til bruk av kollektive løsninger og til sykling og gange gjennom en mer miljøvennlig arealpolitikk.

Disse medlemmer mener det er viktig at alle som tilbyr kollektivtjenester, har et brukerfokus som bidrar til at kollektivtjenestene blir attraktive og brukervennlige. Dette gjelder for selve tjenesten, men også for informasjonen som gis, også når det oppstår uforutsette hendelser. Disse medlemmer mener videre at det er viktig å videreutvikle kollektivtilbudet til å levere mer individuelle tjenester, som tilbringertjenester, tilpasset transport for eldre eller muligheten til å organisere samkjøring via kollektiv-appen. Disse medlemmer mener også at det er viktig å videreutvikle byvekstavtaler og belønningsordninger som bidrar til økt kollektivsatsing og økt utbygging av traseer for sykkel og gange i byer og tettsteder, samt å legge til rette for en bevisst arealbruk som bygger opp under de miljøvennlige transportformene.

### **3.14.1 POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER, KAN OVERFØRES**

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at regjeringen har fanget opp at Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har kommet fram til en omforent løsning for ny bybanetrasé i Bergen. Videre merker disse medlemmer seg regjeringens forslag til prosess, der det blir fremholdt at det først må på plass nye reguleringsplaner og deretter kvalitetssikring av disse, før det vil være aktuelt for staten å gå i forhandlinger om statlig bidrag til bybaneprojektet.

Disse medlemmer merker seg at det allerede foreligger vedtak fra bystyre og fylkesting om å utarbeide nye reguleringsplaner for bybane og sykkeløsning i sentrum. Når disse er ferdigstilt, vil det være behov for ny ekstern kvalitetssikring av hele prosjektet. Disse medlemmer merker seg videre at regulert løsning for Fløyfjellstunnelen ligger fast. Slik disse medlemmer vurderer det, vil det derfor være mulig for staten å gå i dialog om statlig bidrag på denne delen av prosjektet, så snart KS2-prosessen for Fløyfjellstunnelen er ferdigstilt.

### **3.14.2 POST 65 KONKURRANSEN SMARTERE TRANSPORT, KAN OVERFØRES**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

### **3.14.3 POST 66 TILSKUDD TIL BYOMRÅDER, KAN OVERFØRES**

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett, der posten reduseres med 40 mill. kroner. Dette er midler departementet har sagt skal gå til fylkeskommunale billettapper. Samtidig er bevilgningen til Entur i regjeringens forslag økt med 25 pst. fra i fjor. Samtlige fylker er nå på Enturs plattform. Disse medlemmer setter spørsmålstegn ved denne doble pengebruken og reduserer derfor bevilgningen til billettapper over post 66.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), samt Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036. Disse medlemmer er uenig i premissene for dagens byvekstavtaler med nullvekstmål for biltrafikken og der bilistene forutsettes å finansiere andre trafikanters transporthverdag gjennom bruk av bompenger. Disse medlemmer mener at bilen skal være en integrert del av transportsystemet også i byene. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1332 post 66 med 1 000 mill. kroner, som overføres til et nytt transportprogram for byområdene.

Komiteens medlem fra Venstre merker seg at byvekstavtalene så langt har vært en suksess når det gjelder å bidra til å skape bedre byer som gagnar både natur, klima, miljø og livskvaliteten til svært mange mennesker – med bedre luft, mer plass, mindre støy og bedre fremkommelighet. Dette medlem viser til at det er gjennom byvekstavtalene det er størst potensial for å oppnå faktiske resultater i arbeidet med å redusere utslipp fra transportsektoren.

Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, der denne posten foreslås økt med 117 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag, fordelt på 100 mill. kroner til bedre kollektivtilbud og lavere billettpriser i kollektivtransporten, og 17 mill. kroner i tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling i de mellomstore byene, blant annet regionbyene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyene.

### **3.14.4 NY POST 67 PROGRAM FOR BYTRANSPORT**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative stats-

budsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), samt Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036. Disse medlemmer mener at bilen skal være en integrert del av transportsystemet også i byene, og at folk i byområdene også skal ha rett til å velge bilen som transportmiddel. Nullvekstmålet må avvikles. Disse medlemmer legger til grunn at dette nye programområdet for bytransport skal bidra til å finansiere prosjektene som gir en mest mulig effektiv transportavvikling, og at alle transportformer skal inkluderes i ordningen. Disse medlemmer viser til at det foreslås 1 000 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett på kap. 1332 ny post 67.

## **3.15 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet**

Komiteen merker seg at tilpasning av infrastrukturen gjennom fornyingstiltak skal bidra til å redusere konsekvenser av ekstremvær og klimaendringer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at den foreslåtte bevilgningen på 32,5 mrd. kroner i stor grad prioriteres til satsinger på økt vedlikehold og fornying i tråd med vedtatt Nasjonal transportplan 2025–2036.

### **3.15.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER**

Komiteen viser til at i driftsutgiftene ligger også drift av Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det legges til grunn omdisponering av midler til fornying og vedlikehold av infrastruktur. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1352 post 1 med 50 mill. kroner.

### **3.15.2 POST 21 SPEIELLE DRIFTSUTGIFTER – UTREDNINGER, KAN OVERFØRES**

Komiteen merker seg at en av de viktige oppgaver i 2025 er å følge opp føringer i Nasjonal transportplan 2025–2036 og Stortingets behandling av denne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det legges til grunn omdisponering av midler til fornying og vedlikehold av infrastruktur. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1352 post 21 med 30 mill. kroner.

### 3.15.3 POST 70 KJØP AV PERSONTRANSPORT MED TOG, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 71

Komiteen merker seg at bevilgningen, i tillegg til å dekke vederlag etter den etablerte ordningen med statlig kjøp av ulønnsomme persontransporttilbud, også inkluderer helårseffekten på 262 mill. kroner for at rabatten på enkelt- og periodebilletter for studenter på tog økes til 50 pst., og at prisen for barnebillett halveres. Komiteen merker seg også at regjeringen vil vurdere eventuelle kapasitetsøkende tiltak på jernbanen etter stengningen av Ring 1 i Oslo.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at partiene i budsjettavtalen for revidert nasjonalbudsjett for 2024 ble enige om at regjeringen skal sikre direkte nattog mellom Oslo og København og/eller Hamburg innen 2030. Disse partiene er enige om at regjeringen i tillegg til nattog også skal sikre direkte dagtog mellom Oslo og København og/eller Hamburg. Flertallet mener at et dagtogtilbud mellom de to hovedstedene bør kunne etableres på kommersielle vilkår, men at det kan være aktuelt med en viss støtte i en oppstartsfase. Disse partiene er opptatt av at regjeringen legger til rette for at mulige aktører kan starte opp et tilbud så raskt som mulig, og senest innen 2026.

Flertallet er motstandere av den såkalte jernbanereformen. Flertallet konstaterer at de tidligere regjeringspartiene førte en politikk for oppsplitting og privatisering av jernbanen som et ideologisk prosjekt som ikke vil føre til et bedre transporttilbud, hverken for passasjerer eller gods.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at regjeringen har stanset konkurranseutsettingen av persontogtrafikken på Østlandet, og også ønsker å slå sammen Flytoget og Vy. Disse medlemmer vil ha mer konkurranse, ikke mindre, og mener at det fra et kundeperspektiv er en særdeles dårlig idé å skulle slå sammen Flytoget og Vy. Disse medlemmer viser til at Flytoget har vært en ubetinget suksess, og at selskapet har bidratt til at mye av trafikken til Oslo lufthavn Gardermoen foregår med kollektivtransport. Flytoget har hatt fokus på kundevennlighet og har vist innovative løsninger og kontinuerlige forbedringstiltak for å sikre god kundetilfredshet. Det er grunn til å tro at en sammenslåing vil gå ut over kundetilfredsheten til togkundene, og dermed andelen av kunder som vil velge kollektive løsninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at arbeidet med jern-

banereformen startet i 2016. Før reformen var veldig mange enige i at det var en uklar ansvarsfordeling i sektoren og altfor lite kundefokus. Både Jernbaneverket, Flytoget og NSB pekte på løsninger som lå tett opp til reformen som ble vedtatt av regjeringen Solberg. Reformen har tydelig plassert ansvaret, og kunden skal stå i sentrum i alle ledd. Disse medlemmer merker seg at det har bidratt til et bedre togtilbud. Siden SJ Norge, Go-Ahead og Vy Bergensbanen tok over driften av de konkurranseutsatte jernbanestrekningene, har det kommet rundt 200 nye avganger per uke. Tilbudsforbedringene er en direkte følge av konkurransene. At frekvensen øker, er et viktig element for å gjøre tilbudet mer attraktivt for de reisende. Disse medlemmer viser til at jernbanereformen både har bidratt til et bedre togtilbud for passasjerene og at staten fikk mer jernbane for hver krone som ble brukt på sektoren.

Disse medlemmer mener det er behov for å fortsette arbeidet med å utvikle jernbanesektoren. Disse medlemmer viser til at gjennomgangen som er gjort av jernbanesektoren, identifiserte flere sentrale utfordringer, blant annet at styringslinjene fra Samferdselsdepartementet ikke har vært godt nok koordinerte, at ulik organisering av virksomhetene har bidratt til ulike insentiver, at rolle- og ansvarsdelingen mellom sentrale aktører ikke har vært tilstrekkelig avklart, og at sektoren har manglet en felles strategi og vært dårlig koordinert. Disse medlemmer mener ikke at svaret på disse utfordringene ligger i å gjenopprette ett stort statlig monopolselskap. Disse medlemmer ønsker å skru på elementer i reformen og vurdere hvordan økonomiske insentiver i avtalene mellom dagens aktører kan sikre en mer enhetlig og samordnet jernbanesektor. Disse medlemmer mener også det må tas grep for å sikre at togmateriellet ivaretas på en bedre måte.

Disse medlemmer registrerer at regjeringen Støre, i stedet for å se fremover og løse utfordringene med stadige innstillinger og forsinkelser på jernbanen, bruker all sin energi på å komme tilbake til statsdrift for tog. Disse medlemmer merker seg at det er kommet kraftige reaksjoner fra ESA på direktetildelingen av Go-Aheads ruter på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen til Vy. Hovedregelen i norsk jernbane er i dag konkurranseutsetting, med noen få unntak. Det er stilt spørsmål ved om departementet hadde tilstrekkelig juridisk grunnlag til å gjøre en midlertidig direktetildeling. I spørsmålene ESA har sendt norske myndigheter, fremkommer det at de mener det foreligger en «bindende instruks» fra departementet til Jernbanedirektoratet om å direktetildele kontrakten til Vy istedenfor å utløse opsjonen som ligger i avtalen med Go-Ahead. Disse medlemmer er uenig i regjeringens underminering av regjeringen Solbergs jernbanereform og vil fortsette å følge dette nøye i tiden fremover.



Disse medlemmer viser til at det finnes bevis for at konkurranse på jernbanen fungerer. Det finnes imidlertid ikke bevis for at et jernbanemonopol gir best mulig avkastning og kunde verdi, selv om regjeringen gjentar dette. TØI-rapport 1104/2010 ser på de foreløpige erfaringene med konkurranseutsettingen på Gjøvikbanen og finner at «konkurransen har bidratt til lavere kostnader for det offentlige og bedre tilbud for passasjerene, uten at dette har gått på bekostning av de ansattes lønns- og arbeidsbetingelser». En fersk studie fra Europakommisjonen viser også at konkurranse gir lavere priser, reduserte kostnader og økt kvalitet. Disse medlemmer viser videre til at Flytoget har vært en suksess, selskapet har i en årrekke vært et av transportselskapene med høyest kundetilfredshet. Flytoget har bidratt til innovasjon og har levert på kundeopplevelse, og har i tillegg hatt en betydelig vekst i antall reisende. Også SJ Norge og Go-Ahead har etablert nye populære tilbud for de reisende og bidratt med en innovasjon i norsk jernbane. Disse medlemmer minner til slutt om at konkurranseutsettingen har resultert i rundt 200 nye avganger, og at disse tilbudsforbedringene er en direkte følge av konkurransene.

Disse medlemmer ønsker at flere jernbanestrekninger skal åpnes for konkurranse. En mer åpen jernbanesektor med mer konkurranse er et gode for brukerne av jernbanen, som får et billigere og bedre tilbud. Samtidig sparer staten penger som igjen kan investeres i sårt tiltrengt fornyelse og opprustning av jernbanen. Disse medlemmer mener regjeringen Støre bør tenke mer på hva som tjener kundene og skattebetalerne, og legge sine ideologiske skylapper til side.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der denne posten foreslås økt med 270 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag for å redusere billettprisene på tog med ti pst.

### **3.15.4 POST 71 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – DRIFT OG VEDLIKEHOLD, KAN NYTTES UNDER POST 70**

Komiteen merker seg at i tråd med prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å ta vare på det vi har, økes bevilgningen til drift og vedlikehold med 1 700 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2024. Komiteen merker seg også at for å gi Bane NOR størst mulig handlingsrom til å prioritere mellom ulike løsninger, legges det ikke føringer for fordelingen av bevilgningen under post 71.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg at en gjennom sensorteknologi har metoder for å detektere

ras og skred samt fremmedelement på togbanen, som dyr og mennesker, der det er lagt til rette for fiber langs jernbanen. Bane NOR har mer eller mindre ferdigstilt 5 450 km fiberkabler som en del av sin rolle i å drifte kritisk infrastruktur per 2021, som er den siste oversikt som kan fremskaffes fra departementet. Tall fra Jernbanedirektoratet viser at man har 4 196 km bane i Norge, hvilket betyr at det er godt tilrettelagt for i større grad å ta i bruk teknologiske løsninger for å hindre påkjørsler av fremmedelement på banen. Videre har departementet estimert at dyrepåkjørsler alene utgjør kostnader i størrelsesorden 25–35 mill. kroner per år, da er ikke forsinkelser og innstillinger tatt med i kostnadsanslaget. Det ligger heller ikke beregninger på hvor mye ras og skred som fører til materielle skader, utgjør. Disse medlemmer ser at teknologien kan sikre materiell, og i ytterste konsekvens liv, om den tas i bruk. Disse medlemmer ønsker derfor at det igangsettes et testprosjekt der sensorteknologi tas i bruk for å detektere dyr og fremmedelement på togskinne, samt varsle om ras og skred som kan ramme skinneganger og tog. Disse medlemmer mener dette skal prioriteres innenfor Bane NORs budsjett.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette testprosjekt på en til to togstrekninger for å teste ut sensorteknologi som kan forebygge ulykker forårsaket av dyr, ras og skred. Evaluering av tiltaket forelegges Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2026.»

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at regjeringen foreslår å øke bevilgningen til vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Disse medlemmer er enige i at det må bevilges mer til vedlikehold av jernbanen, men mener at det bør gjøres mer for å utnytte bevilgningene effektivt. Regjeringen Støre har ingen tiltak som sikrer at de økte bevilgningene brukes effektivt. Disse medlemmer mener den økte vedlikeholdsinnsatsen bør settes ut i markedet, i stedet for at man ansetter flere i statlige Bane NOR. Disse medlemmer vil også vurdere å konkurranseutsette vedlikehold, eventuelt også drift av jernbaneinfrastrukturen i jernbaneentreprenørmarkedet for å få mer jernbanevedlikehold for pengene.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Støre har stanset konkurranseutsettingen av vedlikehold. Bane NOR hadde beregnet en effektiviseringsgevinst. Disse medlemmer er for konkurranse og viser til Høyres alternative budsjett, der det legges til grunn en gevinst på 140 mill. kroner på post 71.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det prioriteres ekstra midler til vedlikehold tilsvarende det

Bane NOR mener er mulig å kunne gjennomføre kommende år. Disse medlemmer viser til at det foreslås en økning på kap. 1352 post 71 med 300 mill. kroner.

### **3.15.5 POST 72 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – FORNYING OG MINDRE INVESTERINGER**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at regjeringens oppfølging av strategi for utviklingen av jernbanen frem mot 2050, herunder punktet om å ruste opp og vedlikeholde eksisterende jernbaneinfrastruktur i Nasjonal transportplan 2025–2036, har ført til at fra og med 2025 samles bevilgningen til fornying og mindre investeringer på en egen post. Bevilgningen til fornying er flyttet fra post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, og bevilgningen til mindre investeringer er flyttet fra post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der denne posten foreslås økt med 415 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag til fornying og mindre investeringer i jernbanen. Dette medlem viser til at dette særlig gjelder gods-transport på bane.

### **3.15.6 POST 73 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – INVESTERINGER, KAN NYTTES UNDER POST 74**

Komiteen merker seg at det på posten er en reduksjon på 5 698,9 mill. kroner fra saldert budsjett 2024, men at dette er grunnet omprioritering til andre formål og flytting til andre poster i budsjettet. Komiteen merker seg i den anledning at det samlet legges opp til å bruke 13,7 mrd. kroner til planlegging og investeringer på jernbanen i 2025.

Komiteen merker seg at Ofofbanen blir definert som en svært viktig transportåre til og fra Narvik og inn i Sverige. Dette er en sentral beredskapstrasé for Forsvaret, og hovedtransport for malm fra Sverige, men også for fisk som skal fra Norge. Det er påkrevd viktig at det er god samhandling mellom det svenske jernverket og de norske aktører for å finne optimale løsninger for denne transporten, og det vises til flertallsvedtak fra behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 som peker på at Ofofbanen skal prioriteres med kryssningsspor med oppstart i første seksårsperiode.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Socialis-

tisk Venstreparti, er enige om å sette av 30 mill. kroner i midler til videre planlegging av dobbeltspor på strekningen Stokke–Torp–Sandefjord i 2025.

Flertallet viser videre til at det i budsjettforliket er enighet om å redusere posten for renteinntekter i Bane NOR med 591 mill. kroner. Flertallet begrunner denne reduksjonen med at likviditetsreserven til Bane NOR er økt grunnet forsinkelser i større prosesser, og er anslått å være på 9 mrd. kroner ved utgangen av 2024, som genererer renteinntekter. Flertallet foreslår derfor at kap. 1352 post 73 reduseres med 561 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener det er avgjørende å bygge nytt dobbeltspor på strekningen Stokke–Torp–Sandefjord med jernbanestasjon ved Sandefjord Lufthavn Torp. Dette vil gi et mer robust og moderne togtilbud til passasjerene på Vestfoldbanen ved at man kan muligliggjøre to tog i timen fra Oslo–Skien utenfor rushtid, samtidig som det muligliggjør tog direkte inn og ut av Sandefjord Lufthavn Torp. Dobbeltspor vil også gjøre det mulig å få mer gods fra vei til bane, ikke minst som følge av de store havnene i Larvik og Grenland.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett, der det foreslås 30 mill. kroner til videre arbeid med dobbeltspor Stokke–Sandefjord på Vestfoldbanen.

Disse medlemmer vil føre en forutsigbar samferdselspolitikk og står ved prioriteringene som ble gjort i Nasjonal transportplan 2022–2033. Disse medlemmer viser til Høyres alternative Nasjonal transportplan 2025–2036, der det ble gjort reelle omprioriteringer. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett, der det legges opp til å vente med videre planlegging av noen av prosjektene som regjeringen la inn i sitt forslag til Nasjonal transportplan 2025–2036, som ikke tidligere hadde vært en del av NTP-porteføljen. Dette gjelder blant annet Østfoldbanen Råde–Seut. Disse medlemmer understreker at dette ikke betyr at prosjektet skal skrinlegges, prosjektet skal jobbes videre med frem mot neste rullering av NTP, og forutsetter at dette gjøres som del av regjeringens fjerntogstrategi.

Disse medlemmer viser til omtale av ERTMS-prosjektet i Prop. 1 S (2024–2025). Disse medlemmer merker seg at Bane NOR nå arbeider med å «replanlegge» gjennomføringen av ERTMS, mindre enn et år etter at de la fram en revidert Nasjonal signalplan. Det er urovekkende. Disse medlemmer er svært bekymret for risikoen knyttet til gjennomføringen av ERTMS, det virker ikke som at regjeringen har tilfredsstillende oversikt over kostnader og konsekvenser av forsin-

kelsene, verken for tilbudsforbedringer som er under arbeid, eller planlagte tilbudsforbedringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det settes av mer midler til investeringer. Disse medlemmer vil prioritere igangsetting av utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen på strekningen Stokke–Torp–Sandefjord og setter av inntil 70 mill. kroner til dette. Disse medlemmer viser til at det foreslås en økning på kap. 1352 post 73 med 115 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der denne posten foreslås økt med 275 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag, hvor 250 mill. kroner er tiltenkt planlegging av jernbaneprosjekter og 25 mill. kroner er tiltenkt vilt-overganger på jernbanen. Dette medlem viser til at prioriterte jernbaneprosjekter blant annet inkluderer Vestfoldbanen (Stokke–Torp–Sandefjord), Rikstunnel Oslo, Godskonsept Oslo–Göteborg, Dobbeltspor Grenlandsbanen, Drammen–Hokksund, Skeiane–Nærbø og Sira–Egersund–Moi i Rogaland og Godsterminal Eina nord.

Dette medlem viser til den kritiske betydningen av ny rikstunnel gjennom Oslo for å doble kapasiteten på jernbanen og redusere forsinkelser i hele det nasjonale jernbanenettet. Dette medlem stusser over at regjeringen kun foreslår 10 mill. kroner til planlegging av prosjektet, og påpeker at dette ikke vil gi seriøs framdrift i prosjektet. Dette medlem viser til at Venstre derimot løfter fram rikstunnelen som et av flere prioriterte prosjekt, og setter av 250 mill. kroner i planleggingsmidler. Dette medlem understreker at dette er avgjørende for å sikre framdrift i prosjektet.

### **3.15.7 POST 74 TILSKUDD TIL TOGMATERIELL MV., KAN OVERFØRES**

Komiteen merker seg at hensikten med ordningen er å avlaste eiere av tog for merkostnader som følge av innføringen av ERTMS. 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.

### **3.15.8 POST 75 TILSKUDD TIL GODSOVERFØRING FRA VEI TIL JERNBANE**

Komiteen merker seg at tilskuddsordningen skal legges til rette for å overføre gods fra vei til jernbane. Ordningen er innrettet mot kombitransport og vognlast, der konkurranseflatene mot veitransport er størst.

Godstogoperatører kan få en kompensasjon for deler av kostnadene ved å frakte gods på bane.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at aktørene som jobber med gods på bane, er sterkt bekymret over utviklingen innen godstrafikk på bane. Gjentatte forsinkelser, manglende kapasitet, manglende prioritet, irregulære tidtabeller, lave reaksjonsgebyr ved forsinkelser og avbrudd og manglende kryssningsspor gjør at vareiere tvinges over på alternative fraktruter, som i hovedsak er på vei. Dette er en utvikling disse medlemmer ser med uro på. Disse medlemmer merker seg at det er satt av 1,9 mrd. kroner til mindre investeringstiltak på jernbane, som er om lag samme nivå som for 2024, og at Bane NOR planlegger å bruke 270 mill. kroner til å planlegge og gjennomføre godstiltak, samt at det er satt av 104,8 mill. kroner til tilskudd til godsoverføring fra vei til bane. Disse medlemmer deler bekymringen for at manglende organisering og prioritering flytter gods fra bane til vei og støtter bransjens forslag om å sette ned et partssammensatt utvalg som kan se på hvordan det på en mer effektiv og smidig måte kan finnes løsninger som vil bedre situasjonen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det settes ned et partssammensatt utvalg som får i oppdrag å komme frem til forslag som bedrer logistikk for gods-transport og tiltak for å sikre at gods i så stor grad som mulig fraktes på bane.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der denne posten foreslås økt med 45,2 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag til tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.

### **3.15.9 POST 76 TILSKUDD TIL KULTURMINNER I JERNBANESEKTOREN**

Komiteen merker seg at tilskuddet forvaltes av Norsk jernbanemuseum og består av to deler. Den ene delen er grunnstøtte og drifts- og vedlikeholdsstøtte til museumsbanene, og den andre delen er prosjektstøtte.

## **3.16 Kap. 4352 Jernbanedirektoratet**

### **3.16.1 POST 1 DIVERSE INNTEKTER**

Komiteen merker seg at inntektene er knyttet til Norsk jernbanemuseum og kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere og konsulentoppdrag for Norske tog.

## **3.17 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn**

Komiteen viser til at Statens jernbanetilsyn er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for

kontroll og tilsyn etter jernbanelovgivningen. Dette omfatter tog, trikk og T-bane, samt lovene om taubaner og fornøylesinnretninger og statens markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet.

### 3.17.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at i tillegg til beskrevne oppgaver er det lagt opp til at Statens jernbanetilsyn i 2025 skal være tilsynsmyndighet for jernbanesektoren etter lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven). Det er også lagt opp til at Statens jernbanetilsyn i løpet av 2025 får ansvar for å føre tilsyn med taubanevirksomhetenes etterlevelse av krav som gjelder bærende konstruksjoner som bl.a. master og fundament.

## 3.18 Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

### 3.18.1 POST 1 GEBYRER FOR TILSYN MED TAU- OG KABELBANER OG FORNØYELSESINNRETNINGER

Komiteen merker seg at Statens jernbanetilsyns inntekter består av gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger.

## 3.19 Kap. 1370 Posttjenester

### 3.19.1 POST 70 KJØP AV POSTTJENESTER, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at det foreslås å bevilge 1 890,5 mill. kroner til kjøp av posttjenester. Komiteen vil understreke at posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv, og brukerne skal ha tilgang til gode posttjenester i hele landet, samtidig som teknologiutviklingen innebærer at mer og mer av kommunikasjonen skjer digitalt.

Komiteen mener at post- og avisdistribusjon er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv, og er en viktig ordning for demokratiet med tanke på informasjon og bruk av ytringsfriheten.

Komiteen merker seg at regjeringen har satt ned et utvalg som skal gi råd om fremtidens postpolitikk. Utvalget vil bl.a. se på om fallet i brev volumet og de økte utgiftene til ulønnsom brevombæring tilsier at leveringsplikten bør endres. Utvalget skal levere sin rapport ved årsskiftet 2024/25. Komiteen ser frem til å arbeide videre med disse spørsmålene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at bevilgningen til postombæring har økt betydelig de siste årene, og viser til at dette er et resultat av at det blir sendt stadig færre brev. Parallelt leses stadig flere aviser på digitale plattformer. Postombæring blir mer og mer kostbart å administrere. Samtidig går prisen for sending av brev opp, og den re-

lative forskjellen mellom å motta fysiske brev kontra digital post blir svært stor. Disse medlemmer mener dagens finansieringsordning for postombæring bør gjennomgås for å vurdere om det finnes andre modeller, samtidig som man fortsatt sikrer posttjenester i hele landet. Disse medlemmer viser til regjeringens utvalg for fremtidens posttjenester og forventer at regjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag om hvordan dette kan løses på en bedre måte fra budsjettåret 2026.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås å ikke øke postsubsidiene for 2025. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1370 post 70 med 300 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der denne posten foreslås redusert med 275 mill. kroner gjennom reduksjon i omledingsdager til postkasser fra 2,5 til 2 ganger per uke.

## 4. Nærings- og fiskeridepartementet – havn og kyst. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

### 4.1 Kap. 916 Kystverket

Komiteen vil peke på at Norge har en lang kystlinje der forholdene ligger godt til rette for sjøtransport, og at det er viktig at en større andel av godstransport kan overføres fra vei til sjø. Kystverket er en etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning samt lostjenester og meldings- og informasjonstjenester.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at målt i tonn blir rundt 90 pst. av samlet godsmengde i utenrikshandelen fraktet på sjø, mens skip står for om lag halvparten av godstransporten innenriks, målt i transportarbeid. Disse medlemmer merker seg også at det er flere farvannstiltak som er under arbeid, noe som er nødvendig for å imøtekomme behov fra stadig nye og større båter. Videre merker disse medlemmer seg at Kystverket har tilskuddsordninger som skal bidra til å styrke nærskipfarten. Tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner ble opprettet i 2019 og skal bidra til en mer effektiv logistikk i havnene. Tilskuddsordningen for nærskipfart ble avvirket i 2023. Disse medlemmer merker seg videre at aktørene i bransjen

etterlyser fortløpende i et forpliktende klimapartnerskap med den maritime næringen.

#### **4.1.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER, KAN NYTTES UNDER POST 45**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

#### **4.1.2 POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER, KAN OVERFØRES**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

#### **4.1.3 POST 22 DRIFTSUTGIFTER BRUKERFINANSIERTE TJENESTER, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 46**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

#### **4.1.4 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHOLD, KAN OVERFØRES**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

#### **4.1.5 POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFSELSE OG VEDLIKEHOLD, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 1**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

#### **4.1.6 POST 46 STØRRE UTSTYRSANSKAFSELSE OG BRUKERFINANSIERTE TJENESTER, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 22**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

#### **4.1.7 POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNEANLEGG, KAN OVERFØRES**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en økning på kap. 916 post 60 med 30 mill. kroner.

#### **4.1.8 POST 71 TILSKUDD TIL EFFEKTIVE OG MILJØVENNLIGE HAVNER, KAN OVERFØRES**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

## **4.2 Kap. 3916 Kystverket**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

## **5. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse**

### **5.1 Kap. 1541 IT- og ekompolitikk**

#### **5.1.1 POST 22 UTVIKLING, GJENNOMFØRING OG SAMORDNING AV IT- OG EKOMPOLITIKKEN, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 70**

Bevilgningen på posten brukes til tiltak for å gjennomføre og utvikle IT- og ekompolitikken. Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 136 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2025, jf. Innst. 2 S (2024–2025), der det foreslås en reduksjon på kap. 1541 post 22 med 119,9 mill. kroner.

#### **5.1.2 POST 60 BREDBÅNDSUTBYGGING**

Komiteen viser til målet om at alle husholdninger og virksomheter i Norge skal ha tilbud om høyhastighetsbredbånd med minst 100 Mbit/s nedlastingshastighet innen utgangen av 2025 og tilbud om minst 1 gigabit per sekund (1 000 Mbit/s) nedlastingshastighet og 100 Mbit/s opplastingshastighet i 2030. Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 415,6 mill. kroner til formålet i 2025.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil understreke at selv om man har kommet svært langt i å nå målet om full bredbånddekning, så er det fortsatt en rekke husstander og virksomheter som ikke har slik tilgang. Det er derfor viktig å opprettholde tempoet i utbygging av bredbånd i områder der det ikke er kommersielt grunnlag for utbygging, gjennom å opprettholde den statlige bevilgningen. Flertallet merker seg at Høyre foreslår å kutte bevilgningen til utbygging av bredbånd med 200 mill. kroner, noe som ville innebåret nær en halvering av den statlige innsatsen. Flertallet vil advare mot konsekvensene av et slikt drastisk kutt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at den digitale grunnmuren i Norge både er rask og robust, med noen av verdens beste nettverk. Til tross for utfordrende topografi og klima har Norge i dag et av verdens best utbygde bredbåndnett. Den gode bredbånddekningen er i hovedsak oppnådd gjennom konkurranse i markedet. Disse medlemmer understreker at den markedsbaserte politikken, der kommersielle aktører i hovedsak står for utbygging og finansiering av mobil- og bredbåndstilbudet, har ligget fast i mange år og er svært vellykket. I 2023 investerte ekombransjen over 12 mrd. kroner i nettene, både for å bygge dekning og modernisere eksisterende nett og for økt robusthet. Disse medlemmer mener det først og fremst er markedets jobb å bygge og drive den digitale infrastrukturen. Politikens jobb er å sørge for rammebetingelsene som sørger for at Norge fortsatt er verdensledende på mobil- og bredbåndsinfrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at utbyggingen av bredbånd går så raskt at en statlig støtteordning sliter med å henge med i hvor det trengs tilskudd. Høyre reduserer derfor i sitt alternative budsjett tilskuddet til bredbånd på post 60. Disse medlemmer er helt enig i at alle skal kobles på, og stiller seg bak målet om at alle husstander skal ha tilbud om høyhastighetsbredbånd i løpet av 2025.

Komiteens medlem fra Venstre mener det er sentralt å styrke innsatsen på digitaliseringsområdet med økte bevilgninger til bredbåndsutbygging, og sørge for en sikker og fremtidsrettet digital infrastruktur.

Dette medlem viser til at regjeringen har satt et mål om å sikre alle husstander og virksomheter bredbånd med en nedlastingshastighet på minst 100 megabit per sekund, innen utgangen av 2025. Dette medlem viser videre til svar på budsjettspørsmål 35 fra Venstres fraksjon om at regjeringens bevilgningsforslag på 415,6 mill. kroner ikke strekker til for å nå dette målet. Ifølge Nasjonal kommunikasjonsmyndighet må det minst 165 mill. kroner til for å nå målet. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, som nettopp foreslår å øke tilskuddet til bredbåndsutbygging i distriktene med 165 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag for å nå dette målet.

### **5.1.3 POST 70 FORVALTNINGSUTVIKLING, IT- OG EKOMPOLITIKK, KAN NYTTES UNDER POST 22**

Komiteen viser til proposisjonen og har ingen merknader.

## **5.2 Kap. 1542 Internasjonalt samarbeid**

### **5.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER**

Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 5,2 mill. kroner.

### **5.2.2 POST 70 INTERNASJONALE PROGRAM, KAN OVERFØRES**

Komiteen viser til at bevilgningen dekker EU-program som Norge deltar i etter EØS-avtalen, og som er knyttet til digitalisering av samfunn, næringsliv og forvaltning. Komiteen merker seg at det samlet foreslås å bevilge 344,1 mill. kroner, men at det er knyttet noe usikkerhet til utregningen av kontingentkravene fra Europakommisjonen, som ikke er klar før høsten 2025.

### **5.2.3 POST 71 NY NASJONAL MEDFINANSIERING OG MOBILISERING, KAN OVERFØRST**

Komiteen merker seg at det foreslås å opprette en ny post for å dekke utgifter til nasjonal medfinansiering og mobilisering knyttet til EU-programmet DIGITAL. Det foreslås å bevilge 20 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der denne posten foreslås økt med 30 mill. kroner, for å styrke medfinansieringsordningen DIGITAL.

## **5.3 Kap. 4542 Internasjonalt samarbeid**

### **5.3.1 POST 1 REFUSJON FRA UTENRIKSDEPARTEMENTET**

Komiteen merker seg at inntektsanslaget for 2025 på 3,3 mill. kroner gjelder 18 pst. av bidraget til Den internasjonale teleunion, jf. kap. 1541 post 70. Komiteen merker seg at det foreslås å bevilge 3,3 mill. kroner.

## **5.4 Kap. 1543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet**

Komiteen viser til at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er et forvaltningsorgan under Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet som ivaretar tilsynsfunksjoner på områdene for bl.a. elektronisk kommunikasjon og postområdet, som Samferdselsdepartementet har ansvaret for.

#### 5.4.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er det sentrale, utøvende tilsyns- og kontrollorganet på områdene for post, elektronisk kommunikasjon og elektroniske tillitstjenester i Norge. Den nasjonale kommunikasjonsmyndigheten skal også få en rolle som tilsynsmyndighet for datasentre, jf. ny ekomlov i Prop. 93 LS (2023–2024). Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 273,8 mill. kroner til driften.

#### 5.4.2 POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFSELSE OG VEDLIKEHOLD, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at bevilgningen kan brukes til måleutstyr for tilsynsvirksomhet på frekvensområdet, videreutvikling av den nasjonale kommunikasjonsmyndighetens IT-løsninger og -utstyr, samt utvikling av analysemodeller som brukes i arbeidet med reguleringen av markedene. Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 17,6 mill. kroner.

#### 5.4.3 POST 70 TELESIKKERHET OG -BEREDSKAP, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at bevilgningen i 2025 skal bidra til drift av systemet for mobilbasert befolkningsvarsling, Nødvarsel. I tillegg kan det bli aktuelt å gjennomføre andre tiltak i lys av den sikkerhetspolitiske situasjonen. Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 195,1 mill. kroner til formålet.

#### 5.4.4 POST 71 FUNKSJONELL INTERNETTLILGANG TIL ALLE, KAN OVERFØRST

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 6 mill. kroner til formålet. Husholdninger og små og mellomstore virksomheter som ikke kan få et tilbud om et fungerende internett gjennom markedsbasert utbygging eller gjennom eksisterende offentlige virkemidler, skal sikres mulighet for funksjonell internetttilgang gjennom innkjøpsordningen.

#### 5.4.5 NY KAP. 1544 POST 1

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at det må etableres et uavhengig organ, inspirert av Bioteknologirådet, for å gi råd når det gjelder spørsmål knyttet til kunstig intelligens. Rådet skal løfte etiske debatter, veilede om ansvarlig bruk og på sikt kunne fungere som et algoritmetilsyn. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett for 2025, der det foreslås å sette av 10 mill. kroner på kapittel 1544 post 1 for å opprette et KI-råd. Disse medlemmer mener videre at det vil være naturlig å videreutvikle den etiske og

tekniske kompetansen som bygges opp på området, til et lovhjemlet algoritmetilsyn.

### 5.5 Kap. 4534 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

#### 5.5.1 POST 1 DIVERSE GEBYR

Komiteen merker seg at det foreslås å bevilge 334 000 kroner i gebyrinntekter. Dette består hovedsakelig av gebyrer knyttet til tillatelser for radioamatører og gebyrer for radioutstyr i luftfartøy.

#### 5.5.2 POST 70 INNTEKTER FRÅ GJENNOMFØRDE FREKVENSAUKSJONAR

Komiteen merker seg at det foreslås å bevilge 887,1 mill. kroner, som omfatter inntekter fra frekvensauksjoner.

## 6. Oppfølging av anmodningsvedtak

Komiteen viser til at regjeringen i budsjettproposisjonen gjør rede for oppfølging av i alt 47 anmodningsvedtak under Samferdselsdepartementets ansvarsområde, samt 2 anmodningsvedtak omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) fra Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet, som hører under komiteens ansvarsområde – vedtak nr. 1066 (2020–2021) og vedtak nr. 718 (2023–2024).

Komiteen viser til at anmodningsvedtakene behandles endelig ved behandlingen av Meld. St. 4 (2024–2025) Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings-sesjonen 2023–2024. Komiteen viser til at den derfor vil komme med sine merknader til oppfølging av anmodningsvedtakene i brev til kontroll- og konstitusjonskomiteen i forbindelse med den endelige behandlingen av anmodningsvedtakene i Meld. St. 4 (2024–2025).

## 7. Forslag fra mindretall

### Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen igangsette testprosjekt på en til to togstrekninger for å teste ut sensorteknologi som kan forebygge ulykker forårsaket av dyr, ras og skred. Evaluering av tiltaket forelegges Stortinget i forbindelse med statsbudsjett for 2026.

### Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen vurdere å inkludere Nye Veier i oppdraget om å bygge ut døgnhvileplasser med ladeinfrastruktur.

**Forslag fra Høyre og Venstre:***Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2025 evaluere funnene i kunnskapsprogram for pilotprosjekt for utslippsfrie anleggsplasser og vurdere om mål, tildelinger og oppnådde resultater er i tråd med ønsket utvikling.

*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen legge fram en evalueringsrapport som viser hvordan gratis ferjer har virket inn på de enkelte samband, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2025. Rapporten skal inkludere miljøkonsekvenser ved innføring av gratisferjer og en

vurdering i samråd med veieier av hvordan ordningen kan forbedres for de reisende.

*Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med bransjeforeninger, komme opp med tiltakspakker eller incentivordninger som effektiviserer og minker varetransport i by gjennom å øke effektivitet og fyllingsgrad i varetransporten.

*Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det settes ned et partssammensatt utvalg som får i oppdrag å komme frem til forslag som bedrer logistikk for gods-transport og tiltak for å sikre at gods i så stor grad som mulig fraktes på bane.

## 8. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

### Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2025 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
916		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45.....	1 295 560 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, kan overføres.....	87 472 000	
	22	Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 46.....	1 090 350 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres .....	936 148 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1 .....	200 096 000	
	46	Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 22 .....	22 289 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres .....	80 514 000	
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, kan overføres .....	128 660 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter.....	189 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter .....	12 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner.....	37 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	77 300 000	
	73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan .....	7 600 000	



Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
1301	Forskning og utvikling mv.		
	70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, <i>kan overføres</i> .....	27 400 000	
	71 Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i> .....	77 300 000	
	72 Norges forskningsråd – NTP-formål, <i>kan overføres</i> .....	41 000 000	
	73 Tilskudd til Innovasjon Norge .....	35 000 000	
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> .....	2 427 100 000	
1313	Luftfartstilsynet		
	1 Driftsutgifter.....	317 800 000	
	21 Spesielle driftsutgifter .....	9 200 000	
1314	Statens havarikommisjon		
	1 Driftsutgifter.....	101 300 000	
1315	Tilskudd til Avinor AS		
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i> .....	2 516 000 000	
	72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart .....	40 800 000	
1320	Statens vegvesen		
	1 Driftsutgifter.....	4 915 000 000	
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> .....	10 791 100 000	
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> .....	2 496 900 000	
	29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 30</i> .....	6 510 400 000	
	30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i> .....	10 807 700 000	
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	450 700 000	
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i> .....	1 500 000	
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i> .....	40 000 000	
	67 Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i> .....	50 000 000	
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i> .....	3 284 100 000	
	73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene .....	768 100 000	
1321	Nye Veier AS		
	70 Tilskudd til Nye Veier AS .....	6 755 000 000	
1323	Vegtilsynet		
	1 Driftsutgifter.....	21 000 000	
1330	Særskilte transporttiltak		
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> .....	350 600 000	
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes .....	1 228 400 000	
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i> .....	172 600 000	
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	22 100 000	
	78 Tettere samarbeid om data.....	37 500 000	
1332	Transport i byområder mv.		
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> .....	2 365 000 000	
	66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30</i> .....	4 547 000 000	
1352	Jernbanedirektoratet		
	1 Driftsutgifter.....	397 200 000	
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> .....	146 000 000	

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> .....	5 982 100 000	
	71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i> .....	6 596 700 000	
	72 Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringer .....	7 445 000 000	
	73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i> .....	11 106 200 000	
	74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i> .....	154 600 000	
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane .....	104 800 000	
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren .....	40 900 000	
1354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Driftsutgifter .....	112 800 000	
1370	Posttenester		
	70 Kjøp av posttenester, <i>kan overføres</i> .....	1 890 500 000	
1541	IT- og ekompolitikk		
	22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> .....	136 029 000	
	60 Bredbåndsutbygging .....	415 632 000	
	70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i> .....	26 816 000	
1542	Internasjonalt samarbeid		
	1 Driftsutgifter .....	5 248 000	
	70 Internasjonale program .....	344 060 000	
	71 Nasjonal medfinansiering og mobilisering, <i>kan overføres</i> .....	20 000 000	
1543	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1 Driftsutgifter .....	273 781 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	17 646 000	
	70 Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> .....	195 136 000	
	71 Funksjonell internettilgang til alle, <i>kan overføres</i> .....	5 975 000	
	<b>Totale utgifter</b>		<b>100 789 312 000</b>

## Inntekter

3916	Kystverket		
	2 Andre inntekter .....	11 529 000	
4300	Samferdselsdepartementet		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	850 000	
4313	Luftfartstilsynet		
	1 Gebyrinntekter .....	154 700 000	
4320	Statens vegvesen		
	1 Salgsinntekter m.m. ....	166 700 000	
	2 Diverse gebyrer .....	475 900 000	
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	136 300 000	
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften .....	735 000 000	
4330	Særskilte transporttiltak		
	1 Gebyrer .....	22 100 000	
4352	Jernbanedirektoratet		
	1 Diverse inntekter .....	6 100 000	
4354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger .....	15 600 000	
4542	Internasjonalt samarbeid		

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
4543	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	3 335 000	
	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1 Diverse gebyrer .....	334 000	
	70 Inntekter fra gjennomførte frekvensauksjoner .....	887 100 000	
<b>Totale inntekter</b>			<b>2 615 548 000</b>

## II

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 916 post 1	kap. 3916 post 2
kap. 916 post 22	kap. 5574 post 77
kap. 916 post 45	kap. 3916 post 2
kap. 916 post 46	kap. 5574 post 77

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen og berører derfor også kap. 1633 post 1 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.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av fiskerihavner under kap. 3916 post 2 til følgende formål under kap. 916 post 30:
- dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
  - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

## III

*Fullmakt til å overskride*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan overskride bevilgningen under kap. 916 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

## IV

*Bestillingsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan:

- gi Kystverket fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning under kap. 916 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget med samlet ramme for gamle og nye forpliktelser med inntil 648 mill. kroner.
- gi Kystverket fullmakt til å inngå forpliktelser for inntil 90 mill. kroner ut over bevilgningen under kap. 916 Kystverket, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold til ombygging av fartøyene OV Bøkfjord, OV Skomvær og OV Utvær slik at de får hybrid fremdrift.

## V

*Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme
916	Kystverket	
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	85,2 mill. kroner
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	176 mill. kroner

## VI

*Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan gi Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv., mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

## VII

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
kap. 1320 postene 1, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 1
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 2
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 3
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 4
kap. 1352 post 1	kap. 4352 post 1
kap. 1354 post 1	kap. 4354 post 1

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen og berører derfor også kap. 1633 post 1 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.

## VIII

*Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi tilsagn om tilskudd ut over 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	210 mill. kroner
	72 Norges forskningsråd – NTP-formål	358 mill. kroner
1320	Statens vegvesen	
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
	67 Militær mobilitet på fylkesveier	50 mill. kroner
1352	Jernbanedirektoratet	
	74 Tilskudd til togmateriell mv.	725 mill. kroner

## IX

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

- forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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			
			2026	2027	2028	2029
1352	Jernbanedirektoratet					
	72 Kjøp av infrastruktur- tjenester – fornying og mindre investeringer	24 570 mill. kroner	6 700 mill. kroner	6 330 mill. kroner	5 960 mill. kroner	5 580 mill. kroner

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
	73 Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer	38 500 mill. kroner	10 500 mill. kroner	9 920 mill. kroner	9 330 mill. kroner	8 750 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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		9 840 mill. kroner
			4 430 mill. kroner

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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	500 mill. kroner

X

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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		21 580 mill. kroner
			7 550 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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			
			2026	2027	2028	2029
1352	Jernbanedirektoratet					
	71 Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold	21 780 mill. kroner	5 940 mill. kroner	5 610 mill. kroner	5 280 mill. kroner	4 950 mill. kroner

## XI

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for kjøp av transporttjenester*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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	34 750 mill. kroner	3 600 mill. kroner
1352	Jernbanedirektoratet		
	70 Kjøp av persontransport med tog	34 790 mill. kroner	6 520 mill. kroner

## XII

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over 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	27 000 mill. kroner	6 750 mill. kroner

## XIII

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## XIV

*Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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 8 300 mill. kroner
- gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 14 300 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

## XV

*Statlig delgaranti i bompengeprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å gi tilsagn om statlig selvskyldnergaranti:

- for inntil 684 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Røldal–Seljestad i Vestland fylke
- for inntil 3 964 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus fylke

Det er et vilkår for garantistillelse at Vestland fylkeskommune og Akershus fylkeskommune stiller samme type garanti for den resterende delen av det maksimale garantibeløpet på henholdsvis 1 367 mill. kroner og 7 928 mill. kroner. Det kreves ikke garantiprovisjon for den statlige delgarantien.

## XVI

*Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 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.

## XVII

*Fullmakt til å nettopostere i statsregnskapet og postere mot mellomværendet med statskassen*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

1. nettoføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprojekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 1 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 1 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevings-systemer for bompenger.
2. føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettoført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

## XVIII

*Oslopakke 3*

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2025 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 250 mill. kroner til investeringer og drift innenfor Oslopakke 3.

## XIX

*Oppheving av anmodningsvedtak*

Vedtak nr. 830, 20. juni 2024, oppheves.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. desember 2024

**Sigbjørn Gjelsvik**

leder

**Jone Blikra**

ordf. for kap. 1352, 1354, 4352 og 4354

**Liv Kari Eskeland**

ordf. for kap. 1301

**Christian Torset**

ordf. for kap. 1370

**Kristin Ørmen Johnsen**

ordf. for kap. 1332

**Heidi Anita Lindkvist Holmgren**

ordf. for kap. 916 og 3916

**Tom Einar Karlsen**

ordf. for kap. 1541, 1542, 1543, 4542 og 4543

**Erlend Larsen**

ordf. for kap. 1310, 1313, 1315 og 4313

**Geir Inge Lien**

ordf. for kap. 1330 og 4330

**Marte Mjøs Persen**

ordf. for kap. 1320 og 4320

**André N. Skjelstad**

ordf. for kap. 1314 og 1323

**Morten Stordalen**

ordf. for kap. 1321

**Frank Edvard Sve**

ordf. for kap. 1300 og 4300

VEDLEGG



Statsråden

Stortingets Presidentskap  
Ekspedisjonskontoret  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/659-

4. november 2024

### **Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet – rettinger**

Jeg viser til Prop. 1 S (2024–2025) som ble lagt fram for Stortinget 7. oktober 2024. Det er oppdaget noen feil i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2024–2025).

#### **På side 94, første spalte, andre avsnitt i strekliste står det:**

«- utbedringstiltak på strekningen Djupevik–Kviturtunnelen på rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland»

*Dette skal være:*

«- utbedringstiltak på strekningen Djupevik–Kviturtunnelen på rv. 13 Skare–Sogndal i Vestland»

#### **På side 134, i fotnote 1 til tabell 4.24 Metrobuss står det:**

«Styringsramme inkl. mva.»

*Dette skal være:*

«Styringsramme ekskl. mva.»

Med hilsen

Jon-Ivar Nygård









