



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2489-

Dato
30. april 2025

Dok 8:194 S (2024-2025) om revidering av NTP i lys av den geopolitiske situasjonen

Jeg viser til brev av 10. april 2025 fra transport- og kommunikasjonskomiteen. Samferdselsdepartementet blir der bedt om en vurdering av det vedlagte representantforslaget, jf. Dok 8:194 S (2024-2025) om revidering av Nasjonal transportplan (NTP) i lys av den geopolitiske situasjonen. De fem forslagene er besvart enkeltvis under.

Innledningsvis vil jeg fremholde at transportpolitikken som regjeringen la frem i NTP 2025-2036 er utformet innenfor rammen av nasjonale klima- og miljømål og internasjonale avtaler, en endret sikkerhetspolitisk situasjon og redusert økonomisk handlingsrom. Mens NTP 2022-2033 forutsatte et omfang av utbygging av store investeringsprosjekter som ikke var realistisk, prioriterer regjeringen i ny NTP en satsing på drift og vedlikehold, fornying og mindre investeringstiltak. Dette gir høy måloppnåelse, bedre transportløsninger i hele landet, styrket samfunnssikkerhet og beredskap, og vi ruster transportinfrastrukturen for klimaendringene. Vridningen fra store investeringsprosjekter er også positivt for å redusere klimagassutslipp og arealinngrep.

Ved utarbeiding av NTP 2025-2036 var det et premiss at den skulle ivareta hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap. Transportplanen gir et godt utgangspunkt for å sikre at hensynet til samfunnssikkerheten og beredskap tilpasses den aktuelle geopolitiske situasjonen. Jeg kan derfor ikke se at det er behov for å fremskynde revideringen av transportplanen, som vanligvis skjer hvert fjerde år.

Et av de viktigste grepene i NTP 2025-2036 er satsingen på drift og vedlikehold og fornying, som vil gi sikker og pålitelig infrastruktur med god oppetid. Den økte innsatsen på dette området vil også ha positiv effekt for kapasitet og militær mobilitet i transportsystemet. Det er

også flere prosjekter og tiltak foreslått i planperioden som understøtter både militære behov og Norges bidrag i NATO. Videre gir regjeringen føringer i NTP 2025-2036 om at tiltak som støtter effektiv militær mobilitet skal hensyntas i den videre oppfølgingen av planen.

Som kjent skjer oppfølgingen av prioriteringene i Nasjonal transportplan gjennom de årlige budsjettene. Det er også slik at ressursbruken det enkelte budsjettår må tilpasses det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet.

Forslag 1: Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av Nasjonal transportplan med sikte på å ta ut motorveiprosjekter for å frigjøre midler til mer samfunnskritisk infrastruktur.

Bedre og mer forutsigbar fremkommelighet er viktig for samfunnssikkerhet og beredskap. Det er derfor viktig å ruste opp riksveinettet for å sikre bæreevnen på vei og bruinfrastruktur, slik at vi kan håndtere nasjonale og allierte behov knyttet til forsvaret av Norge.

Regjeringen legger i NTP 2025-2036 til grunn prioritering av ressursbruken slik at vi skal ta vare på den infrastrukturen vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må. I tråd med denne strategien prioriterer regjeringen drift, vedlikehold og fornying av riksveinettet. Videre prioriterer regjeringen utbedringsstrekninger på de deler av veinettet der det er mer hensiktsmessig å utbedre eksisterende infrastruktur enn å bygge nytt. For de store prosjektene har regjeringen, ved sammensetning av planporteføljen, lagt vekt på bl.a. samfunnssikkerhet og beredskap, skredsikring og god regional balanse.

Statens vegvesen har i samarbeid med Forsvaret vurdert kritikaliteten i riksveinettet. Det vil mange steder være behov for mindre investeringer i tiltak for å sikre militær mobilitet. Det gjelder særlig oppgradering av bruer på veinettet. Flere av utbedringsstrekningene som er lagt inn i NTP 2025-2036 er viktige for Forsvaret. E14 mellom Stjørdal og Riksgrensen er trukket frem i transportplanen som et slikt aktuelt tiltak. For de store veiprosjektene har regjeringen i statsbudsjettet for 2025 prioritert prosjektstart på E45 Kløfta, som er viktig for bl.a. militær mobilitet i Finnmark.

Videre er det en rekke fylkesveistrekninger som er viktige for militær mobilitet. Regjeringen har i budsjettet for 2025 innført en øremerket tilskuddsordning for opprusting av et utvalg kritiske bruer, som en oppfølging av satsingen varslet i NTP 2025-2036.

Jeg mener vi gjennom de foreslåtte prioriteringene i NTP 2025-2036 vil styrke den militære mobiliteten. Samtidig er prosjektene som inngår i planporteføljen bl.a. viktige for å sikre bedre og mer forutsigbar fremkommelighet. Vurderingene mellom ulike hensyn som ble gjort i utarbeidelsen av NTP 2025-2036 tok høyde for problemstillinger knyttet til samfunnskritisk infrastruktur, og jeg mener derfor at det ikke er behov for å ta ut prosjekter fra planporteføljen. Det vil også være slik at prioriteringen av hvilke prosjekt som skal startes opp skjer i de årlige budsjettene.

Forslag 2: Stortinget ber regjeringen fremme forslag til revidering av Nasjonal transportplan med sikte på å sikre jernbanestrekninger som er kritiske med tanke på forsvar og beredskap.

Jernbanen utgjør et viktig bidrag til samfunnssikkerheten og Norges forsvarsevne. I regjeringens langsiktige strategi for utviklingen av jernbanen frem mot 2050, lagt frem i NTP 2025-2036, er ett av hovedpunktene å *«Gjennomføre tiltak for å legge til rette vekst i godstransport på jernbane og ivareta hensynet til militær mobilitet»*. Som det fremgår av strategien vil regjeringen legge til rette for vekst i klimavennlig godstransport på bane, samtidig som jernbanen skal være med på å sikre Forsvarets behov for transport og styrke beredskapsevnen.

Regjeringen har i NTP 2025-2036 lagt til grunn prioritering av ressursbruken slik at vi skal ta vare på den infrastrukturen vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må. I tråd med denne strategien legges det i transportplanen opp til å øke innsatsen til drift, vedlikehold og fornying som er nødvendig for å holde jernbaneinfrastrukturen åpen, og for å opprettholde driftsstabiliteten. Innenfor mindre, målrettede investeringstiltak på miljø- og sikkerhetsområdet vil det også bli prioritert tiltak som understøtter militær mobilitet, bedrer beredskapsevnen og styrker samfunnssikkerheten. Videre har regjeringen gjennom prioritering av større infrastrukturtiltak styrket nord-sør og øst-vest aksene, blant annet gjennom å øke kapasiteten på jernbanen mellom Oslo og Narvik og på Ofotbanen.

Jeg mener vi gjennom den innrettingen av ressursbruken som det er lagt opp til i NTP 2025-2036 bidrar til å sikre jernbanestrekninger som er kritiske med tanke på forsvar og beredskap, og at hensynet som tas opp i forslaget dermed er ivaretatt.

Forslag 3: Stortinget ber regjeringen gå i dialog med svenske og finske myndigheter for utarbeidelse av et felles rammeverk i eller utenfor NATO for finansiering og planlegging av viktige jernbaneprosjekter i Norden med forsvars- og sikkerhetspolitisk relevans.

Internasjonalt samarbeid på transportområdet er viktig, ikke minst med våre nærmeste naboland. Dette skyldes både at mye transport går over landegrensene og at transportnettene henger sammen. Betydningen av samarbeidet med svenske og finske myndigheter har økt siden de trådte inn i NATO. Forslagsstillerne ber om at regjeringen går i dialog med disse. Regjeringen er imidlertid allerede godt i gang med en rekke initiativer, både bilateralt, innenfor nordiske samarbeidsorganer og innenfor NATO. Dette gjelder både politiske møter og faglige fora.

Det har vært flere møter på regjeringens nivå med våre nordiske kolleger de siste årene, og vi har blitt enige om flere konkrete initiativ. Eksempelvis ble det i toppmøtet mellom de norske,

svenske og finske statsledere i Bodø i 2024 kommunisert enighet om å styrke det militære og sivile samarbeidet i nord samt etablering av en strategisk korridor for militær mobilitet gjennom Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland. Forsvarsministrene har fått i oppgave å lede dette arbeidet, i samarbeid med sivile aktører.

Det sivile samarbeidet vil være avgjørende for å sikre mest mulig sømløs og effektiv transport over landegrensene i fred, krise og krig. På norsk side vil en viktig del av oppfølgingen være å styrke rammene for hvordan militære behov meldes til transportmyndighetene og følges opp videre i langtidsplanlegging i transportsektoren. Regjeringen har etablert et rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur. Dette er forankret i både NTP 2025-2036 og i Langtidsplanen for forsvarssektoren 2025-2036, og skal bidra til å sikre effektiv kartlegging og prioritering av Forsvarets og NATOs behov for transportinfrastruktur. Samtidig må behovene og prioriteringene koordineres mellom de nordiske landene hvis vi skal få mest mulig effekt ut av transportsystemene våre sett under ett. Når det gjelder jernbane, er det etablert samarbeid med svenske myndigheter knyttet til planlegging og utvikling på alle de grensekryssende strekningene. På noen av strekningene er det på bakgrunn av konkrete forhold større vekt på hensynet til forsvar og beredskap enn andre steder.

I transportsektoren er det etablert to hovedstrømmer innen det nordiske beredskapssamarbeidet, på henholdsvis departements- og virksomhetsnivå. Dette skal være komplementært til samarbeidet som skjer i forsvarssektoren, blant annet gjennom NORDEFCO, som er et nordisk forsvarssamarbeid mellom Norge, Sverige, Finland, Island og Danmark.

På departementsnivå foregår det nordiske beredskapssamarbeidet innen Nordic Working Group on Resilience and Preparedness, hvor Samferdselsdepartementet deltar. Lederskapet for denne gruppen roterer årlig, og Norge har i år tatt over lederskapet fra Sverige. På virksomhetsnivå har man bygget ut det som opprinnelig var et finsk-svensk samarbeid (FISE) til det som nå er Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC) med alle de fem nordiske landene som deltagere. Norske transportvirksomheter (Statens vegvesen, Bane NOR, Luftfartstilsynet og Avinor) har siden 2022 deltatt på flere møter gjennom dette samarbeidet. Kystverket er nytt medlem.

Departementsgruppen har gitt NTPC i oppdrag å starte arbeidet med et faktagrunnlag som setter de nordiske landene i stand til å vurdere og prioritere grensekryssende forbindelser som er viktige for sivil transportberedskap og militær mobilitet. De vil rapportere på fremdrift i dette arbeidet i forbindelse med det nordiske transportministtermøtet i Helsinki i mai.

Jeg vil understreke at rammene som gjelder for ordinære planleggings- og budsjettprosesser gjelder også for planlegging og finansiering av tiltak som vi samarbeider med våre allierte om når det gjelder transportsektorens bidrag til å styrke forsvars- og beredskapsevnen. Slik kan vi være trygge på at vurderingene som gjøres er helhetlige og er mulige å følge opp gjennom etablerte systemer. Jeg mener derfor intensjonen med forslaget er godt ivaretatt med de

prosessene som er beskrevet, og jeg ser derfor ikke behov for noen ytterligere initiativ her nå.

Forslag 4: Stortinget ber regjeringen sikre finansiering til klimatilpassede tiltak i transportsektoren for å øke motstandsdyktigheten mot ekstremvær og andre trusler.

En viktig satsingsområde i NTP 2025-2036 er å gjøre transportinfrastrukturen bedre tilpasset fremtidens klima. Dette gjelder både ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur. Ny infrastruktur skal dimensjoneres til et fremtidig klima.

Den økte satsingen på drift, vedlikehold og mindre investeringstiltak er et svært viktig grep for å gjøre den eksisterende infrastrukturen mer robust og driftssikker, slik at den bedre kan tåle klimarelaterte naturhendelser. Planene for å bedre infrastrukturtilstanden for jernbane, riksvei og fylkesvei er en viktig del av klimatilpasningsarbeidet som gjøres. For vei vil vedlikeholdsetterslepet reduseres med de prioriterte midlene til fornying og investeringer. For jernbane vil økt ressursinnsats til vedlikehold og fornying bidra til at Bane NOR kan utføre tiltak som reduserer jernbaneinfrastrukturens sårbarhet mot klimaendringer.

Jeg mener at vi gjennom prioriteringene i NTP bidrar til å øke motstandsdyktighet mot ekstremvær og andre trusler, og at hensynet som tas opp i forslaget dermed er ivarettatt.

Forslag 5: Stortinget ber regjeringen sikre at innkjøp til samferdselssektoren skjer fra leverandører som ikke ha bindinger til land som utgjør en sikkerhetstrussel mot Norge.

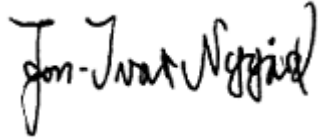
Samferdselssektoren er stor og sammensatt, og de ulike aktørene i sektoren baserer seg i varierende grad på en rekke internasjonale verdi- og forsyningskjeder i sin virksomhet. Leverandører med bindinger til land som utgjør en sikkerhetstrussel mot Norge kan potensielt inngå i disse verdi- og forsyningskjedene, som gjerne er lange.

Dette er en problemstilling jeg tar på alvor. I transportsektoren er det derfor utarbeidet retningslinjer for hvordan virksomheter skal håndtere økonomisk aktivitet med utenlandske aktører som kan utgjøre en risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet. Videre har regjeringen varslet i totalberedskapsmeldingen at den vil klargjøre muligheten for å stille krav til sikkerhet og beredskap i offentlige innkjøp. Regjeringen vil også bidra til god veiledning om sikkerhet og beredskap i offentlige anskaffelser, som blant annet å identifisere kategorier av innkjøp hvor det er særlig viktig å stille slike krav.

Jeg mener representantenes forslag nr. 5 er unyansert, og at konsekvensene av å utestenge leverandører fra enkeltstater ikke er tilstrekkelig utredet. Vi skal alltid ivareta våre nasjonale sikkerhetsinteresser, og det kan være gode grunner til å vise forsiktighet overfor enkeltland,

men utgangspunktet må være grundige verdi- og risikovurderinger i den enkelte innkjøpsprosess.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style with a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård