



STORTINGET

Innst. 13 S

(2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen
om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026, kapitler under
Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet
(rammeområde 17)

Prop. 1 S (2025–2026)

Innhold

	Side
1. Innledning.....	1
1.1 Oversikt over budsjettforslaget.....	1
1.2 Komiteens behandling.....	2
2. Oversikt over regjeringens budsjettforslag.....	2
3. Generelle merknader for rammeområde 17.....	4
3.1 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.....	4
3.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet.....	4
3.3 Generelle merknader fra Høyre.....	6
3.4 Generelle merknader fra Rødt.....	8
3.5 Generelle merknader fra Miljøpartiet De Grønne.....	8
4. Oversikt over partienes forslag.....	10
5. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse.....	15
5.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet.....	15
5.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.....	16
5.3 Kap. 1310 Flytransport.....	17
5.4 Kap. 1313 Luftfartstilsynet.....	18
5.5 Kap. 4313 Luftfartstilsynet.....	18
5.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon.....	18
5.7 Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS.....	18
5.8 Kap. 1320 Statens vegvesen.....	19
5.9 Kap. 4320 Statens vegvesen.....	24
5.10 Kap. 1321 Nye Veier AS.....	25
5.11 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak.....	26
5.12 Kap. 4330 Særskilte transporttiltak.....	27
5.13 Kap. 1332 Transport i byområder mv.....	27
5.14 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet.....	28
5.15 Kap. 4352 Jernbanedirektoratet.....	32
5.16 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn.....	32
5.17 Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn.....	32
5.18 Kap. 1358 Norske tog AS.....	32
5.19 Kap. 4358 Norske tog AS.....	33
5.20 Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS.....	33
5.21 Kap. 5641 Renter fra Norske tog AS.....	33
5.22 Kap. 5672 Bane NOR SF – Utbytte.....	33
5.23 Kap. 1370 Posttjenester.....	33
6. Nærings- og fiskeridepartementet – havn og kyst. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	33
6.1 Kap. 916 Kystverket.....	33
6.2 Kap. 3916 Kystverket.....	34
7. Oppfølging av anmodningsvedtak.....	34
8. Komiteens tilråding.....	37

Vedlegg



STORTINGET

Innst. 13 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2026, kapitler under Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

1. Innledning

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Sandra Bruflot og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til Stortingets forretningsorden § 43 om fagkomiteenes behandling av statsbudsjettet.

Komiteen viser til at regjeringen Støre la frem Prop. 1 S (2025–2026) 15. oktober 2025.

Komiteen viser til at transport- og kommunikasjonskomiteen ved Stortingets vedtak 20. oktober 2025 ble tildelt kapitler og romertallsvedtak på rammeområde 17, jf. Innst. 18 S (2025–2026).

Komiteen viser til at regjeringens budsjettforslag for 2026 bygger på Nasjonal transportplan (NTP) for 2025–2036. Komiteen viser til at regjeringen foreslår

å bevilge 101,7 mrd. kroner i utgifter under rammeområde 17 i 2026. Budsjettet fordeles blant annet med om lag 50,4 mrd. kroner til veiformål, 31,7 mrd. kroner til jernbaneformål, 7,1 mrd. kroner til byområder og byvekstavtaler samt 4,9 mrd. kroner til luftfart. I tillegg foreslås en bevilgning på om lag 3,6 mrd. kroner til Kystverket.

Komiteen viser videre til at det anslås 13,1 mrd. kroner i bompenger stilt til disposisjon på riksvei og 8,1 mrd. kroner på fylkesvei.

Komiteen viser til at forslaget til statsbudsjett fortsetter prioritering av drift, vedlikehold og fornying, men at også kostnadsnivået i samferdselssektoren over tid har økt betydelig. Prisveksten for både vei, bane og maritime prosjekter har vært høyere enn den generelle prisveksten, noe som reduserer den reelle kjøpekraften i budsjettene og gjør at økte bevilgninger ikke nødvendigvis gir mer aktivitet.

Komiteen vil også fremheve betydning av rapportering til Stortinget om både aktivitetsnivå, kostnadsutvikling og fremdrift for vedtatte utbyggingsprosjekter i det kommende budsjettåret for å sikre en mest mulig effektiv ressursbruk.

Komiteen viser til at regjeringspartiet Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne inngikk budsjettforlik 3. desember 2025 for statsbudsjettet 2026, jf. Innst. 2 S (2025–2026) og finansdebatten med løse verbalforslag 5. desember 2025, der netto rammebeløp for hvert enkelt rammeområde ble vedtatt. For rammeområde 17 er netto sum fastsatt til 99 906 025 000 kroner.

1.2 Komiteens behandling

Komiteen behandler i denne innstillingen regjeringens forslag til statsbudsjett for 2026 under rammeområde 17 Transport og kommunikasjon, som omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet samt forslag til romertallsvedtak vedrørende forslaget til statsbudsjett for 2026. 90-poster blir behandlet av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

For nærmere omtale av de enkelte poster vises det til Prop. 1 S (2025–2026) Samferdselsdepartementet og Prop. 1 S (2025–2026) Nærings- og fiskeridepartementet.

Komiteen avholdt åpen høring om budsjettproposisjonen 6. november 2025. Komiteen har i tillegg mottatt en rekke skriftlige innspill.

Komiteen viser videre til rettebrev fra samferdselsministeren av 31. oktober 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Der det ikke er særskilte merknader under en post, slutter komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til sine alternative budsjetter.

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

2. Oversikt over regjeringens budsjettforslag

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

			Prop. 1 S (2025–2026) Gul bok
Kap.	Post	Formål	
			Utgifter
Nærings- og fiskeridepartementet			
916	Kystverket		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45.....	1 219 300 000
	21	Spesielle driftsutgifter, kan overføres.....	90 621 000
	22	Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 46.....	1 266 422 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres	616 599 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	207 099 000
	46	Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 22.....	21 343 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	83 493 000
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, kan overføres	133 292 000
Samferdselsdepartementet			
1300	Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter.....	203 300 000
	21	Spesielle driftsutgifter	12 800 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner.....	43 000 000
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv.	74 900 000
	73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan	7 900 000
1301	Forskning og utvikling mv.		
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, kan overføres	28 400 000
	71	Norges forskningsråd, kan overføres.....	65 100 000
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål, kan overføres	68 600 000
	73	Tilskudd til Innovasjon Norge	36 300 000
1310	Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, kan overføres	2 498 800 000

			Prop. 1 S (2025–2026)
Kap.	Post	Formål	Gul bok
1313		Luftfartstilsynet	
	1	Driftsutgifter.....	353 100 000
	21	Spesielle driftsutgifter	10 000 000
1314		Statens havarikommisjon	
	1	Driftsutgifter.....	106 400 000
1315		Tilskudd til Avinor AS	
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i>	1 926 700 000
	72	Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart, <i>kan overføres</i>	40 000 000
1320		Statens vegvesen	
	1	Driftsutgifter.....	5 202 000 000
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 29, 30 og 32</i>	11 409 000 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 585 600 000
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 22 og 30</i>	8 648 000 000
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 22, 29 og 32 og kap.1332, post 66</i>	9 067 000 000
	32	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, <i>kan overføres</i>	1 150 000 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	400 000 000
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	41 500 000
	67	Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i>	102 000 000
	68	Tilskudd for Tretten bru, <i>kan overføres</i>	14 000 000
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 904 500 000
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.....	905 800 000
1321		Nye Veier AS	
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 998 200 000
1323		Vegtilsynet	
	1	Driftsutgifter.....	22 100 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	363 600 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 238 300 000
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	214 300 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	22 900 000
	78	Tettere samarbeid om data.....	38 900 000
1332		Transport i byområder mv.	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 130 000 000
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30</i>	4 469 000 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	1	Driftsutgifter.....	424 400 000
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	135 700 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 709 800 000
	71	Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 509 000 000
	72	Kjøp av infrastruktur tjenester – fornying og mindre investeringer	7 853 600 000
	73	Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74 og kap.1320, post 32</i>	8 741 500 000
	74	Tilskudd til togmateriell mv, <i>kan overføres</i>	107 600 000
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.....	139 700 000
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	42 400 000
1354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Driftsutgifter.....	118 200 000

		Prop. 1 S (2025–2026) Gul bok
Kap.	Post Formål	
1358	Norske tog AS	
	70 Lån, kan overføres	808 400 000
	71 Egenkapitaltilskudd.....	113 600 000
1370	Posttjenester	
	70 Kjøp av posttjenester, kan overføres	2 012 000 000
Sum utgifter rammeområde 17		101 756 069 000

Inntekter

Inntekter under departementene

3916	Kystverket	
	2 Andre inntekter.....	10 844 000
4300	Samferdselsdepartementet	
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet	900 000
4313	Luftfartstilsynet	
	1 Gebyrinntekter	175 300 000
4320	Statens vegvesen	
	1 Salgsinntekter m.m.....	172 700 000
	2 Diverse gebyrer	611 700 000
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper	141 200 000
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften.....	813 500 000
4330	Særskilte transporttiltak	
	1 Gebyrer.....	22 900 000
4352	Jernbanedirektoratet	
	1 Diverse inntekter	6 300 000
4354	Statens jernbanetilsyn	
	1 Gebyrer.....	16 800 000
4358	Norske tog AS	
	85 Gebyrer.....	9 900 000

Renter og utbytte mv.

5641	Renter fra Norske tog AS	
	80 Renter.....	251 800 000
Sum inntekter rammeområde 17		2 233 844 000
Netto rammeområde 17		99 522 225 000

3. Generelle merknader for rammeområde 17

3.1 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket inngått mellom partene og tilhørende avtale. Disse medlemmer er enige om at eventuelle endringer i forliket ikke skal gjennomføres uten full tilslutning fra alle forlikspartnerne, og viser til disse partienes forslag fra Innst. 2 S (2025–2026). Det er enighet om at forliket binder par-

tene i det videre arbeidet med statsbudsjettet for 2026. Disse medlemmer viser til at forliket medfører endringene omtalt i denne innstillingen under rammeområde 17 sammenlignet med regjeringens forslag til statsbudsjett for 2026.

3.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil fortsette utbyggingen av et transportsystem som bygger landsdelene sammen. Disse medlemmer viser til at bilen er vårt viktigste og mest fleksible transportmiddel, og at transportsystemet må bygges rundt bilen. Disse medlemmer mener det er avgjø-

rende at bilen er en integrert del av hele transportsystemet også i byområdene. Disse medlemmer vil fortsette utbyggingen av et høyhastighetsveinett som sikrer en effektiv og trygg trafikkavvikling og som bidrar til at vi kan ta hele landet i bruk både til nærings- og boområder. Disse medlemmer vil fortsette utbygging av jernbanen med utvikling av persontransporten rundt byområdene og der det prioriteres godstrafikk på de lengre strekningene med utbygging av krysningsspor. Behovet for utbygging av krysningsspor er stort, eksempelvis på Jærbanen. Disse medlemmer vil redusere avgiftsbelastningen for sjøtransporten og bidra til å utvikle ny infrastruktur. Disse medlemmer mener at utbygging av Stad skipstunnel er det viktigste infrastrukturprosjektet for sjøtransporten på lang tid, som vil få betydning også for andre transportformer. Disse medlemmer mener det er viktig å bidra til å redusere kostnadsutfordringene med prosjektet, herunder å rydde opp i eventuelle myndighetsbestemte særkrav. Disse medlemmer vil legge til rette for vekst for norsk luftfartsbransje. Disse medlemmer vil derfor rydde av veien særnorske konkurranseulempes i skatte- og avgiftspolitikken, herunder flypassasjeravgiften, og gjennomføre fullverdig taxfreeordning. Dette vil komme både bransjen og kundene til gode og legge til rette for langt flere flyvninger og passasjerer i tiden fremover.

Veiutbygging

Disse medlemmer vil snu Arbeiderparti-regjeringens negative utvikling for hovedveiutbyggingen og foreslår økte investeringsmidler for både Nye Veier AS og Statens vegvesen. Disse medlemmer legger til grunn at det er staten som har ansvaret for veiutbygging i landet, og at det finansielle ansvaret ikke skal skyves over på bilistene. Disse medlemmer mener at hovedveiutbygging er viktig for både nærings- og persontransporten og er avgjørende viktig for trafikksikkerheten. Disse medlemmer mener at hovedveier skal bygges ut med fullverdig standard, og at firefeltsveier både gir best kapasitet og er det tryggeste alternativet. Disse medlemmer viser til forslag om økte investeringsmidler til Statens vegvesen for å fremskynde oppstart for prosjektene rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger, rv. 19 Moss og E134 Saggrenda–Elgsjø.

Disse medlemmer viser til at Nye Veier AS har gjennomført rask og sammenhengende utbygging av mange viktige hovedveistrekninger, men at budsjett-situasjonen nå gjør det vanskelig å opprettholde like god fremdrift, og at prosjekter må utsettes. Disse medlemmer viser til at kostnadsveksten i anleggsbransjen har vært ekstraordinær uten at regjeringen har kompensert Nye Veier for dette, samtidig som at stadig mer ressurser flyttes fra investering til drift av allerede utbygde strekninger. Disse medlemmer viser til at i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett foreslås

Nye Veiers bevilgning økt for å kompensere for kostnadsveksten, og selskapet tilføres en egen driftsbevilgning på lik linje med Statens vegvesen, som forutsatt da veireformen ble gjennomført og veiselskapet opprettet. Disse medlemmer legger til grunn en rask fremdrift for fellesprosjektet E16 Skaret–Hønefoss/Ringeriksbanen og viser til forslag om særskilt bevilgning til det forberedende arbeidet med tanke på oppstart for prosjektet i løpet av 2026. Disse medlemmer legger videre til grunn at en styrket økonomisk situasjon for veiselskapet vil sørge for en raskere fremdrift for prosjektene i porteføljen, herunder for E39 Kristiansand–Ålgård. Disse medlemmer mener at bevilgningsøkningen også muliggjør rask igangsetting av nye prosjekter med stor betydning for trafikksikkerheten, som E39 Blindheim–Breivika.

Vedlikehold

Disse medlemmer mener det er uholdbart at transportinfrastrukturen er i et vedvarende forfall. Bare i år forfaller jernbaneinfrastrukturen med mer enn 2 mrd. kroner, vedlikeholdsetterslepet for riksveier er på 40 mrd. kroner, mens det for fylkesveier anslås å være på omtrent 100 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at dagens situasjon med et betydelig vedlikeholdsetterslep i alle kategorier av veinettet er uholdbar. Disse medlemmer mener at dette er den største utfordringen for sikkerheten på veinettet, og at det er på tide at statens veiforvalter snur noe av oppmerksomheten fra bilistene til sitt eget ansvar for veiens standard. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet foreslår å øke bevilgningene til vedlikehold av både riks- og fylkesveier. Dette innebærer at vedlikeholdsetterslepet for riksveier kan reduseres. I tråd med Fremskrittspartiets alternative Nasjonale transportplan for 2025–2036, jf. Meld. St. 14 (2023–2024), Innst. 439 S (2023–2024), foreslås det 1 mrd. kroner øremerket til utbedring og vedlikehold av fylkesveiene. Disse medlemmer mener videre det er viktig at vi får mest mulig igjen for de midlene som investeres i trafikksikkerhet for barn og unge, som gang- og sykkelvei. Standardkravene må forenkles og lokale vurderinger av behovene må være avgjørende. Disse medlemmer foreslår også at jernbanen får økte både vedlikeholds- og utbedringsmidler, noe som vil dempe veksten i etterslepet og bidra til at driftssikkerheten på jernbanen blir bedre. For å opprettholde fremdriften på utbygging av InterCity Vestfold viser disse medlemmer til en særskilt bevilgning til forberedende arbeider for utbygging av dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord.

Beredskap

Disse medlemmer mener at sikkerhetssituasjonen gjør det nødvendig med en rask gjennomføring av noen utvalgte vei- og baneprosjekter som er av særlig

betydning for forsvarsevnen. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til Fremskrittspartiets beredskapsportefølje i forbindelse med behandlingen av NTP 2025–2036, jf. Meld. St. 14 (2023–2024), Innst. 439 S (2023–2024), der veistrekninger, jernbane og havner med stor betydning for beredskap gis en særskilt prioritering. Disse medlemmer foreslår i denne forbindelse å sette av planleggingsmidler til utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen samt helhetlig utbygging av E14 fra Stjørdal til riksgrensen og forutsetter en rask fremdrift for disse prosjektene. Disse medlemmer foreslår videre at det umiddelbart startes et arbeid med utbedringer av både Narvik havn og Fiborgtangen kai.

Avgifter og bompenger

Disse medlemmer viser til at regjeringen har gjeninnført bilen som avgiftspolitisk melkeku. Både kjøps- og drivstoffavgifter samt bompenger har økt betydelig. Især for ladbare biler er engangsavgiften økt dramatisk, for enkelte modeller er avgiftsøkningen på mer enn 200 000 kroner. Drivstoffavgiftene er økt på toppen av høye råvarepriser. Der Sverige har redusert drivstoffavgiftene og redusert kravene til bioinnblanding, har den norske regjeringen økt kostnadene for bilistene gjennom en dobbeltsmell med økte avgifter og høyere krav til innblanding av biodrivstoff. Dersom økningen i engangsavgiften inkluderes i dette, har regjeringen sammen med Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti gitt norske bilister en trippelsmell på toppen av den store prisveksten som rammer hele økonomien. Disse medlemmer mener det er åpenbart at regjeringens bilpolitikk bidrar til økt inflasjon i økonomien og setter norske bilister i en vanskeligere situasjon. Samtidig som utbyggingen av hovedveinettet stopper opp og nedskaleres, øker både bompengegjeld og bompengeutgifter for bilistene. Noe av dette skyldes stadig flere bypakker og byvekstavtaler som er bompengefinansiert, men der bilistene først og fremst er pålagt å finansiere andre trafikanters transporthverdag. Både fremkommelighet og parkeringskapasitet reduseres i pakt med nullvekstideologien, mens bompengeinntektene forutsettes å øke. Disse medlemmer mener at avgiftsbelastningen for bilistene skal reduseres og med det gi grunnlag for å dempe inflasjonen. Disse medlemmer viser til forslag om å redusere engangsavgiften gjennom å avvikle vektkomponenten, redusert veibruksavgift og reduserte bompenger gjennom tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster. Disse medlemmer foreslår videre at alle bompengeprojekter utenfor byområder skal omfattes av takstreduksjonene i tilskuddsordningen. Disse medlemmer mener videre at byvekst- og bypakkeavtaler skal avvikles og erstattes av et programområde for bytransport basert på statlige investeringsmidler og der alle transportformer inkluderes.

3.3 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre vil bygge Norge sammen og samtidig videreføre arbeidet med å modernisere samferdselssektoren. Det sikrer at vi får mer samferdsel ut av hver krone vi investerer. 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, en økning på 16,3 pst. Videre overoppfylte regjeringen Solberg 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 trafikk-sikkerhet, bedre tilrettelegging for kollektivtransport og positiv byutvikling.

Disse medlemmer viser til at det på tross av satsinger 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 vi 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 ellers.

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 Høyre i regjering også tok viktige grep for å løfte vedlikeholdsarbeidet på fylkesvei. I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble det for første gang tatt et nasjonalt krafttak for fylkesvei siden den rødgrønne 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 statsbudsjett for 2026 fortsetter arbeidet med å følge opp partiets alternative NTP 2025–2036 med forslag om å bevilge mer til NTP-formål enn regjeringen Støre, og om sikret fremdrift i både Ringeriksporteføljen og dobbeltspor Stokke–Sandefjord. Høyre foreslår også å bevilge en halv milliard mer til fylkesvei enn det regjeringen Støre gjør. Satsingen kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet. 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. Disse medlemmer mener derfor porteføljestyling 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 vi få mest mulig igjen for fellesskapets ressurser.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg gjennomførte tidenes satsing på utbygging og modernisering av jernbanen, med passasjerene 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 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 bidro til et bedre togtilbud for passasjerene og 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 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, og at dagens strekninger som er konkurranseutsatt, fortsetter å være det. 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 lufthavnnettet, som inkluderer en rekke mindre, lokale lufthavner, ofte kalt kortbanenettet, og ordningen med offentlig 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 merker seg at Avinor har varslet økning i avgiftene, noe som kan påvirke flyselskapene og rutetilbudet negativt. Disse medlemmer mener Avinor må få anledning til å effektivisere driften, slik at avgiftene kan holdes nede.

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 få gode løsninger for gående, syklende og varelevering. Det rammer både privatpersoner og næringslivet. Disse medlemmer viser til at bevilgningene til kollektiv, 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 by-

vekstavtaler for de fem mindre byene. Det ble i tillegg etablert en ny fireårig tilskuddsordning for fem mindre byområder. Gjennom Bompengavtalen fra 2019 er de statlige midlene 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.

3.4 Generelle merknader fra Rødt

Komiteens medlem fra Rødt viser til at regjeringen har lagt fram et samferdselsbudsjett som mer enn i tidligere år velger bort nye, store og dyre prosjekter, til fordel for å ta vare på det vi har. Dette medlem er glad for denne utviklingen. Likevel er det en lang vei å gå. Stadig brukes det for mye penger på dyre og forurensende motorveiprosjekter, som E18 Vestkorridoren og planlegging av E39 Hordfast, mens det brukes for lite på kollektivtrafikken, fylkesveiene, rassikring og jernbanen, slik dette medlem ser det.

Dette medlem er glad for at Rødt sammen med Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne har kommet fram til en milliardatsing på kollektivtrafikk med en massiv styrking av fylkesøkonomien, som kan redde tilbudet og kutte prisene samtidig. Sammen med eksisterende tiltak for gratis ferger bidrar det til gode reisemuligheter for innbyggere i hele Norge.

Dette medlem viser til at Rødt i sitt alternative budsjett har foreslått en styrking av kollektivtrafikken i fylkene, en stor styrking av fylkesveiene, å gjenopprette en pott til ras- og skredsikring på riksvei og satt av 0,5 mrd. kroner til å øke vedlikehold og fornying av jernbane. Dette medlem vil at staten skal medfinansiere planlegging av Ahusbanen i Oslo og bybanen til Åsane i Bergen. Dette medlem mener at det bør bevilges mer penger til Ofo-banen, for å få påbegynt bygging av kryssningsspor på denne kritisk viktige strekningen.

Godstransporten i Norge er i krise. Dette medlem ønsker seg en kompensasjonsordning for gods-transport ved nedetid, et krav en rekke fagforbund stiller seg bak.

For å få en mer helhetlig planlagt og utbygd veinett, uten unødvendig mange, store motorveier, vil dette medlem avvike Nye Veier.

I jernbanepolitikken vil dette medlem understreke viktigheten av å stå opp mot EU og ta tilbake den demokratiske kontrollen.

Dette medlem understreker at ESA forsøker å utøve en markedstvang overfor Norge. Dette har de fleste EU-land valgt bort ved å benytte direktetildeling på jernbanen, slik også denne regjeringen har gjort. Det er prisverdig, slik dette medlem ser det, og regjeringen bør sikre direktetildeling på flere strekninger.

Det er bekymringsverdig at enkelte private togselskaper har krevd staten for penger og subsidier, når selskapenes tilbud ikke har vært så attraktive for kundene som selskapene har trodd ved kontraktsinngåelse.

Dette medlem er bekymret for at jernbanen blir enda en arena for tilkarringsindustri å boltre seg på. Det har vi ikke behov for.

Oppsplitting av jernbanen i flere selskaper gjør jernbanen mer ineffektiv, og det blir blant annet vanskeligere å flytte lokomotiver og togvogner rundt dit det er behov.

Posten skal frem, uansett. Dette er en hjørnestein i det norske samfunnet, slik dette medlem ser det.

Dette medlem er glad for at regjeringen sier den vil sikre postlevering en dag i uka til alle. Da er det bekymringsverdig at regjeringen har sendt et forslag til postlov på høring som fjerner retten til postlevering hjem. Dette tilrettelegger for at Posten kan bli en årlig salderingspost på statsbudsjettet. Det blir en urimelig usikkerhet for folk og ansatte. Dette medlem håper Arbeiderpartiet og komiteens øvrige medlemmer vil samarbeide om en postlov som gir rett til postlevering hjemme i tiden som kommer. Dette medlem håper også at regjeringen kan bidra til lokale forsøk med dørterskeltjenesten, som kan være en viktig del av fremtidens posttjeneste.

3.5 Generelle merknader fra Miljøpartiet De Grønne

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at kampen mot klimakrisa, naturtap og miljøskade krever et taktskifte i transportpolitikken. Miljøpartiet De Grønne vil skape et transportsystem som spiller på lag med naturen, og som gir gode og trygge bomiljøer i byer og bygder over hele landet. Partiets transportpolitikk kutter utslipp, gjør det billigere å reise miljøvennlig og redder verdifull natur og matjord fra ødeleggelse. Dette medlem viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett, hvor klima, natur, trygge hverdagsreiser og bedre kollektivtransport er bærebjelken i en grønn transportpolitikk.

Dette medlem mener det mange steder mangler gode alternativer til bilen, samtidig som kollektivtrafikken står i en krise hvor det kuttes i tilbudet. For å gjøre det attraktivt for folk å reise kollektivt vil Miljøpartiet De Grønne styrke kollektivtilbudet, senke prisene på månedskort kraftig og satse på opprustning og utvikling av jernbanen. Dette medlem viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett, hvor det er foreslått 6,85 mrd. kroner til innføring av et nasjonalt månedskort til 499 kroner for voksne og 249 kroner for unge og studenter, fordelt på Samferdselsdepartementets og Kommunal- og distriktsdepartementets budsjettposter) 2 mrd. kroner til styrket kollektivtilbud og totalt

1,87 mrd. kroner til vedlikehold, opprustning og utvikling av jernbanen.

De tte medlem mener at heller enn å bruke milliarder på nye, overdimensjonerte motorveier, må det prioriteres å utbedre veiene vi allerede har. Miljøpartiet De Grønne ønsker en kraftig dreining fra kostbare og naturødeleggende motorveier til opprustning av trafikkfarlige fylkesveier, ras- og skredsikring, trygge skoleveier, sykkel og gange. De tte medlem viser til en bekymringsfull utvikling hvor utbygging av motorveier rundt byene har bidratt til økning i trafikken. For å nå nullvekstmålet og sikre gode, trygge og levende bymiljø er det behov for å styrke og utvide byvekstavgiftene, sørge for økt takt i utbygging av kollektivtilbudet og stans i videre kapasitetsøkning for biltrafikken. De tte medlem viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett, hvor det er foreslått en økning på 550 mill. kroner til kollektiv, sykkel og gange i byvekstavgiftene. Videre er det foreslått nedskalering og kutt i nye motorveier under Statens vegvesen og Nye Veier og økt satsing på vedlikehold og fornying av eksisterende veier.

4. Oversikt over partienes forslag

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra regjeringen. Videre framgår budsjettforliket fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne samt partienes alternative budsjetter. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2025–2026), og tabellen viser kun kapitler og poster der det er endringer sammenlignet med denne.

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S (2025–2026)	A, SV, Sp, R og MDG	FrP	H	R	MDG
Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
916	Kystverket						
	1 Driftsutgifter	1 219 300	1 217 100 (-2 200)	1 219 300 (0)	1 219 300 (0)	1 219 300 (0)	1 219 300 (0)
	30 Nyanlegg og større vedlikehold	616 599	616 599 (0)	716 599 (+100 000)	616 599 (0)	692 599 (+76 000)	616 599 (0)
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	207 099	207 099 (0)	207 099 (0)	207 099 (0)	207 099 (0)	237 099 (+30 000)
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	83 493	83 493 (0)	83 493 (0)	83 493 (0)	133 493 (+50 000)	83 493 (0)
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	133 292	133 292 (0)	133 292 (0)	133 292 (0)	133 292 (0)	153 292 (+20 000)
1300	Samferdselsdepartementet						
	1 Driftsutgifter	203 300	202 700 (-600)	171 300 (-32 000)	193 300 (-10 000)	203 300 (0)	203 300 (0)
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	43 000	43 000 (0)	20 000 (-23 000)	43 000 (0)	43 000 (0)	43 000 (0)
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	74 900	74 900 (0)	74 900 (0)	74 900 (0)	74 900 (0)	84 900 (+10 000)
1301	Forskning og utvikling mv.						
	70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	28 400	28 400 (0)	0 (-28 400)	28 400 (0)	28 400 (0)	38 400 (+10 000)
	71 Norges forskningsråd	65 100	65 100 (0)	25 100 (-40 000)	65 100 (0)	65 100 (0)	85 100 (+20 000)
	72 Norges forskningsråd – NTP-formål	68 600	68 600 (0)	56 600 (-12 000)	68 600 (0)	68 600 (0)	73 600 (+5 000)
	73 Tilskudd til Innovasjon Norge	36 300	36 300 (0)	0 (-36 300)	36 300 (0)	36 300 (0)	36 300 (0)

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S (2025–2026)	A, SV, Sp, R og MDG	FrP	H	R	MDG
1310	Flytransport						
	70 Kjøp av innenlandske flyruter	2 498 800	2 498 800 (0)	2 498 800 (0)	2 498 800 (0)	2 498 800 (0)	1 998 800 (-500 000)
1315	Tilskudd til Avinor AS						
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver	1 926 700	1 926 700 (0)	1 926 700 (0)	1 923 700 (-3 000)	1 926 700 (0)	1 826 700 (-100 000)
	72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart	40 000	40 000 (0)	0 (-40 000)	40 000 (0)	40 000 (0)	60 000 (+20 000)
1320	Statens vegvesen						
	1 Driftsutgifter	5 202 000	5 192 500 (-9 500)	4 202 000 (-1 000 000)	5 182 000 (-20 000)	7 252 000 (+2 050 000)	5 202 000 (0)
	22 Drift og vedlikehold av riksveier	11 409 000	11 409 000 (0)	12 009 000 (+600 000)	10 909 000 (-500 000)	11 409 000 (0)	11 609 000 (+200 000)
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 585 600	2 585 600 (0)	2 585 600 (0)	2 585 600 (0)	2 645 600 (+60 000)	2 585 600 (0)
	29 OPS-prosjekter	8 648 000	8 648 000 (0)	8 648 000 (0)	8 648 000 (0)	8 248 000 (-400 000)	8 148 000 (-500 000)
	30 Riksveiinvesteringer	9 067 000	9 067 000 (0)	9 067 000 (0)	9 125 000 (+58 000)	9 267 000 (+200 000)	8 567 000 (-500 000)
	31 Store prosjekter	0	0 (0)	500 000 (+500 000)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	33 Forsterket midtoppmerking	0	0 (0)	80 000 (+80 000)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	34 Beredskapsportefølje	0	0 (0)	250 000 (+250 000)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	35 Skred- og rassikring	0	0 (0)	500 000 (+500 000)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	36 Tilskudd fylkesveier	0	0 (0)	1 000 000 (+1 000 000)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	37 Døgnåpne hvile- og rasteplasser	0	0 (0)	50 000 (+50 000)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	38 Sikkerhetsmerking for MC	0	0 (0)	20 000 (+20 000)	0 (0)	0 (0)	0 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2025–2026)	A, SV, Sp, R og MDG	FrP	H	R	MDG
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	0	0	0	0	0	200 000
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+200 000)
	65	Tilskudd til fylkesveier	0	0	0	500 000	0	0
				(0)	(0)	(+500 000)	(0)	(0)
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	41 500	41 500	41 500	0	41 500	81 500
				(0)	(0)	(-41 500)	(0)	(+40 000)
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	905 800	870 400	2 570 800	905 800	905 800	0
				(-35 400)	(+1 665 000)	(0)	(0)	(-905 800)
1321		Nye Veier AS						
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 998 200	6 998 200	8 148 200	7 572 200	0	5 998 200
				(0)	(+1 150 000)	(+574 000)	(-6 998 200)	(-1 000 000)
	71	Nye Veier drift	0	0	500 000	0	0	0
				(0)	(+500 000)	(0)	(0)	(0)
1323		Vegtilsynet						
	1	Driftsutgifter	22 100	22 100	22 100	22 100	22 100	24 100
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+2 000)
1330		Særskilte transporttiltak						
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	363 600	363 600	363 600	0	363 600	463 600
				(0)	(0)	(-363 600)	(0)	(+100 000)
	61	Tilskudd til kompensering for utslippsfrie hurtigbåter i fylkeskommunene	0	0	0	0	0	50 000
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+50 000)
	62	Tilskudd til kollektivtransport	0	620 000	0	0	0	1 650 000
				(+620 000)	(0)	(0)	(0)	(+1 650 000)
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	214 300	214 300	214 300	208 300	214 300	249 300
				(0)	(0)	(-6 000)	(0)	(+35 000)
1332		Transport i byområder mv.						
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 130 000	1 940 000	1 940 000	1 940 000	2 280 000	2 130 000
				(-190 000)	(-190 000)	(-190 000)	(+150 000)	(0)
	64	Program for bytransport	0	0	1 000 000	0	0	0
				(0)	(+1 000 000)	(0)	(0)	(0)
	66	Tilskudd til byområder	4 469 000	4 469 000	3 269 000	4 455 000	4 499 000	4 919 000
				(0)	(-1 200 000)	(-14 000)	(+30 000)	(+450 000)

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S (2025–2026)	A, SV, Sp, R og MDG	FrP	H	R	MDG
1352	Jernbanedirektoratet						
	1 Driftsutgifter	424 400	422 400 (-2 000)	349 400 (-75 000)	414 400 (-10 000)	424 400 (0)	431 400 (+7 000)
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger	135 700	130 700 (-5 000)	100 700 (-35 000)	128 700 (-7 000)	145 700 (+10 000)	190 700 (+55 000)
	70 Kjøp av persontransport med tog	5 709 800	5 709 800 (0)	5 709 800 (0)	5 685 300 (-24 500)	5 879 800 (+170 000)	9 258 050 (+3 548 250)
	71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	7 509 000	7 509 000 (0)	8 009 000 (+500 000)	7 309 000 (-200 000)	7 509 000 (0)	8 109 000 (+600 000)
	72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer	7 853 600	7 853 600 (0)	8 053 600 (+200 000)	7 853 600 (0)	8 353 600 (+500 000)	8 853 600 (+1 000 000)
	73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	8 741 500	8 741 500 (0)	8 761 500 (+20 000)	8 501 500 (-240 000)	8 929 200 (+187 700)	9 011 500 (+270 000)
	74 Tilskudd til togmateriell mv.	107 600	107 600 (0)	107 600 (0)	107 600 (0)	107 600 (0)	157 600 (+50 000)
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	139 700	139 700 (0)	139 700 (0)	139 700 (0)	214 700 (+75 000)	199 700 (+60 000)
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	42 400	42 400 (0)	42 400 (0)	42 400 (0)	51 250 (+8 850)	42 400 (0)
1354	Statens jernbanetilsyn						
	1 Driftsutgifter	118 200	118 200 (0)	118 200 (0)	118 200 (0)	118 200 (0)	123 200 (+5 000)
1370	Posttjenester						
	70 Kjøp av posttjenester	2 012 000	2 012 000 (0)	1 712 000 (-300 000)	2 012 000 (0)	2 012 000 (0)	2 012 000 (0)
	Sum utgifter rammeområde 17	101 756 069	102 131 369 (+375 300)	106 879 369 (+5 123 300)	101 258 469 (-497 600)	97 925 419 (-3 830 650)	106 687 519 (+4 931 450)

Kap.	Post Formål	Prop. 1 S (2025–2026)	A, SV, Sp, R og MDG	FrP	H	R	MDG
Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
4320	Statens vegvesen						
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	813 500	805 000 (-8 500)	813 500 (0)	813 500 (0)	813 500 (0)	813 500 (0)
	Sum inntekter rammeområde 17	2 233 844	2 225 344 (-8 500)	2 233 844 (0)	2 233 844 (0)	2 233 844 (0)	2 233 844 (0)
	Sum netto rammeområde 17	99 522 225	99 906 025 (+383 800)	104 645 525 (+5 123 300)	99 024 625 (-497 600)	95 691 575 (-3 830 650)	104 453 675 (+4 931 450)

5. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

5.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Kabotasje

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til at kabotasje er et område det er sterk interesse for. I de nordiske landene ser man økende innslag av utenlandske vogntog og busser som bedriver målrettet aktivitet, også i Norge. Lovlig kabotasje er akseptabelt, men det forutsetter at vertslandet er seg sitt ansvar bevisst og sørger for å ha tilgjengelige ressurser for å sikre at landets egne ressurser ikke taper kampen mot kjøretøy fra andre nasjoner.

Flertallet har merket seg at det nylig er avsagt en dom der Danmark har fått gjennomslag for at egne nasjonale reguleringer og innstramminger kan være en del av det totale kabotasjeregimet. EU-domstolen har, slik flertallet forstår saken, godtatt danske begrensninger på kabotasjekjøring med buss, som innebærer at kabotasje maksimalt kan utføres i en periode på 7 dager sammenhengende i en kalendermåned. I dommen sies det at nasjonalstatene har et skjønn til å gi regler om når slik kjøring er «midlertidig», og at de danske reglene var forholdsmessige.

Flertallet er klar over at Norge, som Sverige, også har egne regler om slike forhold, men understreker at en samordning blant de land som reglene omfattes av, vil kunne være en styrke. For flertallet er det et mål å sørge for norske næringsinteresser og at vilkårene for sjåfører og andre involverte sikres på en forsvarlig og god måte. I dag kan en utenlandsk operatør kjøre sin lovlige tid i Norge, for deretter å reise til Sverige, bli borte et døgn og returnere til Norge og fortsette en ny økt her.

Flertallet vil i dennes sammenheng påpeke at forhold som rammer norsk transportnæring urimelig, både direkte og indirekte, vil påvirke samfunnet vårt. Skattemessig, både gjennom bedriftsbeskatning og personbeskatning, er det viktig at konkurransevilkårene er mest mulig like. Flertallet viser til at en uthuling av regelverket kun vil ramme norske interesser og er uakseptabelt. Norge har et høyt inntektsnivå og et gjennomregulert arbeidsliv, noe mange av de som utfører transport her fra andre nasjoner, ikke er underlagt eller søker å omgå.

Flertallet mener det bør gjennomgå mulige skatte- og mva.-regler, hvor målet er å fjerne eventuelle muligheter for at utenlandske aktører som bedriver næring i Norge, kan omgå regelverk. Kan en utenlandsk aktør for eksempel unndra seg norske mva.-regler, vil det

gi klare fordeler for vedkommende og tilsvarende negative forhold for norske næringsdrivende.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke kontrollen og bekjempelsen av ulovlig kabotasjekjøring i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringen allerede i 2022 sørget for at reglene om kabotasjekjøring ble strammet inn, gjennom endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven i forbindelse med Stortingets behandling av EUs mobilitetsspakke, jf. Prop. 105 LS (2021–2022) og Innst. 436 L (2021–2022). I tillegg klargjorde regjeringen at fra 1. januar 2024 vil det kun være tillatt for utenlandske busselskap å utføre persontransport på norske veier i perioder på maksimalt 20 dager sammenhengende, og maksimalt 30 dager totalt per kalenderår. Et strengere, klarere og enklere regelverk knyttet til kabotasjekjøring med tunge kjøretøy og busser i Norge var helt nødvendig å innføre, også for å sikre like konkurransevilkår for norske transportører.

Omsetningskravet for biodrivstoff

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2026, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der følgende forslag fremmes:

«Stortinget ber regjeringen fjerne omsetningskravet for biodrivstoff i veitrafikken.»

Disse medlemmer viser til at omsetningskravet for biodrivstoff er kontroversielt og bidrar til langt dyrere drivstoff, mens klimaeffekten først og fremst er symbolsk. Disse medlemmer viser til at omsetningskravet bidrar til prisveksten, som rammer bilistene, men som også gjør varetransporten dyrere, som rammer hele økonomien. Disse medlemmer viser til svar på budsjettspørsmål 170 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe, som viser at å fjerne omsetningskravet for biodrivstoff vil redusere pumpeprisen på både bensin og diesel med 1 krone.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, merker seg at Kunnskapsdepartementet i 2025-budsjettet foreslo å avvikle det utvidede lånet som blir gitt til skolepenger for trafikkflygerutdanning ved private flyskoler i Norge.

Flertallet mener rekruttering av nye piloter er svært viktig for å ivareta viktige samfunnsoppgaver. Flertallet viser til at Stortinget har bedt departemen-

tet utrede saken videre, og at forslaget derfor ikke blir realisert i 2026-budsjettet. Flertallet er bekymret for at rekrutteringen skal stoppe opp, ettersom den enkelte student vil ende opp med en større personlig risiko når muligheten for ekstra lån fra Lånekassen bortfaller. Flertallet viser til at pilotutdanningen er svært viktig for å sikre den sivile luftfarten og grunnleggende beredskapsfunksjoner over hele landet, og at det må legges til rette for videre rekruttering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen på kap. 1300 post 1 foreslås redusert med 0,6 mill. kroner for et kutt i byråkrati i Samferdselsdepartementet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der det foreslås en redusert bevilgning på posten for å frigjøre ressurser til investering og vedlikehold i veisektoren. Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en redusert bevilgning på kap. 1301 post 1 på 32 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative budsjett.

POST 21 SPEIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 70 TILSKUDD TIL INTERNASJONALE ORGANISASJONER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der det foreslås en redusert bevilgning på posten for å frigjøre ressurser til investering og vedlikehold i veisektoren. Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en redusert bevilgning på kap. 1300 post 70 på 23 mill. kroner.

POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKKERHETSFORMÅL MV.

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 73 TILSKUDD FOR Å FØLGE OPP BARNAS TRANSPORTPLAN

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

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

Disse medlemmer mener at teknologi i langt større grad må utnyttes for å jobbe smartere og få mer igjen for pengene. Dette går inn mot ras og skred, utnyttelse av veikapasitet, varsling, detektering av vedlikeholdsbehov, optimalisering av kjøreruter og sjåførenes kjøremønster og unngåelse av dyrepåkørsler, men også å utforske mer hva autonome kjøretøy kan bidra med for å øke kapasiteten i kollektivtrafikk og varetransport.

Disse medlemmer 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, trygge rasutsatte strekninger og sørge for bærekraftig innovative anskaffelser og innkjøpsordninger.

Disse medlemmer påpeker at anleggsnæringen bør redusere klimagassutslipp mest mulig effektivt. Det er lagt frem tall og analyser som viser at dagens politiske føringer ikke treffer der de største utslippskuttene kan tas. Fokus på elektriske anleggsmaskiner har lenge dominert debatten, men tallene viser at dette bare utgjør en mindre del av utslippene. Disse medlemmer mener at det er behov for helhetlige klimakrav som omfatter både materialbruk, maskiner og arealbruk, slik at innsatsen gir størst mulig klimaeffekt. Det er materialvalg, metode og planlegging som i størst grad avgjør klimaavtrykket. Disse medlemmer mener at det bør settes åpne og helhetlige krav til hvordan entreprenørene rapporterer og reduserer utslipp, slik at ressursene brukes der de har størst effekt.

POST 21 UTREDNINGER VEDRØRENDE MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET MV.

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 70 PILOTPROSJEKTER FOR UTSLIPPSFRIE ANLEGGSPLASSE

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker et mangfold av teknologier og at det ikke er en politisk oppgave å plukke ut enkeltteknologier for bruk i samfunnssektorer. Disse medlemmer mener at dette er et eksempel på subsidiering av symbolsk klimapolitikk som disse medlemmer mener må avvikles. Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), samt hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en redusert bevilgning på kap. 1301 post 70 på 28,4 mill. kroner.

POST 71 NORGES FORSKNINGSRÅD, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslår en redusert bevilgning på posten, jf. Innst. 2 S (2025–2026), samt hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Bevilgningen reduseres for å frigjøre ressurser til veisektoren. Disse medlemmer viser til at det foreslås en redusert bevilgning på kap. 1301 post 71 på 40 mill. kroner.

POST 72 NORGES FORSKNINGSRÅD – NTP-FORMÅL, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der det foreslås en redusert bevilgning på posten, samt hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Bevilgningen reduseres for å frigjøre ressurser til veiutbygging og -vedlikehold. Disse medlemmer viser til at det foreslås en redusert bevilgning på kap. 1301 post 72 på 12 mill. kroner.

POST 73 TILSKUDD TIL INNOVASJON NORGE

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), samt hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Bevilgningen reduseres for å frigjøre ressurser til veiformål. Disse medlemmer viser til at det foreslås en redusert bevilgning på kap. 1301 post 73 på 36,3 mill. kroner.

5.3 Kap. 1310 Flytransport

POST 70 KJØP AV INNENLANDSKE FLYRUTER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, mener et godt og forutsigbart flytilbud er med på å binde landet tettere sammen. FOT-ordningen er viktig for både folk og næringsliv over hele landet. Flertallet merker seg likevel 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 blant annet næringsliv og pasientreiser.

Flertallet mener rutetidene og kapasitet må evalueres og forbedres, slik at FOT-rutene virker etter hensikten.

Flertallet peker på at FOT-ordningen ikke må være til hinder for utvikling og etablering av kommersiell flytrafikk. På enkelte kortbaneflyplasser er trafikken i dag høy, men det ligger ikke til rette for kommersiell trafikk.

Flertallet ser at Leknes lufthavn har stor trafikk, men at rullebanen på bare 800 meter hindrer etablering av kommersiell trafikk med større fly og bedre rutetilbud. Flertallet ber Samferdselsdepartementet gi oppdrag til Avinor med å utrede forlengelse av rullebanen til minimum 1 200 meter. Flertallet mener departementet sammen med Avinor bør utrede om det er hensiktsmessig å utvide flere rullebaner for å kunne etablere mer kommersiell flytrafikk.

Leknes lufthavn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ber Samferdselsdepartementet gi Avinor i oppdrag å utrede forlengelse av landets mest trafikkerte kortbaneflyplass, Leknes lufthavn, fra 800 meter til minst 1 200 meters rullebanelengde – med mål om å stimulere til etablering av kommersiell flytrafikk med

større fly som gir økt konkurranse, bedre rutetilbud og reduksjon i utgifter til statlige FOT-rute kjøp. Utreddningen og forlengelse av Leknes lufthavn skal bidra til å skaffe nok flykapasitet til vekstregionen Lofoten samt gi ny kunnskap for fremtidig organisering av flytilbudet på kortbanenettet.

Notodden lufthavn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til oppslag i avisen Telen om at Farris TMA (terminal manøvreringsområde) må reduseres. Dette vil ha direkte innvirkning på flysikkerheten og kapasiteten i luftrommet. Det vises til at Notodden dessuten er et svært viktig treningssted for både sivile flyskoler, Forsvaret og politiets helikoptertjeneste. Det vises videre til at ACC S5 ikke vil ha samme mulighet og kapasitet som AFIS Notodden til å yte denne tjenesten, med dertil antatt redusert sikkerhet for de som trafikkerer flyplassen. Det fremheves også AFIS-tjenestens rolle for søk og redning (SAR) i nærområdet.

I den samme artikkelen uttaler Pilot Flight Academy (PFA), som utdanner 100–150 piloter årlig, at kutte vil ramme deres pilotutdanning hardt. Akademiet viser til at Notodden er en svært viktig flyplass for å kunne gi deres studenter en variert trening for både VFR og IFR. Akademiet påpeker at andre flyplasser på Østlandet, som Rygge, Torp og Kjevik, har begrensninger i kapasitet eller tilgjengelighet noe som gjør Notodden uunnværlig. PFA viser til at skulle statsbudsjettet bli vedtatt slik det er foreslått med dertil begrensninger i tilgjengeligheten ved Notodden lufthavn, vil dette få store konsekvenser for PFA. Akademiet uttaler:

«Det finnes ikke noe alternativ med de samme tilbudene innenfor fornuftig aksjonsradius og PFA vil bli tvunget til å vurdere om det er nødvendig å flytte ytterligere aktivitet og arbeidsplasser ut av landet.»

Disse medlemmer viser til den alvorlige sikkerhets- og beredskapssituasjonen Norge står i. Etter disse medlemmers syn er det et rart grep å foreslå kutt i bevilgningene til Notodden lufthavn, som har en sentral rolle for redningsoppdrag, politi, luftambulans og annen beredskap i regionen. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i Innst. 2 S (2025–2026), jf. Meld. St. 1 (2025–2026), fremmet følgende verbalfor-slag:

«Stortinget ber regjeringen om å styrke bevilgningene til Notodden lufthavn for å sikre nødvendig beredskap, opprettholde tårntjenesten og ivareta kritisk trenings- og utdanningsfunksjoner.»

Komiteens medlemmer fra Høyre er opp-tatt 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.

5.4 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.5 Kap. 4313 Luftfartstilsynet

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 GEBYRINTEKTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.6 Kap. 1314 Statens havarikommission

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.7 Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, merker seg at Avinor planlegger å øke avgiftene med 50 pst. på to år. Flertallet er svært bekymret for at denne store økningen vil gå ut over flytilbudet. Flertallet merker seg at flyselskap allerede har varslet rute-kutt, noe som vil være svært uheldig for de reisende.

Flertallet mener Avinor må redusere sine utgifter gjennom effektivisering og økt konkurranse, slik at avgiftene kan holdes nede.

Flertallet merker seg at Samferdselsdepartementet i mars 2025 under en ekstraordinær generalforsamling bestemte at Avinor ikke får konkurranseutsette deler av selskapets drifts- og beredskapstjenester. Flertallet merker seg at styret i Avinor i en protokollmerknad uttrykte bekymring for departementets beslutning som eier.

Flertallet mener styret i Avinor må få større frihet til å ta beslutninger rundt selskapets driftsform. Flertallet ser svært alvorlig på regjeringens beslutning om å ikke la styret og selskapet kunne få effektivisere og drive med økt konkurranse.

Flertallet 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. Flertallet er bekymret for at regjeringens politikk vil true fremtiden til norske flyselskaper, som er en viktig del av Norges beredskap.

Flertallet er bekymret for at økte avgifter vil føre til enda høyere billettpriser og gi et dårligere flytilbud.

Flertallet 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.

POST 71 TILSKUDD TIL PÅLAGTE OPPGAVER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 72 TILSKUDD TIL NULL- OG LAVUTSLIPPSLUFTFART

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), samt hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet heller vil prioritere et bedre inntektsgrunnlag for flyplassene igjennom en fullverdig taxfreeordning samt å redusere avgiftsbyrden fremfor symboliske klimasubsidier. Disse medlemmer viser til at det foreslås en redusert bevilgning på kap. 1315 post 72 på 40 mill. kroner.

5.8 Kap. 1320 Statens vegvesen

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen på kap. 1320 post 1 foreslås redusert med 9,5 mill. kroner for et kutt i byråkrati i Statens vegvesen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der det foreslås å omdisponere midler til hovedveitbygging samt drift og vedlikehold. Disse medlemmer legger til grunn at en av de største trafikksikkerhetsutfordringene nå er dårlig veikvalitet og mangelfull standard. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en redusert bevilgning på kap. 1320 post 1 på 1 000 mill. kroner.

POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER, *kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der det foreslås midler for å redusere det store vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet. Dårlig veikvalitet er en stor trafikksikkerhetsutfordring. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en økt bevilgning på kap. 1320 post 22 på 600 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det er et stort behov for vedlikehold av fylkes- og riksveinettet. Disse medlemmer mener det er viktig å fortsette å satse på drift og vedlikehold, og at det må bevilges midler til dette. Disse medlemmer påpeker samtidig at det må jobbes kontinuerlig for å få bygd mer vei for hver krone. Disse medlemmer viser til Riksrevisjonens rapport om vedlikehold av fylkes- og riksvei, 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.

Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett for 2026, der post 22 foreslås redusert med 500 mill. kroner, mot tilsvarende økning på post 65 Tilskudd til fylkesveier. 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 vedlikeholdsetterlepet på riksveiene våre, noe Solberg-regjeringen gjorde hvert år i regjering fra og med 2015.

Skred

Komiteens medlemmer fra Høyre vil løfte fram viktigheten av å forebygge og gjøre tiltak for å hindre ras og å utbedre ras- og skredpunkter langs vei- og banestrekninger. Dette er et viktig arbeid som sikrer trafikanter, infrastruktur og verdier. Disse medlemmer 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. Disse medlemmer mener slik teknologi bør vurderes for bruk i flere skredutsatte områder.

POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 29 OPS-PROSJEKTER, *kan overføres, kan nyttes under post 30*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 30 RIKSVEIINVESTINGER, *kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332 post 66*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

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 forrige NTP. Disse medlemmer viser til Høyres alternative NTP 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 NTP 2025–2036, som ikke tidligere hadde vært en del av NTP-porteføljen. Dette gjelder prosjektene E6 Høybukta–Hesseng, rv. 4 Grua–Roa, E16 Nymoen–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 rullering av NTP.

Disse medlemmer viser til Høyres alternative NTP. Der ble prosjektene E18 Retvet–Vinterbro, E39 Smiene–Harestad, E134 Dagslett–E18, E10 Nappstraumen–Å og rv. 15 Strynefjellet framskyndet fra den andre til den første perioden. Disse medlemmer mener alle disse prosjektene er svært viktige, og mener derfor fremdriften på planlegging må holdes oppe, slik at prosjektene kan få rask oppstart.

Disse medlemmer viser til både E39 Vik–Molde og E6 Narviktunnelen ikke er prioritert av regjeringen i nåværende NTP, men at prosjektene er lagt i «utviklingsporteføljen». Disse medlemmer viser til Høyres alternative NTP, der begge prosjektene ligger inne med prioritet i planperioden. Disse medlemmer mener det er viktig at planleggingen holder frem, slik at oppstart er mulig i henhold til dette.

E18 Ramstadsletta–Nesbru

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at E18 Vestkorridoren er en av landets mest trafikkerte strekninger, med daglig trafikk opp mot 100 000 biler. Disse medlemmer viser til at regjeringen i NTP valgte å legge utbyggingen av strekningen mellom Ramstadsletta og Nesbru i «utviklingsporteføljen», og at prosjektet dermed ikke er prioritert med oppstart. Disse

medlemmer viser til Høyres alternative NTP, der prosjektet er prioritert med oppstart. Disse medlemmer mener det er viktig at fremdriften med reguleringsarbeidet og planlegging må fortsette, slik at utbygging kan starte opp i forlengelse av E18 Lysaker–Ramstadsletta, som nå er under bygging.

E16 Hylland–Slæn

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Statens vegvesens forslag til prioritering av prosjekter, der prosjektet er prioritert som nummer én. Disse medlemmer mener det er et svært viktig prosjekt, som vil gi en trygg og rassikker vei gjennom Nærøydalen. Disse medlemmer påpeker at strekningen er svært trafikkert og er en av hovedveiene mellom vest og øst. Disse medlemmer viser til at det i Høyres alternative budsjett er foreslått satt av 17 mill. kroner for å sikre fremdrift og rask oppstart av prosjektet.

E134 Dagslett–E18

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Stortingets vedtak om å bygge ut E134 Oslofjordforbindelsen trinn 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 enig 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. 7 Ørgenvika–Kittilsvik

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. Disse medlemmer viser til Stortingets vedtak om å videreføre bompengeskatt på rv. 7 Sokna–Ørgenvika for å kunne framskynge utbedringer på rv. 7 videre gjennom Hallingdal. Disse medlemmer viser til at det i Høyres alternative statsbudsjett for 2026 er foreslått satt av 50 mill. kroner til ytterligere utbedringer på strekningen.

Rv. 19 Moss

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Samferdselsdepartementet nå har åpnet for en ny og bredere utredning av rv. 19 i Moss. Disse medlemmer peker på at det er viktig at det sikres tilstrekkelig med utredningsmidler til dette arbeidet. Dette prosjek-

tet vil ta tid å realisere, samtidig som fergetrafikken blandes med lokaltrafikken gjennom byen. Disse medlemmer mener derfor det er behov for at staten bidrar med avbøtende tiltak på riksveien til permanente løsninger er på plass.

Rv. 291 Holmenbrua

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det i NTP er bred enighet om å prioritere bygging av ny Holmenbrua i Drammen. 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. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett der det er foreslått satt av 11 mill. kroner til å sikre rask oppstart av prosjektet.

Rv. 94 Saragammen–Rypefjord

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at prosjektet rv. 94 Saragammen–Rypefjord av Statens vegvesen er prioritert som nummer to, og at departementet på svar i budsjettsspørsmål signaliserer at prosjektet kan startes opp dersom det følger med bevilgninger. Disse medlemmer peker på at prosjektet er svært viktig for både folk og næringsliv i regionen. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett, der det er foreslått satt av 10 mill. kroner til rask oppstart av prosjektet.

E39 Ådland–Svegatjørn

Komiteens medlemmer fra Høyre 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. Disse medlemmer viser til Høyres alternative NTP, der prosjektet har planlagt oppstart i første periode. Disse medlemmer mener det er svært viktig at byggestart kommer i gang, slik at Vestlandet kan knyttes tettere sammen.

E39 Storehaug–Førde

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til omtale av E39 Storehaug–Førde i Innst. 453 (2023–2024) om NTP 2025–2036, og viser til at prosjektet skal prioriteres for oppstart i første periode av NTP. Disse medlemmer viser til at det må gjennomføres ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag (KS2) som en del av slutføring av planleggingsarbeidet. Disse medlemmer ber om at regjeringen gir oppdrag til Statens vegvesen å gjennomføre KS2 i 2026, slik at fremdriften holdes oppe, og at prosjektet kan klargjøres for rask oppstart.

(Ny) POST 31 STORE PROSJEKTER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der det foreslås økt bevilgning for å kunne styrke kapasiteten i hovedveinettet med forberedelse til oppstart for flere viktige veiprosjekter knyttet til Nasjonal transportplan (2025–2036), herunder rv. 19 i Moss, rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger samt E134 Saggrenda–Elgsjø med forventet oppstart i løpet av 2026. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en bevilgning på kap. 1320 post 31 på 500 mill. kroner.

E6 Trøndelag

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til raset på E6 ved Nesvatnet i Levanger i 2025, som har fått store konsekvenser for innbyggere, næringsliv og trafikkavvikling i regionen. Flertallet merker seg uroen som lokalt er uttrykt for om ansvaret for nødvendige tiltak i praksis kan skyves over på regionale myndigheter. Flertallet vil understreke at E6 og jernbanen er nasjonale hovedårer og statlige ansvar, og mener staten må bidra til at både vei og jernbane gjenopprettes innen rimelig tid, samt sikre en tydelig statlig oppfølging av beredskap og rassikring på riksveinettet og jernbanenettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen omtaler «tiltak som legger til rette for militær mobilitet, blant annet skredsikring på E6 ved Langnesberga», og merker seg at dette lokalt er blitt fremstilt som en snarlig oppstart av tunnel gjennom Langnesberga, til tross for at et slikt prosjekt ikke er tilstrekkelig utredet. Disse medlemmer understreker at skredsikringstiltak ikke kan likestilles med tunnelutbygging, og at det ikke foreligger grunnlag for å hevde at dette kan gjennomføres innenfor eksisterende rammer for Statens vegvesen. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett, som prioriterer økte midler til skredsikring, riksveiinvesteringer og riksveivedlikehold, og mener regjeringen må være tydelig på hva som faktisk ligger i posten for militær mobilitet, for å unngå urealistiske forventninger lokalt.

POST 32 FELLESPROSJEKTET VOSSEBANEN/E16 ARNA–STANGHELLE, kan overføres

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

(Ny) POST 33 FORSTERKET MIDTOPPMERKING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Forsterket midtoppmerking gir betydelig trafikk sikkerhetseffekter og investeringsbehovene er beskjedene. Disse medlemmer viser til at forsterket oppmerking kan redusere både møte- og utforkjøringsulykker. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en bevilgning på kap. 1320 post 33 på 80 mill. kroner.

(Ny) POST 34 BEREDSKAPSPORTEFØLJE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Dette er en oppfølging av Fremskrittspartiets Nasjonale transportplan for 2025–2036, der en rekke viktige både vei- og baneprosjekter skal fremskyndes av beredskaps- og forsvarshensyn. Disse medlemmer ber regjeringen, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, identifisere prosjekter i gjeldende NTP som kan anses som kritisk infrastruktur, og som dermed kan inngå i NATOs mål om 1,5 pst. av BNP til sikkerhets- og forsvarsrelaterte utgifter. Regjeringen bes også legge frem status og plan for måloppnåelse for disse prosjektene.

Disse medlemmer ber regjeringen, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, identifisere hvilke havner og riksveier som er kritiske for alliert mottak og mobilitet. Disse medlemmer viser til at det settes av midler til å forberede arbeider for dobbeltspor på Ofotbanen, herunder bygging av kryssningsspor «Søsterbekk», som er ferdig utredet og kun mangler finansiering, helhetlig utbygging av E14 fra Stjørdal til riksgrensen samt utvikling av Narvik havn og Fiborgtangen kai, slik at de kan ivareta rollen for alliert mottak. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en bevilgning på kap. 1320 post 34 på 250 mill. kroner.

(Ny) POST 35 SKRED- OG RASSIKRING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Disse medlemmer viser til det store etterslepet på ras- og skredsikringsprosjekter og at dette er en betydelig trafikk sikkerhetsutfordring i flere deler av landet. Disse medlemmer mener det må tas i bruk ny teknologi i større grad enn i dag, Bypass Skredvern kan være ett eksempel på dette. Disse medlemmer legger til grunn at den økte bevilgningen skal bidra til å redusere etterslepet som en del av en opptrapping. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse

medlemmer viser til at det foreslås en bevilgning på kap. 1320 post 35 på 500 mill. kroner.

(Ny) POST 36 TILSKUDD FYLKESVEIER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der det foreslås øremerkede midler til utbedring og vedlikehold av fylkesveier som en oppfølging av Fremskrittspartiets alternative nasjonale transportplan for 2025–2036. Etterslepet på vedlikehold er på 100 mrd. kroner, og det er en betydelig trafikksikkerhetsutfordring. Mange alvorlige ulykker skjer på fylkesveinettet. Disse medlemmer legger til grunn at dette skal være en søkbar tilskuddsordning som også skal forutsette at fylkene selv bidrar mer med egne ressurser til fylkesveiene. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en bevilgning på kap. 1320 post 36 på 1 000 mill. kroner.

(Ny) POST 37 DØGNÅPNE HVILE- OG RASTEPLASSER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), med forslag om økt bevilgning for å sikre flere døgnåpne hvile- og rasteplasser av stor betydning for tungbilnæringen. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1, samt at det foreslås en bevilgning på kap. 1320 post 37 på 50 mill. kroner.

(Ny) POST 38 SIKKERHETSMERKING MC

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der det prioriteres midler til å styrke trafikksikkerheten for motorsykkel. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1, og at det foreslås en bevilgning på kap. 1320 post 38 på 20 mill. kroner.

POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

(Ny) POST 65 TILSKUDD TIL FYLKESVEIER

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 blir det lagt vekt på at regjeringen ikke oppfyller sitt NTP-mål, og at vedlikeholdsetterslepet vil øke dersom bevilgningene ikke øker. 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 km på fylkesveinettet sammenlignet med riksveinettet.

Disse medlemmer mener at midler avsatt til fylkesvei må økes. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett for 2026, der det foreslås å sette av 500 mill. kroner mer til fylkesvei enn det regjeringen Støre gjør.

POST 66 TILSKUDD TIL TRYGGERE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 67 MILITÆR MOBILITET PÅ FYLKESVEIER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 68 TILSKUDD FOR TRETEN BRU, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEIFERJEDRIFTEN, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Riksveiferjedrift

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i sitt alternative budsjett har foreslått en reduksjon av ferjetakster. Disse medlemmer ønsker ikke å gjøre ferjene gratis i henhold til den fremforhandlede budsjettenigheten. Disse medlemmer mener det

viktigste er god kapasitet og regularitet fremfor at ferjene skal være gratis.

Fylkesveiferjer

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 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 man 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 ferjereisende står i. Dette er utfordringer som vanskeligjør 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 det i større grad må vurderes å differensiere mellom fastboende og turisttrafikk til samfunn uten vegsamband 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 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 innkjøpskompetansen er god nok for å sikre en adekvat ferjedrift.

POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen på kap. 1320 post 73 foreslås redusert med 35,4 mill. kroner som følge av anslagsendring for tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), og behovet for å redusere bompengebelastningen for norske bilister. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet er motstander av bompengoordningen, og foreslår å redusere takstene betydelig for riksveiprosjektene som omfattes av den etablerte tilskuddsordningen. Disse medlemmer viser også til forslag fra Fremskrittspartiet om å innlemme alle riksveiprosjekter med bompenger i tilskuddsordningen. Disse medlemmer viser videre til forslag om å redusere bompengetakstene for E39 Mandal–Kristiansand med 50 pst. Bompengebelastningen på denne veistrekningen er så høy at mange ikke har anledning til å benytte den nye, trafikksikre veien. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1, og at det foreslås en økning på kap. 1320 post 73 på 1 665 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

5.9 Kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 SALGSINNTEKTER M.M.

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 2 DIVERSE GEBYRER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 3 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSKAPER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 4 BILLETTINNTEKTER FRA RIKSVEIFERJEDRIFTEN

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen på kap. 4320 post 4 foreslås redusert med 8,5 mill. kroner som følge av reduserte billettinntekter på grunn av videreføring av ordningen for gratis ferjer på samband med mindre enn 100 000 passasjerer årlig samt til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet.

5.10 Kap. 1321 Nye Veier AS

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 70 TILSKUDD TIL NYE VEIER AS

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), om en betydelig styrket finansiering av Nye Veier AS. Det har over tid vært en betydelig kostnadsvekst i bygg- og anleggssektoren som veiselskapet ikke har blitt kompensert for, og som svekker selskapets gjennomføringsevne. Bevilgningsøkningen vil sette Nye Veier AS i stand til å gjennomføre planlagte prosjekter på eksempelvis E39, E18 og E6 sammenhengende og raskere samt med fullverdig standard. Selskapet vil også kunne tilføres nye hovedveiprosjekter for utbygging. Disse medlemmer viser til at Stortinget har vedtatt at Fellesprosjektet E16 Skaret–Hønefoss med Ringeriksbanen skal prioriteres og videreføres med Nye Veier som ansvarlig. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet foreslår å sette av 150 mill. kroner til videre planlegging og forbedelse til oppstart av fellesprosjektet. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1, og at det foreslås en økning på kap. 1321 post 70 på 1 150 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Nye Veier har vært en suksess. Rapporten fra Menon Economics (2023) viser at etableringen av Nye Veier har resultert i at man 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 målestokkonkurransen mellom Nye Veier og Statens vegvesen fungert etter hensikten. Disse medlemmer ønsker å benytte målestokkonkurranse på flere segmenter i samferdselssektoren.

Disse medlemmer mener det er naturlig å ta i bruk målestokkonkurranse på drift og vedlikehold av vei. Nye Veier vil etter hvert bli en betydelig drifts- og vedlikeholdsaktør på riksveier i Norge.

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 2026, med forslag om å bevilge 374 mill. kroner ekstra til Nye Veier. Disse midlene gir økt sikkerhet for selskapets utbyggingsportefølje.

Ringeriksporteføljen

Komiteens medlemmer fra Høyre vil utvikle Nye Veier videre og at selskapet også skal få ansvaret for jernbaneprosjekter. Nye Veier har allerede identifisert innsparinger på mange milliarder kroner og betydelig økt samfunnsnytte ved å forenkle, nedskalere og gjenbruke materialer, uten at det har gått utover 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. Disse medlemmer viser i den forbindelse til Høyres alternative budsjett, der det foreslås å settes av 200 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.

(Ny) POST 71 NYE VEIER AS DRIFT

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der Nye Veier AS gis en særskilt bevilgning til å dekke kostnader til drift og

vedlikehold av strekninger som er utbygd. Disse medlemmer legger til grunn at innføring av en slik særskilt bevilgning til drift og vedlikehold også var en del av grunnlaget for veireformen ved etableringen av veiselskapet. Disse medlemmer viser til at dette vil gjøre at Nye Veier AS sin ordinære bevilgning kan benyttes til investeringer i nye prosjekter. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en bevilgning på kap. 1320 post 36 på 500 mill. kroner.

KAP. 1323 VEGTILSYNET

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.11 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til forslag nr. 114 fra Tuva Moflag på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne som ble fremmet og vedtatt som løst forslag i forbindelse med behandlingen av Innst. 2 S (2025–2026). Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede, i dialog med fylkeskommunene, muligheten til å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport. Målet er å kunne innføre et slik kort i løpet av 2027. Innføring forutsetter enighet og bevilgning i statsbudsjettet for 2027.»

Disse medlemmer bemerker at:

1. Utredningen skal belyse hvordan dette vil påvirke reisemønstre, kan få flere til å velge å reise kollektivt, redusere biltrafikk samt utrede økonomiske, operative og rettslige konsekvenser. Utredningen skal ta for seg konsekvensene for både byområder og de delene av landet der det er lavere kollektivdekning og færre reisende.
2. Det skal vurderes minimum tre modeller, hvor en modell skal ta utgangspunkt i dagens utgiftsnivå over statsbudsjettet til kollektivtransporten. En modell skal ta utgangspunkt i at det innføres et reisekort som gir rett til å reise ubegrenset med fylkeskommunal kollektivtrafikk og offentlig kjøpt persontransport med tog i hele landet for 499 kroner per måned. En modell skal ta utgangspunkt i dagens

utgiftsnivå over statsbudsjettet, inkludert økninger for 2026, slik utredningsinstruksen krever. Det er ønskelig at modellene er skalerbare.

3. I 2026 skal det, i påvente av utredningen, gjøres følgende tiltak for å sikre et best mulig kollektivtilbud samt reduserte priser for de reisende:
 - a. Det bevilges 620 mill. kroner til en midlertidig søknadsordning som fylkeskommunene kan søke på, for å redusere prisen på periodebilletter til de reisende.
 - b. Det bevilges 1 000 mill. kroner til fylkeskommunene for å sikre den fylkeskommunale kollektivtransporten, og disse medlemmer viser til omtalen av dette i Innst. 16 S (2025–2026).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen, med støtte fra Rødt, Miljøpartiet De Grønne, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, foreslår å bevilge 1 mrd. kroner til fylkeskommunene for å styrke kollektivtransporten. Disse medlemmer understreker imidlertid at dette i liten grad representerer en reell styrking av tilbudet for brukerne, ettersom midlene i hovedsak går til å dekke den kraftige kostnadsveksten fylkene allerede står i.

Disse medlemmer peker på at flertallets tidligere pålegg om overgang til nullutslippsløsninger i kollektivtrafikken – i praksis elbusser – har bidratt til betydelige merkostnader i nye anbud. Under budsjettthøringen kom det klart frem at flere fylker opplever store økonomiske utfordringer som følge av dette. I Telemark er det eksempelvis anslått en merkostnad på om lag 90 mill. kroner i nytt anbud, særlig knyttet til dyrere materiell og tilhørende infrastruktur.

Etter disse medlemmer sin vurdering innebærer regjeringens forslag i realiteten at man kompenserer for en kostnadsøkning flertallet selv har skapt, snarere enn å bidra til et bedre og mer tilgjengelig kollektivtilbud. Disse medlemmer mener fylkeskommunene burde hatt større handlingsrom til å velge rimeligere og fortsatt utslippsreduserende løsninger, og at midlene i stedet kunne vært bedre brukt til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier over hele landet.

POST 60 UTVIDET TT-ORDNING FOR BRUKERE MED SÆRSKILTE BEHOV, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

(Ny) POST 62 TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S

(2025–2026), der det foreslås en bevilgning på kap. 1330 post 62 på 620 mill. kroner for å etablere en tilskuddsordning for å redusere pris på periodebillett i kollektivtransporten.

POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 76 REISEPLANLEGGER OG ELEKTRONISK BILLETTERING, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at Entur snart dekker hele landet, men at det fremdeles gjenstår kollektivløsninger som ikke er dekket, blant annet noen hurtigbåtsamband og kommersielle bussruter. Det forutsettes at det jobbes videre med å inkludere både søke- 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 skal få så god informasjon om reisen som skal gjennomføres, som mulig. Alternative transportløsninger og ev. forsinkelser bør også vises.

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

POST 77 KJØP AV TJENESTER FRA ENTUR AS

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader, og har ingen ytterligere merknader.

POST 78 TETTERE SAMARBEID OM DATA

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.12 Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.13 Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Høyre 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 og mennesker med funksjonsnedsettelser 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.

POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen på kap. 1332 post 63 foreslås redusert med 190 mill. kroner som følge av oppdatert prognose for bruk av statlige midler til Fornebubanen i 2026.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen reduseres for å brukes på andre prioriterte oppgaver på samferdselsområdet. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1332 post 63 med 190 mill. kroner.

(Ny) POST 64 PROGRAM FOR BYTRANSPORT

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), samt Fremskrittspartiets alternative Nasjonal transportplan for 2025–2036. Disse medlemmer vil utvikle nullvekstmålet og mener det er det offentlige som har det finansielle ansvaret for å bygge ut infrastruktur og drifte kollektivtransport. Disse medlemmer mener at bilen skal være en integrert del av bytransporten, og at også folk i byområdene skal ha rett til å velge bilen som transportmiddel. Disse medlemmer legger til grunn at program for bytransport skal likebehandle alle transportformer, og at tilskudd gis til de prosjektene som gir den mest effektive trafikkavviklingen. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1, og at det foreslås en bevilgning på kap. 1332 post 64 på 1 000 mill. kroner.

POST 66 TILSKUDD TIL BYOMRÅDER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026), samt Fremskrittspartiets alternative Nasjonal transportplan for 2025–2036. Disse medlemmer legger til grunn at bilen skal være en integrert del av bytransporten, og at dagens avtaleordninger, som byvekstavtaler og bypakker med nullvekstmål finansiert av bompenger, må avsluttes. Disse medlemmer viser til at på denne bakgrunn reduseres bevilgningen og ressurser overføres til det nye programmet for bytransport, som er statlig finansiert og likebehandler alle transportformer. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1, og at det foreslås en reduksjon på kap. 1332 post 66 med 1 200 mill. kroner.

5.14 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, mener at jernbanereformen har vært en suksess og bidratt til et bedre togtilbud med flere avganger og nye innovative løsningsalternativer samtidig som det har ført til reduserte kostnader for skattebetalerne. Flertallet påpeker videre at 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. Flertallet 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.

Flertallet mener det er behov for å fortsette arbeidet med å utvikle jernbanesektoren, og 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. Flertallet mener ikke at svaret på disse utfordringene ligger i å gjenopprette ett stort statlig monopolselskap. Flertallet ønsker heller å skru på elementer i reformen og vurdere hvordan økonomiske insentiver i avtalene mellom ulike aktører kan sikre en mer enhetlig og samordnet jernbanesektor. Flertallet mener også at det må tas grep for å sikre at togmateriellet ivaretas på en god måte.

Kopstad Godsterminal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) og Innst. 439 S (2023–2024):

«Komiteen viser til utviklingen av Kopstad Godsterminal i Horten kommune, som vil skape betydelig flere arbeidsplasser i kommunen. Beliggenheten mellom E18 og Vestfoldbanen gjør at terminalen har stor samfunnsøkonomisk nytte, og gir store muligheter for overføring fra gods på vei til bane.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre påpeker at det i forbindelse med utbyggingen av ny Vestfoldbane (Nykirke–Barkåker) vil bli bygget en avgrensning med jernbanetilknytning til Kopstad Godsterminal.

For tilknytning til E18 er det i 2023 regulert et nytt toplanskryss på Helland. Krysset vil skape en langt mer trafiksikker påkjøring til E18 og bedre forhold for trafikk til/fra Holmestrand, i tillegg til bedre adkomst til Kopstad Godsterminal. Flertallet påpeker at reguleringsplanen for området forutsetter at halve krysset må være ferdigstilt før utbygging på terminalområdet kan gjennomføres. Flertallet mener en helhetlig infrastruktur for gods må sees i et regionperspektiv, og understreker at ny godsterminal på Kopstad, og andre steder i østlandsområdet, også vil kunne avlaste godsterminalen på Alnabru.»

Disse medlemmer viser videre til at det arbeides med å utvikle en godsterminal på Kopstad på 400 dekar. Det er allerede vedtatt sportilknytning til Vestfoldbanen. Utnyttelse av sportilkoblingen er helt avhengig av en tilknytning til E18. Terminalen er vurdert og dokumentert å ha stor samfunnsnytte. Den vil gi positive regionale ringvirkninger, men også bidra til å kunne avlaste terminal og sporbruk i Oslo-området. Dette

vil avlaste og lempe på trafikkbelastningen i et allerede presset knutepunkt som Oslo-navet/Rikstunnelen er i dag, nettopp fordi store mengder av godstransporten med denne terminalen slipper å belaste Oslo-navet slik det gjør i dag. Etter disse medlemmer sitt syn vil denne godsterminalen ha store positive effekter også for øvrig persontogtransport på Østlandet da det frigjøres kapasitet i Oslostunnelen/Rikstunnelen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til de foreslåtte økningene i regjeringens statsbudsjett av midler til vedlikehold og fornyelse av jernbanen.

Disse medlemmer er overrasket over at Fremskrittspartiet og Høyre fortsatt hevder at jernbanereformen har vært en suksess, til tross for gjentatte tilbakemeldinger om at reformen på mange områder har satt norsk jernbane i en vanskelig situasjon både organisatorisk og økonomisk. Disse medlemmer viser til at Høyre i sitt alternative budsjett har et samlet kutt på 481,5 mill. kroner til jernbane, noe disse medlemmer oppfatter som en nedprioritering av jernbanen.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen på kap. 1352 post 1 foreslås redusert med 2 mill. kroner for et kutt i byråkrati i Jernbanedirektoratet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Disse medlemmer viser til det store vedlikeholdsetterslepet og vil omdisponere midler til fornying og vedlikehold av infrastruktur. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1352 post 1 på 75 mill. kroner.

POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER – UTREDNINGER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen på kap. 1352 post 21 foreslås redusert med 5 mill. kroner for et kutt i byråkrati i Jernbanedirektoratet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Disse medlemmer viser til at behovet for midler til fornying og vedlikehold av infrastruktur begrunner en omdisponering av midler i sektoren. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1352 post 21 på 35 mill. kroner.

POST 70 KJØP AV PERSONTRANSPORT MED TOG, *kan overføres, kan nyttes under post 71*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, 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. Flertallet 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 juridisk grunnlag nok 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. Flertallet er uenig i regjeringens underminering av regjeringen Solbergs jernbanereform og vil fortsette å følge dette nøye i tiden fremover.

Flertallet 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. Flertallet mener regjeringen Støre bør tenke mer på hva som tjener kundene og skattebetalerne, og legge sine ideologiske skylapper til side.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg initiativet fra aktører om å kjøre direktetog fra Trondheim til Sverige og Stockholm. Disse medlemmer merker seg at dette er mulig som følge av elektrifisering av Meråkerbanen. Disse medlemmer merker seg regjeringen sin beslutning om å ikke gå videre med disse planene. Disse medlemmer påpeker at det er Stortinget i forbindelse med budsjettarbeidet som bestemmer hvilke bevilgninger som skal brukes på persontogkjøp og dermed hvilke strekninger som skal prioriteres. Disse medlemmer ber om at regjeringen kommer tilbake til eventuelt kjøp av per-

sontogtransport på strekningen Trondheim–Stockholm i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.

POST 71 KJØP AV INFRASTRUKTURTJENESTER – DRIFT OG VEDLIKEHOLD, *kan nyttes under post 70*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Disse medlemmer viser til at det er et enormt vedlikeholdsetterslep på jernbaneinfrastrukturen og som fortsetter å øke i 2026. Disse medlemmer viser til at dette påvirker driftsstabiliteten og er et betydelig problem for trafikkavviklingen for både person- og godstrafikk. Disse medlemmer viser til svar på budsjettspørsmål 51 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe, der det fremkommer at Bane NOR har kapasitet til å øke det forebyggende vedlikeholdsarbeidet utover regjeringens forslag til bevilgning. Disse medlemmer mener det er viktig å styrke vedlikeholdsarbeidet og med det dempe veksten i forfallet når det er ledig kapasitet til å utføre oppgaven. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1.

Disse medlemmer mener at en målrettet satsing på vedlikehold og fornyelse er det som raskest, rimeligst og mest effektivt vil gi en tryggere, mer stabil og mer pålitelig jernbane for både reisende og næringsliv i hele landet. Mange av de daglige problemene som reisende og næringsliv opplever, skyldes gammel og slitt infrastruktur, sårbart sideterreng, mangelfull drenering, utdaterte signalanlegg og for lite fornyelse over tid. Disse medlemmer mener at manglende prioritering av vedlikehold gjennom flere år har svekket både punktlighet, regularitet og driftssikkerhet på en rekke banestrekninger.

For å bøte på situasjonen viser disse medlemmer til at i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett foreslås det å øke bevilgningen til vedlikehold med 500 mill. kroner på post 71 og til fornyelse med 200 mill. kroner på post 72 i 2026. Midlene bør rettes mot tiltak som raskt gir effekt: utskifting av slitte spor og kontaktledning, forbedret drenering og stabilisering av sideterreng og skjæringer samt fornyelse av gamle sikringsanlegg.

Situasjonen for togpassasjerene – overfylte tog, besvimelser og stor frustrasjon

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke den svært krevende situasjonen som togpassasjerer nå står i, særlig på Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen, Jærbanen og øvrige innfartsstrekninger til Oslo. Overfylte tog er blitt et daglig problem, der passasjerer ofte står tettepakket «som sild i

tønne» over store avstander. Det har ved flere anledninger skjedd at passasjerer har besvimt på grunn av trengsel, varm luft og manglende ventilasjon.

Pendlerne opplever i tillegg hyppige forsinkelser, driftsavvik og innstillinger, som skaper stor frustrasjon og manglende tillit til jernbanen. Disse medlemmer mener situasjonen er alvorlig og krever målrettet innsats. Økt vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen er det tiltaket som raskest kan bedre tilbudet for pendlere og andre reisende.

Sørlandsbanen og Drangsdalen – rasutsatt område og gammel infrastruktur

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, vil særlig fremheve den kritiske situasjonen på Sørlandsbanen, hvor slitt infrastruktur, gammelt kontaktledningsanlegg og sårbart sideterreng fører til hyppige driftsforstyrrelser.

Det mest alvorlige eksempelet er strekningen gjennom Drangsdalen, som i lang tid har vært kjent som et rasutsatt område. Hendelsen hvor sideterrenget skled ut og flere meter av sporet sto uten understøttelse, viser hvor alvorlig situasjonen er. Flertallet vil understreke at det i stor grad har vært flaks at hendelsene ikke har fått mer dramatiske konsekvenser, både for togpassasjerer og ansatte.

Flertallet legger videre til grunn viktigheten av å ta i bruk ny sensorteknologi i arbeidet med å sikre jernbaneinfrastrukturen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er avgjørende at Drangsdalen gis særlig prioritet innenfor økte midler til vedlikehold, mens det ev. planlegges for en ny trasé som bør legges i tunnel. Inntil videre bør det videreføres tiltak knyttet til styrking av sideterreng, forbedret overvåkning, drenering og permanent stabilisering må på plass for å redusere rasfare og sikre trygg togdrift.

Nordlandsbanen og Trøndelag – sårbart nett og grunnforhold

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser også til hendelser som skredet ved Nesvatnet i Trøndelag, hvor både jernbane og E6 ble ødelagt. Det viser hvor sårbart jernbanenettet i nord er når gammelt underbygg og ustabil grunn møter kraftig nedbør og ekstreme værhendelser. Økt vedlikehold, masseutskifting, grøfting og overvåkning av grunnforhold er nødvendig for å sikre en stabil og driftssikker jernbane i nord.

Åpenhet i Bane NOR – uakseptabel tilbakeholdelse av informasjon

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet reagerer sterkt på at Bane NOR de siste årene har redusert sin åpenhet om driftsavvik, feil og forsin-

kelser. Når detaljerte avviksoversikter ikke lenger publiseres som før, svekker dette både offentlighetens og Stortingets mulighet til å følge jernbanens tilstand over tid. Disse medlemmer mener at et statseid selskap med ansvar for kritisk infrastruktur må praktisere full åpenhet, og krever at Bane NOR gjenopptar publisering av fullstendige avviksdata som en forutsetning for videre bevilgninger.

Budsjettavtalen gir ingen ekstra midler til vedlikehold

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet finner det svært oppsiktsvekkende at budsjettflertallet Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt ikke prioriterer én eneste krone ekstra til vedlikehold av jernbanen, til tross for den betydelige forverringen i driftssikkerhet og den vanskelige situasjonen for togpassasjerene. Etter disse medlemmer sitt syn er det vanskelig å forstå at regjeringspartiene og Rødt velger å ignorere både vedlikeholdsetterlepet og den daglige frustrasjonen for titusenvis av reisende.

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 vedlikeholdsinnsetningen bør settes ut i markedet, i stedet for å ansette 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, selv om Bane NOR hadde beregnet en effektiviseringsgevinst. Disse medlemmer er for konkurranse og viser til Høyres forslag til alternativt statsbudsjett, der det legges til grunn en gevinst på 200 mill. kroner på post 71.

POST 72 KJØP AV INFRASTRUKTURTJENESTER – FORNYING OG MINDRE INVESTERINGER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Disse medlemmer viser til at driften av jernbanen påvirkes sterkt av gammel og dårlig vedlikeholdt infrastruktur. Vedlikeholdsetterlepet er høyt og fortsetter å øke med omtrent 2 mrd. kroner i 2026 med regjeringens forslag til jernbanebudsjett.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet vil investere mer i jernbaneinfrastrukturen, og at på budsjettspørsmål 51 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe fremkommer det at Bane NOR har kapasitet til å gjennomføre fornying av infrastruktur på et høyere nivå enn hva regjeringens bevilgningsforslag gir grunnlag for. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at innsatsen for å fornye jernbaneinfrastrukturen skal økes, og viser til at det foreslås en økning på kap. 1352 post 72 på 200 mill. kroner.

POST 73 KJØP AV INFRASTRUKTURTJENESTER – INVESTERINGER, kan nyttes under post 74 og kap. 1320 post 32

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Vestfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Disse medlemmer viser til at Vestfoldbanen er den mest trafikkerte persontogstrekningen, og at derfor denne banen bør prioriteres i utbyggingen av InterCity. Disse medlemmer mener det er viktig å komme i gang med utbygging av nytt dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord, som både vil øke kapasiteten på strekningen, men også koble Torp Sandefjord lufthavn til banen. Disse medlemmer viser videre til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1, og at det foreslås en økning på kap. 1352 post 73 på 20 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er avgjørende å bygge nytt dobbeltspor på strekningen Stokke–Torp–Sandefjord med jernbanestasjon ved Sandefjord lufthavn Torp. Dette vil gi et bedre og moderne togtilbud til passasjerene på Vestfoldbanen ved at man kan muliggjøre to tog i timen fra Oslo–Skien utenfor rushtid, samtidig som det muliggjør 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. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett, der det foreslås 30 mill. kroner til videre arbeid med dobbeltspor Stokke–Sandefjord på Vestfoldbanen.

Oftobanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Oftobanen er svært viktig for godstransporten til Nord-Norge og eksporten av varer fra Nord-Norge. Etter at Sverige og Finland ble medlemmer av NATO, har banen også fått en meget viktig beredskapsfunksjon for disse landene.

Disse medlemmer viser til at Oftobanen utgjør 1 pst. av jernbanen i Norge, men likevel transporteres 60

pst. av alt gods på jernbanen i Norge via Ofotbanen. Kapasitetsproblemen har vært adressert i flere år, men bevilgningene for kapasitetsheving uteblir. Nye kryssningsspor vil bedre kapasiteten, men dobbeltspor er den eneste langsiktige løsningen. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiet sitt alternative budsjett, hvor det settes av midler til å forberedende arbeider for dobbeltspor på Ofotbanen samt bygging av kryssningsspor «Søsterbekk», som er ferdig utredet og kun mangler finansiering.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at Ofotbanen blir definert som en svært viktig transportåre til og fra Narvik og inn i Sverige. Dette er en sentral beredskapstrasé for Forsvaret og hovedtransportåre for malm fra Sverige, men også for fisk som skal fra Norge. Det er svært viktig at det er god samhandling mellom det svenske jernverket og de norske aktørene for å finne gunstige løsninger for denne transporten, og det vises til flertallsvedtak fra behandlingen av NTP 2025–2036, som peker på at Ofotbanen skal prioriteres med kryssningsspor med oppstart i første seksårsperiode. Disse medlemmer viser til at Høyre har satt av 121 mill. kroner i sitt alternative statsbudsjett for 2026.

Østfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Høyre vil føre en forutsigbar samferdselspolitikk og står ved prioriteringene som ble gjort i forrige NTP. Disse medlemmer viser til Høyres alternative NTP 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 NTP 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 disse medlemmer forutsetter at dette gjøres som del av regjeringens fjerntogstrategi.

POST 74 TILSKUDD TIL TOGMATERIELL MV., *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 75 TILSKUDD TIL GODSOVERFØRING FRA VEI TIL JERNBANE

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 76 TILSKUDD TIL KULTURMINNER I JERNBANESektoren

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 77 TILSKUDD TIL GODSTOGSELSKAPER ETTER EKSTREMVÆRET «HANS»

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.15 Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 DIVERSE INNTEKTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.16 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.17 Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 GEBYRER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.18 Kap. 1358 Norske tog AS

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 70 LÅN, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 71 EGENKAPITALSTILSKUDD

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 90 LÅN, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 92 REFINANSIERING AV EKSISTERENDE LÅN

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 96 AKSJER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.19 Kap. 4358 Norske tog AS

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 85 GEBYRER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.20 Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 85 UTBYTTE

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.21 Kap. 5641 Renter fra Norske tog AS

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 80 RENTER

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.22 Kap. 5672 Bane NOR SF – Utbytte

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 85 UTBYTTE

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

5.23 Kap. 1370 Posttjenester

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 70 KJØP AV POSTTJENESTER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Disse medlemmer vil ikke fortsette økningen i subsidiering av Posten og viser til at økningen har vært betydelig over flere år. Disse medlemmer viser til at det foreslås en reduksjon på kap. 1370 post 70 på 300 mill. kroner.

6. Nærings- og fiskeridepartementet – havn og kyst. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse**6.1 Kap. 916 Kystverket**

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER, *kan nyttes under post 45*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til budsjettforliket og Innst. 2 S (2025–2026), der bevilgningen på kap. 916 post 1 foreslås redusert med 2,2 mill. kroner for et kutt i byråkrati i Kystverket (statlig finansiert del).

POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 22 DRIFTSUTGIFTER BRUKERFINANSIERTE TJENESTER, *kan overføres, kan nyttes under post 46*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHOLD, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, jf. Innst. 2 S (2025–2026). Disse medlemmer mener at bygging av Stad skipstunnel er viktig for kysten og norsk skipsfart. Arbeidet med å forberede prosjektet for oppstart må få fortsette med målsetting om å få redusert kostnadene. Disse medlemmer forutsetter at dersom det er særskilte klimakrav som bidrar til kostnadsveksten, må disse fjernes, slik at prosjektet er mulig å realisere. Disse medlemmer viser til hovedmerknad, jf. kapittel 3.1. Disse medlemmer viser til at det foreslås en økning på kap. 916 post 30 på 100 mill. kroner i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFFELSER OG VEDLIKEHOLD, *kan overføres, kan nyttes under post 1*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 46 STØRRE UTSTYRSANSKAFFELSER OG BRUKERFINANSIERTE TJENESTER, *kan overføres, kan nyttes under post 22*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNEANLEGG, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

POST 71 TILSKUDD TIL EFFEKTIVE OG MILJØVENNLIGE HAVNER, *kan overføres*

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader og har ingen ytterligere merknader.

6.2 Kap. 3916 Kystverket

Komiteen viser til omtalen i Prop. 1 S (2025–2026) og partienes generelle merknader.

7. Oppfølging av anmodningsvedtak

Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2024–2025	38		Auka togkapasitet i rushtid	Ja
2024–2025	39		Styrke kollektivkapasiteten/ekspresstilbudet i Vestkorridoren og Akershus	Ja
2024–2025	95		Direkte dagtog frå Oslo til København og/eller Hamburg	Ja
2024–2025	97		Tilgjenge for elvarebilar til kollektivfeltet	Ja
2024–2025	593		Redusere bompengebelastinga i Ryfast-prosjektet	Ja
2024–2025	635		Risiko-, sårbarhets- og beredskapsanalyse på transportområdet	Nei
2024–2025	636		Gjere transportressursar tilgjengelege i krise	Nei
2024–2025	692		Kolonnekøyring for tunge køyretøy på E134 over Haukelifjell	Nei
2024–2025	693		Kartleggje det dårlegaste offentlege vegnettet og foreslå tiltak	Nei
2024–2025	694		Redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane	Ja

Sesjon	Vedtak nr.	Punkt	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2024–2025	707		Automatisere refusjon for periode- og enkeltbillett på jernbanen	Nei
2024–2025	708		Gå gjennom Bane NORs oppgaver	Nei
2024–2025	709		Beredskapsanalyse av jernbanesektoren	Nei
2024–2025	710		Plan for togmateriellberedskap	Ja
2024–2025	841		Testarenaer og luftrom til å teste ubemanna luftfart utanfor synsrekkevidde	Nei
2024–2025	887		Godkjenne ekstra lengd på vogntog og for modul- og tømmervogntog	Ja
2024–2025	888		Tilpasse førarkortregelverket for å kunne køyre bubil med inntil 4 250 kg totalvekt	Nei
2024–2025	916		Vurdere om parkeringsregelverket kan justerast for betre å møte stor pågang av turistar	Nei
2024–2025	1211		Bebuarbevis for å sikre lokalbefolkninga tilgang til ferjer og FOT-ruter	Nei
2024–2025	1223		Lokomotiv på Nordlandsbanen	Nei
2024–2025	1229		Gjere rv. 9 i Setesdal til nasjonal turistveg	Nei
2024–2025	1230		Vurdere passeringstak for bom på E6 Hofstad i Melhus	Ja
2024–2025	1247		Redusere takstane i Ryfast-prosjektet	Nei
2023–2024	35	1	Gjere infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport	Ja
2023–2024	36		Korleis el-infrastrukturen for kommersielle ferjer og hurtigbåtar kan gjerast tilgjengeleg for andre brukarar og krav i kommande anbod	Ja
2023–2024	37		Bestille fjerntog til Rørosbanen og sikre universell utforming av toga som blir bestilt	Nei
2023–2024	448		Konsekvensar for driftsstabilitet og beredskap viss tungt vedlikehald av togmateriell ikkje skal lokalisrast i Noreg	Ja
2023–2024	581		Tverrdepartemental og tverrsektoriell stortingsmelding om dronar	Ja
2023–2024	725		Gjennomgang av bompengeprojektet Ryfast	Ja
2023–2024	825		Ladeinfrastruktur på større ladeanlegg langs riksvegane	Ja
2023–2024	826		Korleis ny teknologi kan takast i bruk for m.a. å oppdage om eit skred når vegen	Ja
2023–2024	830		Finansieringa til fylkesveg og øyremerkt tilskotsordning for vedlikehald av fylkesveg	Ja
2023–2024	834		Evaluerer dei nye rutetidene på FOT-rutene og konsekvensane av halv pris på fullprisbillettane	Ja
2023–2024	836		Innpasse prosjekt som det er fleirtalsvedtak på, i NTP-porteføljen	Ja
2023–2024	917		Direkte nattog frå Oslo til København og/eller Hamburg	Ja
2023–2024	918		Ev. tilskotsordning til langdistansebussar på strekningar utan tog og tilsvarande kommersielle tilbod	Nei
2023–2024	919		Arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen	Nei
2022–2023	71		Vurdere korleis regelverket for autonome køyretøy kan medverke til teknologi- og industriutvikling	Ja
2022–2023	72		Foreslå varierte strekningar som kan førehandsgodkjennast for autonom køyring	Ja

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

Komiteen viser til oversikten ovenfor, som lister opp anmodnings- og utredningsvedtak som gjelder Samferdselsdepartementets fagområde. Det vises videre til omtalene av de ulike anmodnings- og utredningsvedtakene i proposisjonen. Det vises til kontroll- og konstitusjonskomiteens behandling av Meld. St. 4 (2025–2026) for den formelle kontrollen av oppfølgingen av anmodnings- og utredningsvedtakene.

Nedenfor følger merknader til Samferdselsdepartementets oppfølging av de enkelte anmodnings- og utredningsvedtak der medlemmer av komiteen mener oppfølgingen er mangelfull.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til anmodningsvedtakene omtalt i proposisjonen og understreker at disse medlem-

mer ikke tar stilling til regjeringens rapportering på disse i denne innstillingen om det ikke er nevnt i merknader, men vil vise til Stortingets behandling av anmodningsvedtak i Meld. St. 4 (2025–2026).

Anmodningsvedtak nr. 800, 13. april 2021

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at et forslag til forskriftsendringer skal sendes på høring i løpet av 2025. Disse medlemmer viser til at oppfølgingen av vedtaket om endring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer nå har vært utsatt i flere runder, og forventer at det nå gjennomføres i løpet av 2025.

8. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding A fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteens tilråding B fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

A.

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2026 bevilges under:

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
Utgifter			
916	Kystverket		
	1 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 217 100 000	
	21 Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	90 621 000	
	22 Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 46</i>	1 266 422 000	
	30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	616 599 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 1</i>	207 099 000	
	46 Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, <i>kan</i> <i>overføres, kan nyttes under post 22</i>	21 343 000	
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	83 493 000	
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	133 292 000	
1300	Samferdselsdepartementet		
	1 Driftsutgifter.....	202 700 000	
	21 Spesielle driftsutgifter	12 800 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner.....	43 000 000	
	71 Tilskudd til trafikk sikkerhetsformål mv.	74 900 000	
	73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan	7 900 000	
1301	Forskning og utvikling mv.		
	70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, <i>kan overføres</i>	28 400 000	
	71 Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	65 100 000	
	72 Norges forskningsråd – NTP-formål, <i>kan overføres</i>	68 600 000	
	73 Tilskudd til Innovasjon Norge	36 300 000	
1310	Flytransport		
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	2 498 800 000	
1313	Luftfartstilsynet		
	1 Driftsutgifter.....	353 100 000	
	21 Spesielle driftsutgifter	10 000 000	
1314	Statens havarikommisjon		
	1 Driftsutgifter.....	106 400 000	
1315	Tilskudd til Avinor AS		
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i>	1 926 700 000	
	72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart, <i>kan overføres</i>	40 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter.....	5 192 500 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 29, 30 og 32</i>	11 409 000 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 585 600 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 22 og 30</i>	8 648 000 000	
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 22, 29 og 32 og kap. 1332 post 66</i>	9 067 000 000	
	32	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, <i>kan overføres</i>	1 150 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	400 000 000	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	41 500 000	
	67	Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i>	102 000 000	
	68	Tilskudd for Tretten bru, <i>kan overføres</i>	14 000 000	
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 904 500 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.....	870 400 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 998 200 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter.....	22 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	363 600 000	
	62	Tilskudd til kollektivtransport	620 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 238 300 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	214 300 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	22 900 000	
	78	Tettere samarbeid om data.....	38 900 000	
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	1 940 000 000	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320 post 30</i>	4 469 000 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter.....	422 400 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	130 700 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 709 800 000	
	71	Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 509 000 000	
	72	Kjøp av infrastruktur tjenester – fornying og mindre investeringer	7 853 600 000	
	73	Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74 og kap. 1320 post 32</i>	8 741 500 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	107 600 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	139 700 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	42 400 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter.....	118 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1358		Norske tog AS		
	70	Lån, kan overføres	808 400 000	
	71	Egenkapitaltilskudd.....	113 600 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester, kan overføres	2 012 000 000	
Totale utgifter				102 131 369 000
Inntekter				
3916		Kystverket		
	2	Andre inntekter.....	10 844 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	900 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	175 300 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	172 700 000	
	2	Diverse gebyrer	611 700 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	141 200 000	
	4	Billettinntekter fra riksveiferjedriften.....	805 000 000	
4330		Særskilte transporttiltak		
	1	Gebyrer.....	22 900 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Diverse inntekter	6 300 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer.....	16 800 000	
4358		Norske tog AS		
	85	Gebyrer.....	9 900 000	
5641		Renter fra Norske tog AS		
	80	Renter.....	251 800 000	
Totale inntekter				2 225 344 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- fiskeridepartementet i 2026 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 2026 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 forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2026 kan gi Kystverket fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår utover 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 1 670 mill. kroner.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2026 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme
916	Kystverket	
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	101,7 mill. kroner
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	266,6 mill. kroner

VI

*Fullmakt til postering mot mellomværendet
med statskassen*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2026 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 2026 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter 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

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan overskride bevilgningen på kap. 1358 Norske tog AS, post 70 Lån og post 90 Lån med inntil 1 900 mill. kroner ved endringer av låneforutsetninger som er av ikke-prinsipiell betydning.

IX

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme
1301	Forskning og utvikling mv.	
	70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	15 mill. kroner
	71 Norges forskningsråd	194 mill. kroner
	72 Norges forskningsråd – NTP-formål	321 mill. kroner
1320	Statens vegvesen	
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
	67 Militær mobilitet på fylkesveier	300 mill. kroner
1332	Transport i byområder mv.	
	66 Tilskudd til byområder: Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	2 100 mill. kroner
1352	Jernbanedirektoratet	
	74 Tilskudd til togmateriell mv.	530 mill. kroner

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan:

1.

starte opp, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:	
Kjøp av 13 nye regiontog	2 420 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2026-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere budsjettår.

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser			
		Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
		2027	2028	2029	2030
1352	Jernbanedirektoratet				
	72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer	25 920 mill. kroner	7 070 mill. kroner	6 680 mill. kroner	6 280 mill. kroner
	73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	28 850 mill. kroner	7 870 mill. kroner	7 430 mill. kroner	6 990 mill. kroner

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	Statens vegvesen		
	30 Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme	7 180 mill. kroner	3 230 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget, inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320	Statens vegvesen	
	30 Riksveiinvesteringer: Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv	400 mill. kroner

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	Statens vegvesen		
	22 Drift og vedlikehold av riksveier	22 820 mill. kroner	7 990 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
			2027	2028	2029	2030
1352	Jernbanedirektoratet					
	71 Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold	24 780 mill. kroner	6 760 mill. kroner	6 380 mill. kroner	6 010 mill. kroner	5 630 mill. kroner

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	Statens vegvesen		
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften	36 170 mill. kroner	4 200 mill. kroner
1352	Jernbanedirektoratet		
	70 Kjøp av persontransport med tog	30 400 mill. kroner	6 620 mill. kroner

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321	Nye Veier AS		
	70 Tilskudd til Nye Veier AS	27 990 mill. kroner	7 000 mill. kroner

XIV

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XV

Salg av fast eiendom i prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan selge fast eiendom i forbindelse med prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta inntil en salgsverdi på 750 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XVI

Restverdisikring for eksisterende materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 700 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XVII

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet, med motpostering mellomværendet med statskassen.

XVIII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

1. nettopføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprosjekter 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 innkrevingssystemer for bompenger.

2. føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettopført på kap. 1320 post 30 Riksveiinvesteringer.

XIX

Fullmakt til å aktivere i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at følgende aktiveres i statens kapitalregnskap i 2026:

1. lån bevilget på kap. 1358 Norske tog AS, post 70 Lån
2. tilskudd til egenkapital bevilget på kap. 1358 Norske tog AS, post 71 Egenkapitaltilskudd.

XX

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2026 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 900 mill. kroner til investeringer og drift innenfor Oslopakke 3.

XXI

ERTMS-prosjektet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementets fullmakt til å pådra forpliktelser for senere budsjettår for trinn 2 av nytt signalsystem på jernbanen, ERTMS-prosjektet, forlenges ut 2026.

XXII

Unntak fra kontantprinsippet ved bruttoføring av inntekter og utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å fravike Bevilgningsreglementets § 3 tredje ledd (kontantprinsippet) ved å bruttoføre billettinntekter i bruttokontrakter på inntektssiden i statsbudsjettet under kap. 4320 Statens vegvesen, post 4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften og utgiftsføre et tilsvarende beløp under kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.

B.

Stortinget ber regjeringen øke kontrollen og bekjempelsen av ulovlig kabotasjekjøring i Norge.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. desember 2025

Bård Hoksrud
leder og ordfører



Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

25/2308-

31. oktober 2025

Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet – rettinger

Jeg viser til Prop. 1 S (2025–2026) som ble lagt fram for Stortinget 15. oktober 2025. Det er oppdaget noen feil i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2025–2026).

På side 73, tabell 4.1 er enkelte tall feil:

«Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveiprosjekter som åpnet for trafikk i 2024

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

Dette skal være:

«Rapportering på utvalgte indikatorer for riksveiprosjekter som åpnet for trafikk i 2024

Tiltak	Resultat 2024
Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	<u>22,5</u>

Antall km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebane åpnet for trafikk	2,4
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveier	9,3
Antall km riksvei med forsterket midtoppmøring	35,9
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	3
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	31,0
Antall km kollektivfelt bygd	0
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	1
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	42

På s. 82, tabell 4.3 er tabelloverskriften:

«Anslåtte virkninger av store prosjekter som åpner for trafikk i 2026».

Dette skal være:

«Anslåtte virkninger av riksveiprosjekter som åpner for trafikk i 2026.»

På side 92, første spalte, sjette avsnitt står det:

«Tilskudd har til og med 2024 blitt utbetalt over post 65 Tilskudd til fylkesveier, som nå er avvirket. Det var ingen utbetaling i 2025.»

Dette skal være:

«Tilskudd blir til og med 2025 utbetalt over post 65 Tilskudd til fylkesveier, som nå er avvirket.»

På side 92, andre spalte, nest siste avsnitt står det:

«Budsjetteeffekten av forslaget er 261,8 mill. kr, der 8,5 mill. kr er knyttet til økte inntekter fra riksveiferjedriften og 255 mill. kr er knyttet til fylkesveiferjedriften med en reduksjon av rammetilskuddet.»

Dette skal være:

«Budsjetteeffekten av forslaget er 263,5 mill. kr, der 8,5 mill. kr er knyttet til økte inntekter fra riksveiferjedriften og 255 mill. kr er knyttet til fylkesveiferjedriften med en reduksjon av rammetilskuddet.»

På side 94, andre spalte, siste avsnitt står det:

«Gebyrsatsene for trafikantgebyrene (teoriprøver, praktiske førerprøver, utstedelse av førerkort og foto) må gjennomgående oppjusteres i 2026 for å være på kostnadsriktig nivå.»

Dette skal være:

«Gebyrsatsene for bl.a. trafikantgebyrene (teoriprøver, praktiske førerprøver, utstedelse av førerkort og foto) må gjennomgående oppjusteres i 2026 for å være på kostnadsriktig nivå.»

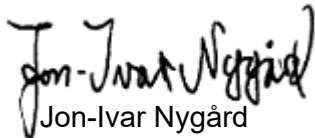
På side 95, første spalte, første avsnitt, står det:

«Gebyrsatsene for løyveutstedelser (felleskapslisenser) må på den annen side nedjusteres.»

Dette skal være:

«Gebyrsatsene for løyveutstedelser (felleskapslisenser) mv. må på den annen side nedjusteres.»

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

