



DET KONGELIGE DIGITALISERINGS-
OG FORVALTNINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets kommunal- og forvaltningskomite
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/983-3

13. april 2026

Dokument 8:194 S (2025-2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Bent-Joacim Bentzen og Erling Sande om å sikre mobildekning på alle offentlige veier

Jeg viser til Kommunal- og forvaltningskomiteens brev av 24. mars i år som etterspør min vurdering av representantforslaget i Dokument 8:194 S (2025-2026).

Innledning

Jeg ønsker innledningsvis å påpeke at de norske mobilnettene er godt utbygde. Utbyggingen skjer på kommersielt grunnlag, og deknings- og kvalitetsmessig er nettene noen av de beste i verden. Så å si alle husstander har grunnleggende mobildekning, og selv om vårt langstrakte land gir krevende forhold for mobilinfrastrukturbygging, er flatedekningen på snaut 85 pst. av fastlandsarealet (2024-tall). Overordnet betyr dette at veidekningen i Norge også er god. Men dette betyr ikke at enhver meter av det offentlig veinett har dekning. Det er i stor grad sammenhengende dekning, men det finnes dekningshull.

Myndighetene er opptatt av å legge til rette for bedre dekning langs ferdselsårer. I forbindelse med tildelingen av frekvensressurser i 2019 ble det stilt dekningskrav både til det norske europaveinettet samt kystveien fra Mo i Rana til Bodø. Dette var et tiltak for å øke dekningen og sikre tilgang til mobiltjenester der folk ferdes. Telenor påtok seg denne veidekningsforpliktelsen, som går ut på å tette dekningshull langs de aktuelle veiene slik at kun mindre dekningshull gjenstår. Dette er definert slik at det kan være et dekningshull på maksimalt 200 meters lengde per 1000 meter veistreking på disse veiene, og det innebærer at de som ferdes aldri befinner seg mer enn 100 meter fra et punkt med dekning. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom) holder nå på med å evaluere hvordan dekningsforpliktelsene innfris.

I to runder i henholdsvis 2022 og 2024 har digitaliserings- og forvaltningsdepartementet fått gjennomført utredninger av Analyses Mason der dekningen langs det norske riksveinettet er

kartlagt i detalj. Utredningene har tatt for seg de om lag 3500 km med riksveier som verken er fergestrekninger eller europaveier, og som faller utenfor ovennevnte dekningsforpliktelse som Telenor har påtatt seg. Det er foretatt en kontinuerlig måling av deknningen langs alle disse veistrekningene. Dette innebærer at vi har detaljert kunnskap om deknningen for denne delen av riksveinettet. Dekningshull finnes særlig på veistrekninger i områder med krevende topografi, liten trafikk og høye utbyggingskostnader, hvor kommersielle insentiver ikke er tilstrekkelige for å sikre fullstendig dekning.

I utredningene er det også gjort beregninger av hva det kan koste å tette dekningshull. Kostnadene er avhengige av flere forutsetninger og faktorer, blant annet hvor stort et dekningshull kan tillates å være (50 eller 100 m), hvor kraftig et signal skal være for å si at det er dekning og hvor mange netteiere som skal ha dekning. Avhengig av hvilke valg som legges til grunn viser estimatene overordnet at det kan beløpe seg til et sted mellom 500 og 1500 mill. kr. å utbedre dekningshullene langs denne begrensede delen av riksveinettet. Jeg understreker at disse tallene er usikre og trolig for lave gitt blant annet senere tids pris- og kostnadsutvikling. Like fullt gir utredningen grunnlag for å kunne vurdere noen målrettede tiltak for å bedre veidekningen på prioriterte strekninger i fremtiden.

Som tidligere meddelt Stortinget i svar på skriftlig spørsmål fra stortingsrepresentant Geir Inge Lien har vi per i dag ikke aggregerte dekningstall spesifikt for veidekning. Når dekningstall for 2025 legges frem senere i år vil Nkom også gjennomføre og presentere nærmere analyser av mobildekningen langs veinettet.

Om dekningsbegrepet

I representantforslaget fremgår det ikke noe nærmere om hva forslagsstillerne spesifikt mener med å sikre dekning og «*sørge for at alle offentlige veier i Norge har mobildekning*». Offentlige veier i Norge har mobildekning, men ikke langs enhver veimeter. Som beskrevet ovenfor er det ulike måter å vurdere og definere hva vi mener med mobildekning langs vei. Det er også slik at ulike bilmodeller har ulik demping av signalet som mottas fra mobilnettene. Likeledes er det forskjell på hvor kraftig signal en gitt mobiltelefon trenger å motta fra mobilnettet for å fungere. Disse faktorene har også betydning for deknningen og innebærer at noen kan oppleve å ha dekning der andre ikke klarer å kommunisere.

Spørsmål som bør stilles i denne forbindelse er: Hvor stort kan et dekningshull være uten at det utgjør et vesentlig problem? Varierer dette med type vei? Hvilke dekningshull langs hvilke veistrekninger kan være særlig problematiske sett hen til faktorer som trafikkmengde, ulykkesstatistikk, rasfare, hvor øde strekningen er, hvor utsatt veistrekningen er for dårlig vær og glatt veibane mv.?

De gjenværende dekningshullene vil i hovedsak være knyttet til relativt korte og fragmenterte strekninger i områder med begrenset trafikkgrunnlag og svært høye utbyggingskostnader. Det offentlige veinettet omfatter veistrekninger på til sammen snaut 98 000 km. Jeg vil understreke at en løsning som innebærer at ethvert punkt i dette veinettet har fungerende dekning fra bakkebaserte mobilnett, vil være ekstremt kostbar og ikke økonomisk bærekraftig. Dette fremstår som et urealistisk mål bilde.

Videre vil jeg legge til grunn at det primære hensynet ved utbedring av veidekning der det finnes dekningshull, bør være sikkerhetsaspektet, dvs. at det dreier seg om å etablere basisdekning som gir mulighet for å gjennomføre nødinterop og få gitt varsler.

Aktiviteter og tiltak

For å legge til rette for mobilutbygging også i områder som det ikke vil være kommersielt lønnsomt å bygge ut, har myndighetene til tider benyttet dekningskrav i frekvenstillatelser som et virkemiddel. Gjennom slike krav har mobiltilbydere fått tilgang til verdifulle frekvensressurser mot forpliktelser om utbygging etter nærmere spesifiserte krav. Omtalen ovenfor av tildelingen i 2019 er et eksempel på dette.

Dekningskrav i frekvenstillatelser vurderes som et effektivt virkemiddel for å øke mobildekningen i «ikke-kommersielle områder». Som følge av varigheten på eksisterende frekvenstillatelser, planlegges de neste tildelinger av frekvensbånd der det kan være relevant å fastsette dekningskrav, å gjennomføres først etter 2030. Dette begrenser muligheten til å benytte dette virkemiddelet innenfor tidsrammen representantforslaget legger til grunn.

For mange gjenværende områder vil det være svært kostnadskrevende å etablere mobildekning. Det er derfor hensiktsmessig å vurdere hvordan ny teknologi kan bidra til å redusere den samlede kostnaden for å sikre enda bedre dekning langs offentlige veier. Jeg vil trekke frem at det er lansert nye teknologiske løsninger basert på bruk av satellittkommunikasjon, først og fremst via lavbanesatellittsystemer, som kan gi mobildekning der dette mangler i dag (kalt «direct-to-device» - D2D). Dette er foreløpig tilbudt i noen få land. Slike løsninger innebærer at det kan kommuniseres direkte med satellitter fra en vanlig mobiltelefon, og at man vil ha dekning stort sett over alt. I første omgang omfatter tjenestetilbudet tekstbaserte meldinger og korte talemeldinger. Dette forventes å kunne utvikle seg relativt raskt til bedre mobiltjenester.

Det finnes to hovedprinsipper for D2D. Det første innebærer at satellittene bruker frekvenser avsatt til satellittkommunikasjon for kommunikasjonsforbindelsen. Da må dagens mobilbrukere bytte mobiltelefon for å benytte løsningen. Det andre prinsippet baseres på at satellittene anvender frekvenser som benyttes av mobilnettene på landjorda. Da kan vanlige mobiltelefoner brukes uten endringer. Det er særlig denne typen D2D som er attraktiv. Det er samtidig utfordringer knyttet til å bruke den sistnevnte fremgangsmåten fordi det vil skapes forstyrrelser i mobilnettene på bakken dersom satellittene bruker de samme frekvensene. Det pågår for tiden diskusjoner i det regulatoriske samarbeidet innenfor EØS om hvordan det kan legges til rette for slike tjenester i Europa. Det er igangsatt tekniske studier i European Conference of Postal and Telecommunications Administrations (CEPT) for å avklare hvordan mobilnett og satellittnettverk kan sameksistere når de bruker de samme frekvensressursene. Dette vil danne grunnlag for fremtidig harmonisert regulering i EØS. Resultater av dette arbeidet skal foreligge allerede i juli neste år. Standardiseringsorganer har også begynt å utarbeide standarder. Jeg mener det er klokt å se hvordan dette utvikler seg i vår del av verden, da dette vil være en kostnadseffektiv løsning for å gi mobildekning og kommunikasjonsmulighet der dette mangler, ikke minst langs veinettet. Den pågående raske utviklingen tilsier at det kan være mulig at D2D kan tilbys før 2030.

Det pågår et omfattende arbeid med å etablere et nytt Nødnett som skal baseres på alle de offentlige mobilnettene. I gjennomføringen av dette prosjektet gjøres det vurderinger av dekningsbehov og hvordan dette skal tilfredsstilles. Dette kan ha positiv innvirkning på deknings situasjonen langs veistrekninger.

Netteierne Lyse og Telia har annonsert et nettverkssamarbeid om et felles mobilaksesnett. I denne forbindelse er det bebudet en omfattende utbygging og styrking av et slikt felles nett, ikke minst dekningsmessig, sammenlignet med nåsituasjonen for de to nettene til disse tilbyderne. Dersom dette samarbeidet realiseres, kan dette også føre til forbedret veidekning.

Jeg vil avslutningsvis vise til at det er etablert en tverrsektoriell samarbeidsgruppe knyttet til innføring av automatisert veitransport, ledet av Statens vegvesen (SVV). Formålet er å samle relevante myndigheter (SVV, Kartverket, Nasjonal sikkerhetsmyndighet, utvalgte fylkeskommuner og Nkom) med særskilt ansvar på området, identifisere behov for nye eller justerte rammebetingelser, samt avklare roller og avhengigheter mellom aktørene.

Samarbeidsgruppen skal også bidra til at den enkelte myndighet kan utvikle nødvendige rammebetingelser innenfor sitt ansvarsområde. Et av temaene som er oppe til diskusjon i dette arbeidet er finansiering av forbedringer langs veinettet.

Oppsummering

Det er etter min vurdering ikke realistisk å etablere full mobildekning langs alle offentlige veistrekninger innen 2030 med kjente virkemidler som dekningskrav, utbyggingstilskudd mv. Kostnadene vil være altfor store. Veidekning kan forbedres i noen grad gjennom vurdering av målrettede tiltak rettet mot noen prioriterte veistrekninger.

Det vil være mer realistisk å kunne oppnå tilnærmet komplett dekning langs hele det offentlige veinettet ved å legge til rette for bruk av ny satellittbasert teknologi som integreres med mobilnettene. Jeg mener det vil være klokt å avvente de tekniske og regulatoriske studiene som nå gjennomføres innenfor samarbeidet i CEPT og EØS, og se hvilke D2D-løsninger som vil kunne etableres for Norges del som resultat av denne utviklingen.

Med hilsen



Karianne Oldernes Tung