(Opprinnelig utgave)

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2026–2027)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2027

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4358, 5641 og 5672

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2026–2027)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2027

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4358, 5641 og 5672

Innhold

1 Mål og hovudprioriteringar 11
1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken 11
1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2027 12
1.3 Den langsiktige transportpolitikken og prioriteringar framover 13

2 Oppmodingsvedtak 15
2.1 Stortingssesjonen 2025–2026 18
2.2 Stortingssesjonen 2024–2025 28
2.3 Stortingssesjonen 2023–2024 35
2.4 Stortingssesjonen 2022–2023 36
2.5 Stortingssesjonen 2021–2022 37
2.6 Stortingssesjonen 2020–2021 38

3 Oversikt over budsjettforslaget mv. 39
3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel 39
3.2 Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2026 42

4 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene 45

Programområde 21 Innenlands transport 45

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m. 45
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet 46
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet 49
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. 50

Programkategori 21.20 Luftfartsformål 53
Kap. 1310 Flytransport 60
Kap. 1313 Luftfartstilsynet 60
Kap. 4313 Luftfartstilsynet 61
Kap. 1314 Statens havarikommisjon 62
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS 62
Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS 62

Programkategori 21.30 Veiformål 64
Kap. 1320 Statens vegvesen 78
Kap. 4320 Statens vegvesen 87
Kap. 1321 Nye Veier AS 88
Kap. 1323 Vegtilsynet 90
Nærmere om investeringene 92

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak 104
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak 105
Kap. 4330 Særskilte transporttiltak 110
Kap. 1332 Transport i byområder mv. 110
Byomtaler – byvekstavtaler 115

Programkategori 21.50 Jernbaneformål 131
Kap. 1352 Jernbanedirektoratet 143
Kap. 4352 Jernbanedirektoratet 152
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn 153
Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn 153
Kap. 1358 Norske tog AS 154
Kap. 4358 Norske tog AS 155
Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS 155
Kap. 5641 Renter fra Norske tog AS 156
Kap. 5672 Bane NOR SF – utbytte 156
Nærmere om effektpakker på jernbanen 156

Programområde 22 Posttjenester 170

Programkategori 22.10 Posttjenester 170
Kap. 1370 Posttjenester 172

5 Klima og miljø 175
5.1 Klima 175
5.1.1 Utvikling i klimagassutsleppa frå transportsektoren 175
5.1.2 Utsleppseffekt av nye investeringsprosjekt 176
5.1.3 Redusere utsleppa frå transportsektoren 177
5.2 Naturmangfald og arealbruk 180

6 Oppfølging av FNs berekraftsmål 183

7 Samfunnstryggleik 186
7.1 Totalforsvaret 187
7.2 Førebyggande tryggleik 187
7.3 Digital tryggleik 188
7.4 Klimatilpassing 188
7.5 Andre saker 189

8 Samferdsel og kommunesektoren 190
8.1 Ansvar og finansiering 190
8.1.1 Ansvar, oppgåver og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåa 190
8.1.2 Finansiering og prioriteringar 190
8.2 Fylkesveg, fylkesvegferjer og kollektivtransport 192

8.2.1 Fylkesvegar 192
8.2.2 Fylkesvegferjer 192
8.2.3 Kollektivtransport 193

9 Likestilling i transportsektoren 195
9.1 Fremme likestilling og hindre diskriminering 195
9.2 Likestilling mellom kvinner og menn 195

10 Lønnsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder 198

Forslag 200

Vedlegg
1 Fullmakter 210

Tabelloversikt

Tabell 1.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036 i første seksårsperiode 11
Tabell 1.2 Utgifter fordelte på programkategoriar 12
Tabell 1.3 Budsjettforslaget etter formål 13
Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer 15
Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel og post 42
Tabell 3.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel og post 42
Tabell 4.1 Utvalgte indikatorer for riksveiprosjekter som åpnet for trafikk i 2025 66
Tabell 4.2 Anslåtte virkninger av riksveiprosjekter som åpner for trafikk i 2027 78
Tabell 4.3 Statlige bindinger i riksveiinvesteringer på kap. 1320 Statens vegvesen 79
Tabell 4.4 Anslått fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen 83
Tabell 4.5 Fylkesfordeling av rentekompensasjon 86
Tabell 4.6 Bompenger stilt til disposisjon fra bompengeselskapene til investeringer 91
Tabell 4.7 Innbetalte bompenger fra bompengeinnkreving på riks- og fylkesvei 92
Tabell 4.8 E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger – prosjekter 94
Tabell 4.9 E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger – prosjekter ... 96
Tabell 4.10 E39 Ålesund–Trondheim – prosjekt 97
Tabell 4.11 E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger – prosjekter 98
Tabell 4.12 E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger – prosjekter 99
Tabell 4.13 E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger – prosjekter 100
Tabell 4.14 E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger – prosjekt 100
Tabell 4.15 Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger – prosjekt 101
Tabell 4.16 E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger – prosjekter 102
Tabell 4.17 E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger – prosjekter 102
Tabell 4.18 E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger – prosjekt 103
Tabell 4.19 Statens direkte bidrag til avtaler i byområdene 112
Tabell 4.20 Tilskudd til byområder over kap. 1332, post 66 113
Tabell 4.21 Utvikling i personbiltrafikken i byområder med belønningsavtale 114
Tabell 4.22 Belønningsavtaler – tildeling av midler i 2027 114
Tabell 4.23 Trafikkutviklingen i Oslo-området 116
Tabell 4.24 Supplerende indikatorer i Oslo-området 117
Tabell 4.25 Foreløpig fordeling av midler til Oslo-området i 2027 118
Tabell 4.26 Fornebubanen 119
Tabell 4.27 Trafikkutviklingen i Bergens-området 120

Tabell 4.28 Supplerende indikatorer i Bergens-området 120
Tabell 4.29 Foreløpig fordeling av midler til Bergens-området i 2027 121
Tabell 4.30 Trafikkutviklingen i Trondheims-området 122
Tabell 4.31 Supplerende indikatorer i Trondheims-området 122
Tabell 4.32 Foreløpig fordeling av midler til Trondheims-området i 2027 123
Tabell 4.33 Metrobuss 124
Tabell 4.34 Supplerende indikatorer på Nord-Jæren 126
Tabell 4.35 Foreløpig fordeling av midler til Nord-Jæren i 2027 127
Tabell 4.36 Bussveien 128
Tabell 4.37 Trafikkutviklingen i tre byområder 128
Tabell 4.38 Supplerende indikatorer i tre byområder 129
Tabell 4.39 Foreløpig fordeling av midler til tre byområder i 2027 130
Tabell 4.40 Persontransport med tog på ulike togtyper i 2025 133
Tabell 4.41 Mål og resultater for drifts-stabilitet i 2025 134
Tabell 4.42 Klimagassutslipp fra drivstoff i jernbanesektoren 2021–2025 136
Tabell 4.43 Drift, vedlikehold, fornying og investeringer på jernbanen i 2025 138
Tabell 4.44 Kostnadsramme for store jernbaneprosjekter og toganskaffelser 157
Tabell 5.1 Klimagassutslepp for nye store vegprosjekt med mogleg anleggsstart i 2027 (i tonn CO_2-ekv.) 177
Tabell 5.2 Del nyregistrerte nullutslepps-køyretøy 177
Tabell 5.3 Vare- og lastebilar med nullutslepp og biogass i dei største byane 178
Tabell 5.4 Naturmangfaldsindikator og arealrekneskap for nye store vegprosjekt med mogleg oppstart i 2027, i dekar 181
Tabell 8.1 Nokre nøkkeltal for utviklinga i fylkesvegnettet 192
Tabell 8.2 Nokre nøkkeltal for utviklinga i fylkesvegferjer 193
Tabell 8.3 Nokre nøkkeltal for utviklinga i fylkeskommunal kollektiv-transport 193
Tabell 9.1 Prosentdel kvinner tilsett i verksemdene og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn 196
Tabell 9.2 Overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner 197
Tabell 9.3 Legemeldt sjukefråvær i prosent 197
Tabell 10.1 Godtgjering til administrerande direktør/konsernsjef i 2025 198

Figuroversikt

Figur 4.1 Passasjerer ved norske lufthavner 2015–2025 54
Figur 4.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og målkurve for utviklingen frem til 2030 og 2050 69
Figur 4.3 Antall drepte i veitrafikken i Europa per million innbyggere i 2025 69
Figur 4.4 Transportkorridorene for riksveinettet 93
Figur 4.5 Kystruten – Utvikling i passasjerer og bevilgninger 2006–2026 107
Figur 4.6 Persontransport med tog 2016–2025 132
Figur 4.7 Godstransport med tog 2016–2025 134
Figur 4.8 Punktlighet for person- og godstog 2016–2025 135
Figur 4.9 Videre utvikling av InterCity-strekninger 162
Figur 4.10 Illustrasjon av tre nivå av togtilbud på Østlandet og nødvendige tiltak for å oppnå dette 164
Figur 5.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren i 1990 og 2016–2025 etter utsleppskjelde ... 176
Figur 5.2 Køyretøy etter drivstofftype 2016–2025 178
Figur 8.1 Kollektivtransport i heile landet 2016–2025 194

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S

(2026–2027)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2027

Utgiftskapitler: 1300–1370

Inntektskapitler: 4300–4358, 5641 og 5672

Tilråding fra Samferdselsdepartementet 25. september 2026,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)

Del I
Innleiing

1 Mål og hovudprioriteringar

1.1 Regjeringa sine mål med samferdselspolitikken

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

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

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

Dei transportpolitiske måla heng saman med og bidreg til FNs berekraftsmål retta mot transportsektoren.

Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2025–2036 lagt opp til ei statleg ramme på 1 349,8 mrd. 2027-kr for heile perioden. I tillegg er det lagt til grunn 112,3 mrd. 2027-kr i bompengar. Samla utgjer dette 1 462,2 mrd. 2027-kr i planperioden.

Statsbudsjettet for 2027 er det tredje i oppfølginga av Nasjonal transportplan 2025–2036. Ressursbruken i det einskilde budsjettåret vil tilpassast det samla økonomiske opplegget i statsbudsjettet. Tabell 1.1 viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan 2025–2036 i budsjettforslaget for 2027. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse. Hovudprioriteringane i budsjettet for 2027 er nærmare omtalte i kapittel 1.2.

Tabell 1.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036 i første seksårsperiode

Mrd. 2027-kr

Nemning	Gj.sn. per år NTP 2025–2030	Løyving 2025[5]	Løyving 2026[5]	Budsjettforslag 2027
Riksvegar	50,4	48,3	49,6	49,4
Tilskot fylkesvegar[1]	5,7	5,2	5,0	5,0
Byområde[2]	8,2	7,8	6,6	6,9
Jernbane[3]	37,8	34,5	32,7	32,8
Kystforvaltning	3,3	2,8	2,3	3,1
Luftfart	0,9	3,0	2,6	0,6
Tverrsektorielle tiltak[4]	0,5	0,4	0,5	0,4
Sum	106,9	102,0	99,4	98,2

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

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

[3] Jernbanedelen av Fellesprosjektet Vossebana/E16 Arna–Stanghelle er skild ut frå løyvinga under Programkategori 21.30 Vegformål, og inngår i summane for jernbane.

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

[5] Løyving 2025 og 2026 er høvesvis inkl. endringar i nysalderinga 2025 og revidert budsjett 2026.

Det er foreslått å løyve 98,2 mrd. kr til formål under Nasjonal transportplan. Formål under Nasjonal transportplan inkluderer òg den ikkje-avgiftsfinansierte delen av verksemda til Kystverket og delar av rammetilskotet til fylkeskommunane (opprusting og fornying av fylkesvegnettet, kompensasjon for å følge opp forskrift om tunnelsikkerheit og ras- og skredsikringstiltak på fylkesveg). Løyvingsforslaget i 2027 til formål under Nasjonal transportplan aukar nominelt med 2,3 mrd. kr frå saldert budsjett 2026. I løyvingsforslaget blir det lagt til grunn rasjonell gjennomføring av igangsette prosjekt og oppstart av fleire mindre investeringsprosjekt på riksveg. Det blir òg oppstart av mindre investeringsprosjekt i dei største byområda. Nivået på drift og vedlikehald av riksveg og jernbane blir auka i 2027.

1.2 Hovudprioriteringar i budsjettet for 2027

Tabell 1.2 Utgifter fordelte på programkategoriar

Mill. kroner

Nemning	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
Programområde 21 Innanlands transport			
21.10 Administrasjon m.m.	539,7	542,9	0,6
21.20 Luftfartsformål	4 935,0	3 356,3	-32,0
21.30 Vegformål	50 404,8	51 676,0	2,5
21.40 Særskilde transporttiltak	8 907,0	9 090,9	2,1
21.50 Jernbaneformål	31 696,9	33 721,6	6,4
Sum før lånetransaksjonar	96 483,4	98 387,7	2,0
Lånetransaksjonar	4 016,2	5 069,4	26,2
Sum Innanlands transport	100 499,6	103 457,1	2,9
Programområde 22 Posttenester			
22.10 Posttenester	2 012,0	1 520,7	-24,4
Sum Posttenester	2 012,0	1 520,7	-24,4
Sum Samferdselsdepartementet	102 511,6	104 977,8	2,4

Hovudprioriteringane i budsjettforslaget for Samferdselsdepartementet er

- vidareføre den midlertidige søknadsordninga for reduserte prisar i kollektivtransporten i fylkeskommunane
- rasjonell gjennomføring av igangsette investeringsprosjekt og anleggsstart for nye riksvegprosjekt
- oppstart av nye, mindre investeringstiltak på riksveg
- styrke den digitale tryggleiken på vegnettet
- kjøp av posttenester som er betre tilpassa behova til befolkninga

Regjeringa vil vidareføre den mellombelse søknadsordninga for reduserte prisar i kollektivtransporten i fylkeskommunane som legg til rette for prisreduksjon på om lag 100 kr på månadskort.

Samla foreslår regjeringa å bruke over 40 mrd. kr til investeringar i riksveg, lufthamner, byområde og jernbane. Det er lagt opp til rasjonell gjennomføring av igangsette investeringsprosjekt og anleggsstart for riksvegprosjekta E39 Smiene–Harestad i Rogaland og rv. 70 Vikansvingen–Kontrollplassen i Møre og Romsdal. Jernbaneinfrastrukturen skal bli utvikla ved å vidareføre igangsette prosjekt og fortsette planleggingsarbeidet i fleire store effektpakker. Togtilbodet på Austlan-

det vil bli forbetra frå desember 2027 ved at flytogtilbodet til Oslo lufthamn blir innlemma i den ordinære regiontogtrafikken. Det er vidare prioritert midlar til å starte nye, mindre investeringstiltak på riksveg retta mot å ta vare på vegnettet, militær mobilitet, døgnkvileplassar med lading for tungbil og trafikktryggleik. Innsatsen til drift og vedlikehald på både riksveg og jernbane blir auka.

Regjeringa sett innanfor budsjettforslaget av totalt 100 mill. kr for å styrke den digitale tryggleiken på vegnettet. Innsatsen skal verne operasjonell teknologi, som er system som overvaker og styrer fysiske prosessar langs riksvegnettet som straumtilførsel, belysning, pumper, bommar og sanntidsovervaking, mot digitale angrep.

Utgiftene til kjøp av posttenester har auka frå 400 mill. kr i 2016 til over 2 mrd. kr i 2026. Det statlege kjøpet av posttenester er ikkje tilpassa at det blir sendt færre og færre fysiske brev. Regjeringa foreslår eit kjøp av posttenester som er betre tilpassa behova til befolkninga. Samferdselsdepartementet vil derfor avslutte Postens mellombelse konsesjon og erstatte han med ein kortvarig kontrakt om levering av landsdekkande tilbod av leveringspliktige posttenester. Det blir m.a. lagt opp til å levere post til postkassene éin dag i veka og med moglegheit for levering minst annakvar dag mot at avsendar betaler høgare porto. Mottakarane av post kan i tillegg velje frivillig levering av brev fem dagar i veka til postpunkt.

Budsjettforslaget etter formål

Samferdselsdepartementets budsjett under dei programkategoriane går til ulike formål. Den største delen av løyvinga går til investeringar og drift og vedlikehald av riksveg og jernbane. Kjøp av samferdselstenester for å dekke behov som ikkje kan dekkast av marknaden, utgjer òg ein stor del av budsjettet. Tabell 1.3 viser budsjettforslaget for 2027 og saldert budsjett 2026 fordelt etter formål.

Tabell 1.3 Budsjettforslaget etter formål

Mrd. kr

Formål	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
Drift av departementet og underliggande etatar	6,6	6,8
Kjøp av samferdseltenester (flyruter, riksvegferjer, hurtigruten, persontransport med tog og post)	15,4	14,9
Drift og vedlikehald av riksveg og jernbane	19,8	20,9
Mindre investeringar og fornying	11,2	10,8
Store infrastrukturprosjekt (lufthamner, riksvegar og jernbane)	31,8	32,4
Trafikant- og køyretøytilsyn	2,6	2,7
Byområda[1]	6,8	6,9
Forsking og utvikling	0,2	0,2
Tilskot	3,1	3,0
Finansiering av togkjøp	4,9	6,4

[1] I summen inngår midlar på kap. 1320, post 30, som er sett av til mindre investeringstiltak på riksveg i byområda. I tillegg kjem midlar til stasjonar og knutepunkt på jernbanebudsjettet. I 2026 utgjorde det 91 mill. kr, medan det vil utgjere 225 mill. kr for 2027.

1.3 Den langsiktige transportpolitikken og prioriteringar framover

Samferdsel er ein sektor det har blitt satsa på, og det har gitt resultat. Vi har m.a. fått reduserte reisetider mellom sentrale byar og tettstader i landet, eit vesentleg auka togtilbod, betre kollektivtilbod i byområda og lågast trafikkdødelegheit på veg i Europa. På grunn av den endra tryggingspolitiske situasjonen har regjeringa over tid auka omsynet til militær mobilitet i vurdering og prioritering av tiltak i infrastrukturen.

Samstundes har vedlikehald av infrastrukturen ikkje blitt prioritert høgt nok. I Nasjonal transportplan 2025–2036 tok regjeringa eit tydeleg strategisk val om å prioritere å ta vare på det vi allereie har og utbetre der vi kan, før vi bygger nytt. Dette innebar ei klar styrking av vedlikehaldet. Styrkinga skal gjere at kvaliteten på transportnettet held seg høg, at infrastrukturen blir rusta for klimaendringar og at transportnettet understøttar Forsvaret sine behov.

Regjeringa vil sørge for at vi får meir att for pengane i transportsektoren, og det har over lengre tid vore arbeidd systematisk for å oppnå dette. Sentrale verkemiddel har vore opplegget for optimalisering og porteføljestyring, i tillegg til eit omfattande effektiviseringsarbeid i verksemdene. Innanfor ramma av det pågåande arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040 har transportverksemdene identifisert fleire moglege tiltak som vil bli vurderte nærmare. Dette gjeld m.a. tiltak for meir fleksibilitet i det tekniske regelverket.

Transportverksemdene må òg framover vurdere om det kan gjerast grep i tidleg fase av planlegginga av infrastrukturprosjekt for å styrke den transportpolitiske måloppnåinga og auke lønnsemda i prosjekta.

Noreg står i den mest alvorlege tryggingspolitiske situasjonen sidan andre verdskrig. Omsynet til motstandsdyktigheit og transportsektoren sitt bidrag til landet si samla forsvarsevne er no ein integrert del av det førebuande arbeidet med meldinga om Nasjonal transportplan 2029–2040. I dette inngår transportsektoren si evne til å førebygge og handtere alvorlege hendingar som ekstremvêr, pandemi, digitale angrep eller sabotasje, raskt å rette opp att til drift etter alvorlege angrep og naturhendingar, å oppretthalde kontinuitet ved hendingar over lengre tid, å identifisere, gjere tilgjengelege og effektivt utnytte relevante transportressursar i krise og krig, og sektoren si samla evne til å støtte opp under militær innsats.

I tillegg er det fleire andre rammevilkår og utviklingstrekk som må få konsekvensar for den langsiktige transportpolitikken og arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040, m.a.

- omstilling til lågutsleppssamfunnet. Innan 2050 skal Noreg vere eit lågutsleppssamfunn, der klimagassutsleppa er redusert med 90–95 pst. samanlikna med 1990. Dette krev ei monaleg omstilling, òg i transportsystemet.
- digitalisering og kunstig intelligens. Ny teknologi og datadrivne løysingar representerer både store moglegheiter og utfordringar. Moglegheitene ligg ikkje minst i å ta ut meir kapasitet og forbetre transporttilbodet innanfor det eksisterande systemet. Utfordringane knyter seg m.a. til tryggleik og sårbarheit.
- samordning med andre politikkområde. Å nå dei transportpolitiske måla krev i aukande grad ei samordning med andre politikkområde som forsvar, justis, energi og helse. Det er òg behov for betre samordning med arealplanlegginga, og korleis denne påverkar transportbehovet. I byområda har dette lenge vore eit prioritert område.
- ein aldrande transportinfrastruktur. Bruer, tunnelar og annan infrastruktur på fleire område og mange av toga nærmar seg slutten av teknisk levetid. Dette svekker trafikktryggleiken, fører til svekt framkome og evne til å handtere avvikssituasjonar, samstundes som risikoen for restriksjonar, stengingar og driftsforstyrringar aukar. Viss det ikkje blir gjennomført ei satsing på vedlikehald og fornying, kan konsekvensane for viktige samfunnsfunksjonar bli meir omfattande.
- auka kostnader. Kostnadsnivået i transportsektoren blir drive av forhold som i ulik grad kan påverkast. Eksterne forhold som marknadsutvikling, klima og naturforhold spelar ei rolle, endringar i rammevilkår og forhold transportverksemdene sjølv rår over. Dei seinare åra har bygge- og anleggskostnadene auka langt ut over den generelle prisveksten.

Ei særleg utfordring er at mange utviklingstrekk vil auke kostnadene og behovet for omstilling, samstundes som staten sitt handlingsrom for nye og større satsingar i åra framover vil vere meir avgrensa enn tidlegare, jf. omtale i Meld. St. 1 (2026–2027) *Nasjonalbudsjettet 2027*.

Å fastsette eit realistisk ambisjonsnivå, tydelege prioriteringar og kontinuerleg effektivisering vil vere avgjerande for å lukkast med transportpolitikken. I arbeidet med ny Nasjonal transportplan vil derfor porteføljane og samansettinga bli vurderte for å sikre at dei er i tråd med prioriteringane til regjeringa og dei økonomiske rammene. Utarbeiding av meir detaljerte planar som reguleringsplanar for dei ulike prosjekta i dagens planportefølje, bør tilpassast etter når det er realistisk at prosjekta kan bli starta opp.

2 Oppmodingsvedtak

Tabell 2.1 gir ein oversikt over oppfølginga av oppmodingsvedtak under Samferdselsdepartementet. Oversikten omfattar alle vedtaka frå stortingssesjonen 2025–2026 og dei vedtaka frå tidlegare stortingssesjonar som kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 125 S (2025–2026) meinte ikkje var kvitterte ut. I tabellen går det fram om Samferdselsdepartementet no legg opp til å avslutte rapporteringa av oppmodingsvedtaket eller om det òg vil rapportere på vedtaket i budsjettproposisjonen for 2028.

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2025–2026	56	Nasjonalt månadskort for kollektivtransport	Ja
2025–2026	71	Avbøtande tiltak for natur og miljø i vegprosjekta gjennom Lågendeltaet og Hellstranda	Nei
2025–2026	416	Gi kommunane heimel til å forby køyring av elsparkesyklar på fortau	Ja
2025–2026	417	Vurdere å gi kommunane høve til å krevje betaling frå operatørar for bruk av offentleg areal	Nei
2025–2026	418	Høgare aldersgrense for å bruke elsparkesyklar	Nei
2025–2026	419	Heve kompetansen til brukarar av elsparkesyklar	Ja
2025–2026	420	Styrke handhevinga av regelverket for elsparkesyklar	Ja
2025–2026	421	Forlenge nedbetalingstida på låna i prosjektet E39 Mandal–Kristiansand	Ja
2025–2026	464	Erstatte dronedeteksjonssystem med system frå land Noreg har sikkerheitspolitisk samarbeid med	Nei
2025–2026	467	Oppretthalde stoppmønsteret på Steinberg stasjon	Ja
2025–2026	468	Drøfte endringar i stoppmønsteret ved stasjonane Steinberg og Brakerøya med aktuelle aktørar	Ja
2025–2026	535	Revurdere indikatorane i rapporteringskrava til Bane NOR	Ja
2025–2026	536	Instruere Bane NOR til å oppretthalde rutetilbodet ved Svingen stasjon	Ja
2025–2026	537	Gjere greie for Avinors planar om å legge ned bakkebaserte navigasjonssystem og konsekvensane dette vil ha	Ja
2025–2026	670	Nedbetalingstid for låna på prosjektet E6 Ulsberg–Melhus	Nei

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2025–2026	671	Dialog med lokale styresmakter om passeringstak på strekninga E6 Ulsberg–Melhus	Nei
2025–2026	673	Endringar i førarkortforskrifta	Ja
2025–2026	712	Samkøyring og bildeling som supplement til kollektivtransporten	Ja
2025–2026	713	Innrette regelverket på vegtrafikk- og yrkestransportområdet for samkøyring og bildeling som verkemiddel for grøn mobilitet	Ja
2025–2026	714	Korleis samkøyring kan organiserast og takast i bruk av kommunar, fylkeskommunar og kollektivaktørar	Ja
2025–2026	715	Samkøyring som verkemiddel i arbeidet med byvekstavtalar og andre relevante avtalar	Ja
2025–2026	716	Vurdere rammevilkåra for samkøyring	Ja
2025–2026	768	Fritak for bompengar for bebuarane på Sollihøgda	Nei
2025–2026	770	Verkstadkapasiteten for tog	Ja
2025–2026	776	Nytt anbodsgrunnlag for kjøp av regionale flyruter i Sør-Noreg	Ja
2025–2026	809	Vedlikehaldsansvar for bruer staten har bygd	Ja
2025–2026	1022	Sal av Haugesund lufthamn, Karmøy	Nei
2025–2026	1030	Flytte ansvaret for den utvida TT-ordninga til NAV	Ja
2025–2026	1031	Vidareføre den utvida TT-ordninga som øyremerkt tilskot	Ja
2025–2026	1034	Kompensasjon til fylka for sikring mot ras og skred	Ja
2025–2026	1039	Hindringar for personar med funksjonsnedsetting for å reise med fly	Nei
2025–2026	1136	Omstilling av hurtigbåtsambanda i fylka til null- og lågutsleppsløysingar	Nei
2025–2026	1138	Organisering og finansiering av Rjukanbanen	Nei
2025–2026	1147	Etablering av takstsamarbeid	Ja
2025–2026	1148	Modellar for eit nasjonalt månadskort	Nei
2025–2026	1149	Redusert pris på månadskort på tog utanfor takstsamarbeidsområda	Nei
2025–2026	1154	Gjennomgang av bompengeopplegget på E39 Kristiansand–Mandal	Nei
2024–2025	635	Risiko-, sårbarheits- og beredskapsanalyse på transportområdet	Ja
2024–2025	636	Gjere transportressursar tilgjengelege i krise	Ja

Tabell 2.1 Oversikt over oppmodingsvedtak etter sesjon og nummer

Sesjon	Vedtak nr.	Stikkord	Rapportering blir avslutta (ja/nei)
2024–2025	692	Kolonnekøyring for tunge køyretøy på E134 over Haukelifjell	Ja
2024–2025	693	Kartlegge det dårlegaste offentlege vegnettet og foreslå tiltak	Ja
2024–2025	707	Automatisere refusjon for periode- og enkeltbillett på jernbanen	Nei
2024–2025	708	Gå gjennom Bane NORs oppgåver	Ja
2024–2025	709	Beredskapsanalyse av jernbanesektoren	Ja
2024–2025	841	Testarenaer og luftrom til å teste ubemanna luftfart utanfor synsrekkevidde	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	Ja
2024–2025	1211	Bebuarbevis for å sikre lokalbefolkninga tilgang til ferjer og FOT-ruter	Ja
2024–2025	1223	Lokomotiv på Nordlandsbanen	Ja
2024–2025	1229	Gjere rv. 9 i Setesdal til nasjonal turistveg	Nei
2024–2025	1230	Vurdere passeringstak for bom på E6 Hofstad i Melhus	Nei
2024–2025	1247	Redusere takstane i Ryfast-prosjektet	Ja
2023–2024	37	Bestille fjerntog til Rørosbanen og sikre universell utforming av toga som blir bestilt	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	94	Nullutsleppskrav til all løyvebasert verksemd	Nei
2022–2025	464	Ettermontering av kontaktlaus kortbetaling på ladeinfrastruktur	Nei
2021–2022	553	Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutsleppsteknologi	Ja
2020–2021	800	Forskriftsendring knytt til endring av tillate totalvekt på 7 500 kg eller meir	Nei
2020–2021	1098	Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området	Nei

2.1 Stortingssesjonen 2025–2026

Nasjonalt månadskort for kollektivtransport

Vedtak nr. 56, 5. desember 2025

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

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av nasjonalbudsjettet for 2026, jf. Innst. 2 S (2025–2026).

Jernbanedirektoratet leverte i mai 2026 en utredning om et nasjonalt reisekort. Utredningen ble gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen, og i dialog med Entur AS, fylkeskommuner, KS og Kollektivtrafikkforeningen.

Vedtaket følges videre opp gjennom vedtak nr. 1148 av 19. juni 2026, jf. omtalen av dette vedtaket.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Avbøtande tiltak for natur og miljø i vegprosjekta gjennom Lågendeltaet og Hellstranda

Vedtak nr. 71, 5. desember 2025

> *«Stortinget ber regjeringen sikre avbøtende tiltak for negative konsekvenser for natur og miljø i Nye Veiers prosjekter gjennom Lågendeltaet og Hellsstranda.»*

Vedtaket ble truffet ved behandlingen av nasjonalbudsjettet for 2026, jf. Innst. 2 S (2025–2026).

Gjennom planarbeidet med ny E6 Helltunnelen–Hellstranda har Nye Veier AS satt i verk avbøtende tiltak for negative konsekvenser for natur og miljø. Inngrepet i sjø ved Hellstranda er redusert fra om lag 52 dekar til om lag 16 dekar, dvs. med om lag 70 pst. Kompensasjon for gjenstående arealbeslag i sjø er redegjort for i tiltaksplanen som angir tiltak knyttet til beiteareal for sjøørret ved utløpet av Stjørdalselva. Fartsgrensen er redusert fra 110 km/t til 90 km/t, noe som gir mulighet for å svinge E6 raskere inn på land. I tillegg er tidligere planlagt utfylt friluftsområde på utsiden av E6 tatt ut og erstattet med tursti. Stjørdal kommune vedtok reguleringsplanen 30. april 2026. Nye Veier har inngått avtale med Trøndelag fylkeskommune om bidrag til Trondheimsfjordens miljøfond. Miljøfondet skal styrke den økologiske tilstanden i Trondheimsfjorden. Søknad om tillatelser til utfylling ved Hellstranda ble levert til Statsforvalteren i Trøndelag i juni 2026.

Da regjeringen besluttet at det skulle gjennomføres ytterligere miljøforbedrende tiltak i prosjektet E6 Moelv–Øyer gjennom Lågendeltaet naturreservat, var ett av tiltakene å vurdere mulig vern og restaurering av Gausadeltaet. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet nedsatte Nye Veier i 2024 en bredt sammensatt arbeidsgruppe med representanter fra Miljødirektoratet, Statsforvalteren i Innlandet, NVE, Innlandet fylkeskommune, Lillehammer kommune og ekstern fagkompetanse for å vurdere dette. Det ble utarbeidet en mulighetsstudie av Norconsult som ble oversendt Samferdselsdepartementet sommeren 2025. I samråd med Klima- og miljødepartementet ga Samferdselsdepartementet i mai 2026 Nye Veier i oppdrag å utrede en plan og tiltakspakke for restaurering av Gausadeltaet. Planen vil ligge til grunn for endelig beslutning om omfang av tiltak og finansiering av kostnader. Oppstart av verneprosess besluttes tidligst når et ev. arbeid med restaurering har kommet godt i gang. Fristen for oppdraget er mars 2027.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Gi kommunane heimel til å forby køyring av elsparkesyklar på fortau

Vedtak nr. 416, 13. januar 2026

> *«Stortinget ber regjeringen gi kommunene tydelig hjemmel til å kunne innføre skiltede forbud mot kjøring med elsparkesykkel på fortau for å ivareta fotgjengernes sikkerhet.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Marit Vea om å tillate kommunene å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau, jf. Dokument 8:20 S (2025–2026) og Innst. 73 S (2025–2026).

Statens vegvesen har innført et normert underskilt som kan brukes for å forby kjøring med elsparkesykler som bare skal gjelde fortauet på en gitt veistrekning. Underskiltet vil – sammen med skiltene *Forbud for liten elektrisk motorvogn* og *Sone for bruksforbud for liten elektrisk motorvogn* – kunne brukes av kommunene for å forby kjøring med elsparkesykkel på enkeltstrekninger og i soner der dette anses hensiktsmessig. Statens vegvesen vurderer i tillegg behovet for et eget hovedskilt for å regulere bruken av elsparkesykler på fortauet.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vurdere å gi kommunane høve til å krevje betaling frå operatørar for bruk av offentleg areal

Vedtak nr. 417, 13. januar 2026

> *«Stortinget ber regjeringen følge opp evalueringen av lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn og vurdere å gi kommunene adgang til å kreve betaling fra operatører for bruk av offentlig areal (gategrunnsleie).»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Marit Vea om å tillate kommunene å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau, jf. Dokument 8:20 S (2025–2026) og Innst. 73 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet har startet arbeidet med å følge opp vedtaket og vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Høgare aldersgrense for å bruke elsparkesyklar

Vedtak nr. 418, 13. januar 2026

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere en høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykler, for eksempel en økning til 15 år.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Marit Vea om å tillate kommunene å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau, jf. Dokument 8:20 S (2025–2026) og Innst. 73 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet ga i tildelingsbrevet for 2026 Statens vegvesen i oppdrag å utrede innføring av en høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner, med frist 31. august 2026.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Heve kompetansen til brukarar av elsparkesyklar

Vedtak nr. 419, 13. januar 2026

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere ytterligere tiltak for å heve kompetansen til brukere av elsparkesykler.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Marit Vea om å tillate kommunene å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau, jf. Dokument 8:20 S (2025–2026) og Innst. 73 S (2025–2026).

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029* er det tiltak fra flere aktører som tar sikte på å øke kompetansen til brukerne. Dette gjelder aktører som Ung i trafikken, Nordic Mobility Association og Trygg Trafikk.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Styrke handhevinga av regelverket for elsparkesyklar

Vedtak nr. 420, 13. januar 2026

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan håndhevingen av gjeldende regelverk for elsparkesykler kan styrkes.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Marit Vea om å tillate kommunene å regulere bruk av elektriske sparkesykler på fortau, jf. Dokument 8:20 S (2025–2026) og Innst. 73 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet ga i tildelingsbrevet for 2026 Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide og følge opp en plan med konkrete mål for økt kontrollinnsats. Planen skulle inneholde både konkrete mål for økte kontroller som Statens vegvesen kan gjøre på egenhånd, og initiativ overfor politiet med sikte på å gjennomføre konkrete felleskontroller i løpet av 2026.

Samferdselsdepartementet har mottatt planen, og Statens vegvesen rapporterer månedlig på oppfølgingen av denne, herunder statistikk for gjennomførte kontrollaktiviteter.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Forlenge nedbetalingstida på låna i prosjektet E39 Mandal–Kristiansand

Vedtak nr. 421, 13. januar 2026

> *«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett våren 2026, med forslag til forlenget nedbetalingstid av lånene på prosjektet E39 Mandal-Kristiansand, slik at*

bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport på strekningen går ned.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Alf Erik Andersen, Marius Arion Nilsen, Stian Storbukås og Kristoffer Sivertsen om å redusere bompngebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand, jf. Dokument 8:22 S (2025–2026) og Innst. 76 S (2025–2026).

Det ble i Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* redegjort for status i arbeidet. Der ble det lagt til grunn at spørsmålet om forlenget nedbetalingstid må vurderes i sammenheng med den samlede økonomien i prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest og risikoen for restgjeld ved utløpet av innkrevingsperioden. Dialogen med Agder fylkeskommune ble videreført etter at Stortinget vedtok anmodningsvedtak nr. 1154 19. juni 2026. Vedtaket følges videre opp gjennom vedtak nr. 1154, jf. omtalen av dette vedtaket.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Erstatte dronedeteksjonssystem med system frå land Noreg har sikkerheitspolitisk samarbeid med

Vedtak nr. 464, 10. februar 2026

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Avinor erstatter dronedeteksjonssystemet DJI Aeroscope med tilsvarende systemer fra land Norge har sikkerhetspolitisk samarbeid med, så snart det er praktisk mulig.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Ine Eriksen Søreide, Peter Frølich, Trond Helleland, Anne Kristine Linnestad, Erlend Larsen og Mahmoud Farahmand om å styrke norske myndigheters kapasitet til å oppdage og avbryte uautorisert droneflyvning, jf. Dokument 8:27 S (2025–2026) og Innst. 94 S (2025–2026).

Avinor AS har som selskap ansvar for de konkrete vurderingene og beslutningene om anskaffelse av dronedeteksjonssystemer. Selskapet er i gang med anskaffelsesprosessen for å erstatte DJI Aeroscope med alternative løsninger fra land Norge har sikkerhetspolitisk samarbeid med. Arbeidet omfatter leverandørdialog samt vurderinger av funksjonalitet, operativ nytte og økonomiske konsekvenser. Avinor utveksler i denne sammenheng erfaringer med relevante deler av justis- og forsvarssektoren. Innenfor Avinors ansvarsområde vurderes det også hvordan nye løsninger kan understøtte et oppdatert situasjonsbilde for droneaktivitet ved lufthavnene og bidra til effektiv informasjonsdeling med offentlige myndigheter med ansvar for luftfart, sikkerhet og beredskap.

Samferdselsdepartementet vil holde seg orientert om Avinors oppfølging og komme tilbake til saken på egnet måte.

Oppretthalde stoppmønsteret på Steinberg stasjon

Vedtak nr. 467, 10. februar 2026

«Stortinget ber regjeringen sørge for at stoppmønsteret ved Steinberg stasjon opprettholdes på samme nivå som før ruteendringen i desember 2025.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentant Geir Inge Lien om å bevare og videreutvikle Steinberg stasjon, jf. Dokument 8:40 S (2025–2026) og Innst. 91 S (2025–2026).

Det ble i Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* redegjort for saken, og vedtaket ble foreslått opphevet. Stortinget sluttet seg til dette, jf. Innst. 450 S (2025–2026).

Rapportering på anmodningsvedtaket avsluttes derfor.

Drøfte endringar i stoppmønsteret ved stasjonane Steinberg og Brakerøya med aktuelle aktørar

Vedtak nr. 468, 10. februar 2026

«Stortinget ber regjeringen sørge for at endringer i stoppmønsteret ved Steinberg og Brakerøya stasjon må drøftes med lokalbefolkning, kommuner og fylkeskommuner, og at pendlere og lokalt næringsliv høres.»

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentant Geir Inge Lien om å bevare og videreutvikle Steinberg stasjon, jf. Dokument 8:40 S (2025–2026) og Innst. 91 S (2025–2026).

Det ble i Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* redegjort for oppfølgingen av vedtaket. Samferdselsdepartementet vurderte at med tiltakene som var gjennomført, var anmodningsvedtaket fulgt

opp. Flertallet hadde i Innst. 450 S (2025–2026) ikke merknader til dette.

Revurdere indikatorane i rapporteringskrava til Bane NOR

Vedtak nr. 535, 12. mars 2026

> *«Stortinget ber regjeringen revurdere indikatorene i Bane Nors rapporteringskrav med sikte på at det ikke bør gi bedre resultatoppnåelse å kutte i rutetilbudet eller kansellere avganger selv om dette isolert sett gjør at det blir færre forsinkede avganger.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Raja og Guri Melby om et forutsigbart togtilbud i Oslo-området, jf. Dokument 8:62 S (2025–2026) og Innst. 105 S (2025–2026).

Det ble i Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* redegjort for oppfølgingen av vedtaket. Samferdselsdepartementet anså med det anmodningsvedtaket som fulgt opp. Flertallet hadde i Innst. 450 S (2025–2026) ikke merknader til dette.

Instruere Bane NOR til å opprettholde rutetilbodet ved Svingen stasjon

Vedtak nr. 536, 12. mars 2026

> *«Stortinget ber regjeringen instruere Bane NOR vedrørende rutetilbudet ved Svingen stasjon slik at rutetilbudet til de togreisende kommer opp på samme nivå som før ruteendringen som ble gjennomført i desember 2025.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Raja og Guri Melby om et forutsigbart togtilbud i Oslo-området, jf. Dokument 8:62 S (2025–2026) og Innst. 105 S (2025–2026).

Det ble i Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* redegjort for saken, og vedtaket ble foreslått opphevet. Stortinget sluttet seg til dette, jf. Innst. 450 S (2025–2026).

Gjere greie for Avinors planar om å legge ned bakkebaserte navigasjonssystem og konsekvensane dette vil ha

Vedtak nr. 537, 12. mars 2026

> *«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak, senest ved fremleggelse av revidert nasjonalbudsjett for 2026, der Avinors planer om nedlegging av bakkebaserte navigasjonssystemer blir gjennomgått og konsekvensene for flysikkerhet, regularitet og kostnader både for flyselskapene og Avinor, blir gjort greie for. Flyselskapene og sikkerhetsmyndighetene skal inkluderes i dette arbeidet.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Anne Kristine Linnestad og Erlend Larsen om å gjøre luftfarten mindre sårbar for GNSS-forstyrrelser, jf. Dokument 8:68 S (2025–2026) og Innst. 106 S (2025–2026).

Det ble i Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* redegjort for Avinors arbeid og kostnader med å utfase deler av konvensjonell, bakkebasert navigasjonsinfrastruktur på norske lufthavner og arbeidet for å se på hvordan satellittnavigasjon kan gjøres mer pålitelig. Samferdselsdepartementet anså med det anmodningsvedtaket som fulgt opp. Dette ble ikke kommentert i Innst. 450 S (2025–2026).

Nedbetalingstid for låna på prosjektet E6 Ulsberg–Melhus

Vedtak nr. 670, 28. april 2026

> *«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med statsbudsjettet høsten 2026, med forslag til forlenget nedbetalingstid av lånene på prosjektet E6 Ulsberg–Melhus, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttetransport på strekningen går ned.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus, jf. Dokument 8:115 S (2025–2026) og Innst. 218 (2025–2026).

Trøndelag fylkeskommune er garantist for bompengelånene, og det er fylkeskommunen som ev. tar initiativ til endringer som påvirker prosjektets økonomi og risiko. Departementet har bedt om Trøndelag fylkeskommunes vurdering av saken.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Dialog med lokale styresmakter om passeringstak på strekninga E6 Ulsberg–Melhus

Vedtak nr. 671, 28. april 2026

> *«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med lokale myndigheter for å innføre et passeringstak på strekningen E6 Ulsberg–Melhus.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Lill Harriet Sandaune og Rikard Spets om redusert bompengebelastning på E6 Ulsberg–Melhus, jf. Dokument 8:115 S (2025–2026) og Innst. 218 (2025–2026).

Samferdselsdepartementet har innhentet en oversikt over de økonomiske og administrative konsekvensene av å innføre et passeringstak. Departementet har bedt om Trøndelag fylkeskommunes vurdering av saken.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken egnet måte.

Endringar i førarkortforskrifta

Vedtak nr. 673, 28. april 2026

> *«Stortinget ber regjeringen innen seks måneder gjennomføre nødvendige endringer i førerkortforskriften, slik at synsfeltet ikke alene avgjør om en person får eller beholder førerrett.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om stans i bruk av dagens synsfelttest som grunnlag for tap av førerkort samt endring i regelverket for vurdering av kjøreevne, jf. Dokument 8:120 S (2025–2026) og Innst. 220 S (2025–2026).

Statens vegvesen har hatt forslag om endringer i førerkortforskriften på høring med frist 28. september 2026. I forslaget foreslås det å utvide handlingsrommet i den aktuelle unntaksbestemmelsen, ved å endre ordlyden fra «helt spesielle tilfeller» til «særlige tilfeller». Det vil gjøre det mulig for flere personer med synsfeltutfall å få en individuell vurdering og ev. beholde eller erverve førerett. Parallelt har Helsedirektoratet hatt på høring en revisjon av førerkortveilederen for synsfeltkrav. Forslagene vil samlet sett føre til at flere med synsfeltutfall oppfyller helsekravene, og at flere kan vurderes etter unntaksbestemmelsen med kjørevurdering. Det tas sikte på at forskriftsendringene vedtas i løpet av høsten 2026.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Samkøyring og bildeling som supplement til kollektivtransporten

Vedtak nr. 712, 12. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringen se nærmere på et arbeid for å fremme samkjøring og bildeling, og vurdere hvilken rolle slike løsninger kan spille som supplement til kollektivtransporten, også i områder med begrenset kollektivdekning.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet, jf. Dokument 8:169 S (2025–2026) og Innst. 243 S (2025–2026).

I de største byene er det et mål om nullvekst i personbiltrafikken. Det er derfor viktig at de tiltakene som brukes i transportpolitikken faktisk bidrar til å nå dette målet. Nye transportløsninger må støtte opp under, og ikke erstatte, bærekraftige transportløsninger. Samkjøring og bildeling er en løsning som *kan* bidra til å redusere unødig trafikk og har derfor en rolle, særlig der kollektivtilbudet er svakt.

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 16 for 2026 bedt Statens vegvesen utarbeide en oppdatert versjon av rapporten *Kjør sammen – reduser bilkøene. Hvordan fremme økt samkjøring i personbil*. Rapporten som ble utgitt i 2017, drøfter hvordan stimuleringstiltak for økt samkjøring kan etableres som et regulært virkemiddel for mer effektiv persontrafikk, særlig i byområdene. Departementet har bedt om at den oppdaterte rapporten utvides til også å omfatte bildeling. Rapporten, som det tas sikte på skal være ferdig innen utgangen av 2027, skal utarbeides slik at den så langt det er mulig følger opp og besvarer dette anmodningsvedtaket samt vedtak

nr. 713, 714 og 716. Rapporten vil danne grunnlag for departementets vurdering av et videre arbeid med samkjøring og bildeling.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtakene nr. 712, 713, 714 og 716 som fulgt opp.

Innrette regelverket på vegtrafikk- og yrkestransportområdet for samkøyring og bildeling som verkemiddel for grøn mobilitet

Vedtak nr. 713, 12. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere om, og eventuelt hvordan, regelverket på vegtrafikk- og yrkestransportområdet kan innrettes for at samkjøring og bildeling kan være effektive virkemidler for grønn mobilitet.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet, jf. Dokument 8:169 S (2025–2026) og Innst. 243 S (2025–2026).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 712 av 12. mai 2026. Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Korleis samkøyring kan organiserast og takast i bruk av kommunar, fylkeskommunar og kollektivaktørar

Vedtak nr. 714, 12. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringen bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget og gi veiledning om hvordan samkjøring kan organiseres og tas i bruk av kommuner, fylkeskommuner og kollektivaktører.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet, jf. Dokument 8:169 S (2025–2026) og Innst. 243 S (2025–2026).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 712 av 12. mai 2026. Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Samkøyring som verkemiddel i arbeidet med byvekstavtalar og andre relevante avtalar

Vedtak nr. 715, 12. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringen vise til samkjøring som et interessant virkemiddel i arbeidet med byvekstavtaler og andre relevante avtaler, i tråd med målet om nullvekst i personbiltrafikken.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet, jf. Dokument 8:169 S (2025–2026) og Innst. 243 S (2025–2026).

I statens mandat av juni 2026 for de pågående reforhandlinger av byvekstavtalene i Oslo-området, Nord-Jæren og Trondheims-området er samkjøring omtalt som ett av flere virkemidler og tiltak som kan bidra til å nå nullvekstmålet.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vurdere rammevilkåra for samkøyring

Vedtak nr. 716, 12. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere om dagens rammebetingelser for samkjøring gir et godt grunnlag for utvikling av slike tjenester i Norge.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet, jf. Dokument 8:169 S (2025–2026) og Innst. 243 S (2025–2026).

Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 712 av 12. mai 2026. Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Fritak for bompengar for bebuarane på Sollihøgda

Vedtak nr. 768, 21. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringen innføre en prøveordning med bostedsfritak for bompenger for beboerne på Sollihøgda knyttet til bompengeprosjektet E16 Bjørum–Skaret.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Morten Wold, Bård

Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om bostedsfritak for bompenger på Sollihøgda, jf. Dokument 8:179 S (2025–2026) og Innst. 281 S (2025–2026).

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen utredet ulike tiltak for å redusere bompengebelastningen for lokalbefolkningen på Sollihøgda, inkl. en prøveordning med beboerfritak. For å kunne etablere en prøveordning i tråd med gjeldende regelverk og sikre at økonomien i bompengeprosjektet blir forsvarlig ivaretatt, er det nødvendig med nye lokalpolitiske vedtak hos Akershus og Buskerud fylkeskommuner, som er bompengeprosjektets økonomiske garantister. Statens vegvesen sendte 16. juli 2026 et saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling til de to fylkeskommunene.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Verkstadkapasiteten for tog

Vedtak nr. 770, 21. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringen sikre at verkstedkapasiteten for tog i Norge utvikles i takt med planlagte tilbudsutvidelser og forventinger om økt etterspørsel (som følge av befolkningsvekst, ny infrastruktur og andre virkemidler for å styrke kollektivtransporten), og komme tilbake til Stortinget med detaljer i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tor André Johnsen om opprettelse av Nye Baner som del av det etablerte infrastrukturselskapet, jf. Dokument 8:228 S (2025–2026) og Innst. 269 S (2025–2026).

Regjeringen har de siste årene gjennomført en rekke tiltak for å sikre at planene for utviklingen av togtilbudet samsvarer med planer for serviceanlegg. Tiltakene er omtalt i *Plan for togmateriell.* i Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Nytt anbodsgrunnlag for kjøp av regionale flyruter i Sør-Noreg

Vedtak nr. 776, 21. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringa utarbeide eit nytt anbodsgrunnlag for kjøp av regionale flyruter i Sør-Noreg (FOT-ruter) som sikrar at dagens flytilbod og setekapasitet på dei ulike strekningane vert oppretthalde minst på dagens nivå, med vekt på auka kapasitet på tider med størst behov, utan ein urimeleg prisauke, og seinast innan 15. juni 2026 innby til ny konkurranse basert på dette.»*

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Bård Hoksrud, Trond Helleland, Anne Lise Gjerstad Fredlund, Erling Sande, Remi Sølvberg, Marius Langballe Dalin, Jørgen H. Kristiansen og Grunde Almeland om å sikre det regionale flytilbodet på FOT-rutenettet i Sør-Noreg, jf. Dokument 8:291 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet lyste 6. august 2026 ut ein ny konkurranse om drift av regionale flyruter i Sør-Noreg med avtaleoppstart 1. november 2027. Flytilbodet og krava til setekapasitet blir vidareførte på minst dagens nivå i den neste avtaleperioden.

Samferdselsdepartementet reknar med dette oppmodingsvedtaket som følgt opp.

Vedlikehaldsansvar for bruer staten har bygd

Vedtak nr. 809, 28. mai 2026

> *«Stortinget ber regjeringen sørge for at staten tar vedlikeholdsansvar for broer som staten selv har bygd, selv om det er kommunal og fylkeskommunal vei på begge sider av broen.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentant Geir Inge Lien om statlig ansvar for statlig bygde broer, jf. Dokument 8:246 S (2025–2026) og Innst. 313 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet mener at anmodningsvedtaket ikke er forenlig med ansvarsdelingen etter veglova og bryter samtidig med etablerte ansvarsforhold for jernbaneinfrastruktur etter jernbanelovgivningen.

Anmodningsvedtaket innebærer å flytte oppgaver og midler bort fra kommune og fylkeskommune. Det vil svekke det lokale selvstyret som bygger på at fylkeskommunene og kommunene

prioriterer innenfor egne økonomiske rammer. Utgangspunktet er at den som har ansvar for oppgaven, også har ansvar for drift og vedlikehold. Gitt at det ikke overføres midler fra kommunene og fylkeskommunene til de statlige infrastrukturvirksomhetene, vil dette få betydning for muligheten til å utføre annet nødvendig, planlagt vedlikehold og fornying. Det kan på sikt svekke tilstanden på vei- og jernbanenettet samt påvirke jernbanens punktlighets- og sikkerhetsnivå.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor å oppheve anmodningsvedtak nr. 809, jf. forslag til romertallsvedtak.

Sal av Haugesund lufthamn, Karmøy

Vedtak nr. 1022, 15. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen legge til rette for salg av Haugesund Lufthavn Karmøy, herunder flyplassens infrastruktur og tilhørende arealer. Følgende hensyn skal ivaretas ved et eventuelt salg:*
> – *Nasjonale sikkerhetsinteresser ivaretas*
> – *Lufthavnens funksjon som beredskapsressurs opprettholdes*
> – *Statlig forkjøpsrett dersom lufthavnen eller tilhørende arealer skulle bli forsøkt videresolgt*
> – *Klausul om at eiendommen(e) kun kan benyttes til luftfartsformål*
> – *Offentlig eierandel i ny eierkonstellasjon skal være minst 35 %*
> – *Kjøper må legge frem en realistisk gjennomføringsplan for drift og vedlikehold av flyplassen for minst fem år før overtakelse. Det kan ikke budsjetters med, eller legges inn forutsetninger om statlig støtte*
> – *Salgsprosessen skal ikke føre til driftsavbrudd ved lufthavnen.*
>
> *Dersom de ovenfor nevnte hensyn ikke blir tilstrekkelig hensyntatt i en eventuell avtale om salg, overtar Avinor driften av Haugesund Lufthavn Karmøy.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Rune Midtun, Bård Hoksrud, May Helen Hetland Ervik, Trond Helleland, Aleksander Stokkebø, Jonas Andersen Sayed og Jørgen H. Kristiansen om salg av Haugesund Lufthavn Karmøy, jf. Dokument 8:284 S (2025–2026) og Innst. 357 S (2025–2026).

I 2017 varslet regjeringen Solberg at den ville innføre en tjenestekonsesjon på Haugesund Lufthavn, Karmøy. Avinor skulle fortsatt eie lufthavnen, mens driften og vedlikeholdet skulle settes bort til andre aktører etter en anbudskonkurranse. Dersom konsesjonshaveren ikke kunne opprettholde driften, skulle ansvaret tilbakeføres til Avinor, jf. Prop. 31 S (2016–2017) *Endringar i statsbudsjettet 2026 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 129 S (2016–2017).

Kontrakten ble tildelt Lufthavndrift AS med en kontraktsperiode på 20 år og oppstart i 2019. Lufthavndrift varslet i januar 2026 formelt Avinor om at selskapet ikke lenger var i stand til å håndtere sine løpende forpliktelser etter konsesjonsavtalen. Avinor informerte i juli 2026 Samferdselsdepartementet om at selskapet hadde inngått avtale med eierne av Lufthavndrift om at Avinor skal kjøpe driftsselskapet Lufthavndrift, med sikte på at Avinor igjen overtar driften av Haugesund lufthavn fra 1. oktober 2026.

Samferdselsdepartementet vil legge til rette for salg av Haugesund lufthavn i tråd med anmodningsvedtaket. Departementet vil i den sammenheng utrede statsstøtte- og anskaffelsesrettslige problemstillinger samt utrede hvordan et salg best kan gjennomføres.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Flytte ansvaret for den utvida TT-ordninga til Nav

Vedtak nr. 1030, 16. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere om ansvaret for den utvidede TT-ordningen bør flyttes til NAV, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Prop. 94 S (2025–2026) *Kommuneproposisjonen 2027*, jf. Innst. 448 S (2025–2026).

Fylkeskommunene har ansvar både for den ordinære TT-ordningen og det øvrige lokale kollektivtilbudet. Dette gir gode forutsetninger for å se transporttilbudene i sammenheng, vurdere lokale behov og sikre en helhetlig forvaltning av ordningen. En overføring av den utvidede TT-ordningen til Nav vil innebære et delt forvaltningsansvar for TT-ordningene mellom staten og fylkeskommunene. En overføring vil kunne medføre behov for nytt regelverk og etablering av nye søknads-, saksbehandlings- og betalingsløsninger, med tilhørende økte administrative kostnader. Brukerne vil også oppleve et oppsplittet tilbud der fylkeskommunen og Nav har ansvaret for hver sin ordning. Koordineringen mellom den ordinære og den utvidede TT-ordningen vil også bli mer

krevende. Fylkeskommunene har bedre kunnskap om lokale transporttilbud og reisemønstre, og har ansvar for tilretteleggingen av det ordinære kollektivtilbudet. En overføring til Nav kan også svekke sammenhengen mellom ansvaret for TT-ordningen og arbeidet med å utvikle et mer universelt utformet kollektivtilbud. Felles vurdering fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Samferdselsdepartementet er derfor at den utvidede TT-ordningen fortsatt bør forvaltes av fylkeskommunene og Oslo kommune.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Vidareføre den utvida TT-ordninga som øyremerkt tilskot

Vedtak nr. 1031, 16. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2027 videreføre den utvidere TT-ordningen som et øremerket tilskudd.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Prop. 94 S (2025–2026) *Kommuneproposisjonen 2027*, jf. Innst. 448 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet foreslår å videreføre den utvidede TT-ordningen som et øremerket tilskudd i 2027, jf. kap. 1330, post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Kompensasjon til fylka for sikring mot ras og skred

Vedtak nr. 1034, 16. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2027 vurdere å øke midlene til kompensasjon for sikring mot ras og skred, i tabell C for fylkene.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Prop. 94 S (2025–2026) *Kommuneproposisjonen 2027*, jf. Innst. 448 S (2025–2026).

Fylkeskommunene finansierer hovedsakelig ras- og skredsikring av fylkesveinettet gjennom de frie inntektene (rammetilskuddet og skatteinntekter), som i hovedsak fordeles gjennom de ordinære kriteriene i inntektssystemet. Tabell C-fk er saker som er gitt med en særskilt fordeling, og er også en del av rammetilskuddet. Regjeringen foreslår å øke de frie inntektene til fylkeskommunene med 0,6 mrd. kr i statsbudsjettet for 2027. De frie midlene gir fylkeskommunene grunnlag for å ras- og skredsikre fylkesveinettet. Veksten i de frie inntektene fordeles etter de ordinære kriteriene i inntektssystemet for fylkeskommuner og ikke på den særskilte fordelingsnøkkelen for ras- og skredsikring på tabell C-fk i 2027.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Hindringar for personar med funksjonsnedsetting for å reise med fly

Vedtak nr. 1039, 17. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med relevante aktører og organisasjoner, gjennomgå, identifisere og foreslå forbedringer knyttet til forhold som hindrer personer med funksjonsnedsettelse fra å reise med fly, og melde tilbake til Stortinget innen utgangen av 2026.»*

Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket, er representantforslag fra stortingsrepresentantene Remi Sølvberg, Sofie Marhaug og Geir Jørgensen om å sikre rullestolbrukere likeverdig tilgang til luftfart, jf. Dokument 8:288 S (2025–2026) og Innst. 460 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet ba i brev av 3. juli 2026 Luftfartstilsynet vurdere og foreslå ev. forbedringer innen 1. november 2026.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Omstilling av hurtigbåtsambanda i fylka til null- og lågutsleppsløysingar

Vedtak nr. 1136, 19. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med fylkeskommunene og KS for innspill på hvordan en omstilling av hurtigbåtsambandene til lav- og nullutslippsløsninger kan skje, med virkning for nye anbud fra 2029. Forsterket støtte til teknologiutvikling, infrastruktur og anskaffelser må vurderes for å sikre en forsvarlig omlegging. På bakgrunn av dette ber Stortinget regjeringen legge fram konkrete og tidfestede klimakrav til offentlige anskaffelser av hurtigbåter og hurtigbåttjenester som er håndterbare for fylkeskommunene. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med et konkret forslag til oppfølging senest i revidert nasjonalbudsjett for 2027.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2026, jf. Innst. 450 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet har gitt Miljødirektoratet, Statens vegvesen og Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) i oppdrag å utrede en utvidelse av dagens krav til nullutslipp etter *forskrift om krav til nullutslipp ved offentlig anskaffelse av sjøtransport* til også å omfatte hurtigbåter og hurtigbåttjenester. Det skal innhentes innspill fra fylkeskommunene, og de to departementene vil ha dialog med KS. Utredningen skal leveres i form av et utkast til høringsnotat med forslag til endring i forskriften.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Organisering og finansiering av Rjukanbanen

Vedtak nr. 1138, 19. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen vurdere en mer hensiktsmessig organisering og finansiering av ansvaret for Rjukanbanen, slik at verdensarvforpliktelsene og bevaringskompetanse kan ivaretas på en forsvarlig måte.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2026, jf. Innst. 450 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet vurderer i samråd med Klima- og miljødepartementet og Kulturdepartementet hvordan vedtaket skal følges opp.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Etablering av takstsamarbeid

Vedtak nr. 1147, 19. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen sørge for at statlige aktører er positive til etablering av takstsamarbeid.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2026, jf. Innst. 450 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2026 til Jernbanedirektoratet bedt direktoratet ha god dialog med relevante fylkeskommuner ved henvendelser om ev. nye takstsamarbeidsavtaler.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Modellar for eit nasjonalt månadskort

Vedtak nr. 1148, 19. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan de reisende kan få et nasjonalt månedskort. Utredningen skal blant annet omfatte én modell som er gjennomførbar for et enhetlig nasjonalt reisekort med en månedspris på 499 kroner, inkludert konsekvenser for finansiering, inntektsbortfall for kollektivselskapene, takstsamarbeid mellom fylker og togselskap og eventuelle rabattordninger for barn, unge, studenter og honnør. Arbeidet skal også beskrive en implementering som trinn for trinn gir billigere og mer sømløse månedskort, og som leder opp mot et enhetlig nasjonalt reisekort, med mulig trinnvis implementering fra høsten 2027. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med en status i utredningen og tidsplan for videre arbeid i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2026, jf. Innst. 450 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2026 gitt Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Statens vegvesen, i oppdrag å utrede konkrete modeller for å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport.

Jernbanedirektoratet leverte i august 2026 en første vurdering av tiltak samt en tidsplan for videre arbeid. I september 2026 har direktoratet bl.a. arbeidet med å beskrive referansebane og aktuelle tiltak. Jernbanedirektoratet peker på videreføring og utvikling av tilskuddsordningen for 30-dagersbilletter, utvidelse av takstsamarbeid, og reduserte priser på tog utenfor takstsamarbeidsområder som aktuelle for mulig implementering i løpet av høsten 2027. Gjennom høsten 2026 vil direktoratet bl.a. vurdere konsekvenser og måloppnåelse av tiltakene. Det legges opp til to innspillsrunder med fylkeskommuner og øvrige interessenter gjennom høsten. Fristen for å levere utredningen er 15. februar 2027. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med mulige tiltak i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2027.

Redusert pris på månadskort på tog utanfor takstsamarbeidsområda

Vedtak nr. 1149, 19. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen utrede med sikte på å gjennomføre et forsøk med redusert pris på månedskort på tog utenfor takstsamarbeisområdene.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2026, jf. Innst. 450 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2026 Jernbanedirektoratet i oppdrag å utrede hvordan et forsøk med redusert pris på tog utenfor takstsamarbeidsområdene kan innrettes og gjennomføres.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Gjennomgang av bompengeopplegget på E39 Kristiansand–Mandal

Vedtak nr. 1154, 19. juni 2026

> *«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med Agder fylkeskommune så raskt som mulig gjennomføre en helhetlig gjennomgang av bompengeopplegget på E39 Kristiansand–Mandal.»*

Vedtaket ble fattet ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2026, jf. Innst. 450 S (2025–2026).

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en helhetlig gjennomgang av bompengeopplegget på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest. Oppdraget bygger på utredningene som allerede er gjort i prosjektet, og skal gjennomføres i samarbeid med Agder fylkeskommune.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

2.2 Stortingssesjonen 2024–2025

Risiko-, sårbarheits- og beredskapsanalyse på transportområdet

Vedtak nr. 635, 6. mai 2025

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

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

I Prop. 1 S (2025–2026) opplyste Samferdselsdepartementet at det i samarbeid med Nærings- og fiskeridepartementet ville vurdere innretningen på en overordnet risiko-, sårbarhets- og beredskapsanalyse på transportområdet. Det ble òg vist til omtale av anmodningsvedtak nr. 709 av 20. mai 2025.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Nærings- og fiskeridepartementet gjennomført en tilstandsvurdering av det kritiske samfunnsområdet transport. I vurderingen har departementene vurdert evne til å opprettholde kontinuitet i de ulike transportformene hvis uønskede hendelser inntreffer. Det er lagt vekt på risiko og sårbarhet knyttet til situasjoner høyt i krisespekteret. En rekke tiltak for å styrke beredskapen og redusere identifiserte sårbarheter er vurdert. En robust transportinfrastruktur er selve grunnmuren i å opprettholde kontinuitet i sektoren, men også juridiske, organisatoriske og personellmessige tiltak er relevante.

Funnene fra tilstandsvurderingen vil bli fulgt opp i departementene. De vil også være del av grunnlaget for regjeringens første langtidsplan for sivil beredskap. Det vises også til omtale av anmodningsvedtak nr. 709 av 20. mai 2025.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Gjere transportressursar tilgjengelege i krise

Vedtak nr. 636, 6. mai 2025

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

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

Samferdselsdepartementet redegjorde i Prop. 1 S (2025–2026) for ordninger som Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet har for å gjøre transportressurser tilgjengelig i krise og krig. Departementet viste også til anmodningsvedtak nr. 642 av 6. mai 2025 som er fulgt opp ved at Nærings- og fiskeridepartementet har besluttet å inkludere Kystrederiene som permanent medlem i NORTRASHIP-ledelsen.

Gjennom NORTRASHIP-ordningen kan Nærings- og fiskeridepartementet stille til rådighet betydelige skipsfartsressurser for å støtte norske myndigheter og våre allierte. Det vises også til omtale av anmodningsvedtak nr. 644 av 6. mai 2025 om å lage en plan for bemanning av norske skip i krig.

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet etablerte våren 2026 et *Strategisk råd for beredskap i transportsektoren*. Rådet erstatter det tidligere *Rådgivende forum for sivil transportberedskap*. Videre har Samferdselsdepartementet gitt utpekte etater i oppdrag å etablere sektorvise og mer operative beredskapsråd innen luftfart, vei og jernbane. Næringslivet involveres i rådsstrukturen både på strategisk og operativt nivå. Målet er å styrke transportberedskapen, herunder mekanismene for å tilgjengeliggjøre transportressurser i krise.

I tilstandsvurderingen som er omtalt under anmodningsvedtak nr. 635 av 6. mai 2025, har Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet utredet tilgang på transportmidler ved hendelser høyt i krisespekteret og fått en bedre problembeskrivelse av forutsetningene som må være til stede. Problemstillinger knyttet til både utenlandsk eierskap, tilgjengelig personell og rammevilkår for næringen er drøftet, og departementene vil følge opp funnene.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Kolonnekøyring for tunge køyretøy på E134 over Haukelifjell

Vedtak nr. 692, 15. mai 2025

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

Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag frå stortingsrepresentantane Terje Halleland, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Roy Steffensen og Morten Wold om prøveordning for kolonnekjøring for tunge kjøretøy på E134 over Haukelifjell, jf. Dokument 8:100 S (2024–2025) og Innst. 271 S (2024–2025).

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at Statens vegvesen hadde fått i oppdrag å sette i verk nødvendige tiltak som vil bidra til å starte eit prøveprosjekt for tungbilkolonne over Haukelifjell vinteren 2025/2026, og at dette deretter skal evaluerast.

For å teste om ordninga kunne betre framkoma for næringstransport i vanskeleg vêr gjennomførte Statens vegvesen prøveordninga med tungbilkolonne over Haukelifjell i perioden 1. desember 2025–30. april 2026. Det blei ikkje køyrt tungbilkolonnar i perioden fordi det ved den einaste stenginga, 5. april 2026, var vêrforholda så vanskelege at det ikkje var aktuelt for nokre køyretøy å vere med.

Statens vegvesen held allereie vegen open så lenge som mogleg, og når ordinær kolonnekøyring må avsluttast, kan forholda for ein særskild tungbilkolonne vere nær grensa for det som er forsvarleg av omsyn til liv og helse. Tunge køyretøy kan normalt vere med i ordinære vinterkolonnar over fjellovergangen. Erfaringane viser at det er tungbilar som køyrer seg fast i oppstigningane frå vest. Tungbilberging utgjer om lag 25 pst. av stengingane av fjellovergangen, og vêrforholda utgjer resten.

Erfaringane tilseier at handlingsrommet for ei ordning med ein særskild tungbilkolonne er avgrensa. For å halde køyrefeltet ope må tungbilkolonnen ha saktegåande fres i front. Dette kan medføre stans og oppstart i kolonnen og er særleg krevjande i bakkane på vestsida av fjellovergangen. Ein tungbilkolonne vil ta nærmare fire timar, medan ein vanleg kolonne tar om lag ein time. Tilbakemeldingar frå sjåførar tyder på låg interesse for ein eigen tungbilkolonne, særleg på grunn av høg risiko og strenge krav til køyretøya. Omrigging av bilane som krevst for å oppfylle krava, gjer tiltaket mindre attraktivt for sjåførane.

Frå januar 2025 har Statens vegvesen òg hatt avtale om beredskap med bergingsbil på begge sider av Haukelifjell. Ved å gjennomføre raskare bergingar ser ein at fleire tungbilar kjem seg over fjellet før ev. stenging. Dette har vist seg å vere eit godt tiltak. Det kjem òg gode tilbakemeldingar om at appen *VegvesenTrafikk* er god å ha i planlegginga av turar over fjellet og på den måten kunne velje alternativ rute ved behov.

Totalkostnaden for prøveordninga i vintersesongen 2025/2026 var om lag 5 mill. kr. Erfaringa frå prøveordninga tydar på at det vil vere meir effektivt med auka beredskap med bergingsbil, og at tungbilar deltar i normal kolonne når vêrforholda tillèt det.

Samferdselsdepartementet reknar med dette oppmodingsvedtaket som følgt opp.

Kartlegge det dårlegaste offentlege vegnettet og foreslå tiltak

Vedtak nr. 693, 15. mai 2025

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

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

I Prop. 1 S (2025–2026) opplyste Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen hadde fått i oppdrag å kartlegge veinettets tilstand sammen med fylkeskommunene og Nye Veier AS. Videre opplyste departementet at det hadde satt i gang et arbeid med å få fastsatt indikatorer som skal trekke sektoren og aktørene i ønsket retning og bidra til å oppnå målene i Nasjonal transportplan 2025–2036, og at Nye Veier, Statens vegvesen og fylkeskommunene fikk mandat til å følge opp anbefalingene i rapporten *Bruk av målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold*.

Kunnskap om tilstanden til veinettet, og hvordan dette påvirker fremkommelighet og sikkerhet, er nødvendig for å kunne prioritere riktig både på strategisk og operativt nivå, for å sikre effektiv ressursbruk og høyest mulig måloppnåelse.

Nye metoder for tilstandsovervåkning av infrastrukturen er tatt i bruk, og sammen med standardisering av datafangst gir dette grunnlag for fremtidige analyser basert på kunstig intelligens og mer prediktivt vedlikehold. Bedre beslutningsgrunnlag sikrer at vedlikehold utføres der det gir størst nytte for trafikantene. Nye Veier har på sine strekninger etablert et system som legger til rette for å prioritere drifts- og vedlikeholdstiltak basert på faktisk tilstand og kritikalitet, fremfor faste intervaller. Statens vegvesen har også kommet langt i dette arbeidet.

Fylkeskommunene har ansvar for sitt veinett, men for å få god måloppnåelse i sektoren er det nødvendig også å ha kunnskap om et samlet veinett. Det siste året har Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene/KS (aktørene) gjort et omfattende arbeid med å styrke kunnskapsgrunnlaget om tilstanden på riks- og fylkesvei, utviklet et felles målbilde for drift og vedlikehold i sektoren samt etablert målestokkonkurranse, et viktig verktøy for å nå dette målbildet. Fra 2026 følges aktørene opp med et nytt indikatorsett. Det vises til omtale i Programkategori 21.30 Veiformål, *Mål og prioriteringer i 2027*.

Det er fortsatt behov for utvikling, testing og analyser for å få et tilstrekkelig godt kunnskapsgrunnlag. Departementet har derfor bedt om at samarbeidet videreføres i form av et prosjekt under ledelse av Statens vegvesen. Formålet med dettet er å

- sikre felles forståelse og best mulig datagrunnlag til rapportering om tilstand, utfordringer og måloppnåelse. Dette legger grunnlag for tilstands- og risikobasert vedlikehold
- legge til rette for kompetansedeling og læring
- sikre at Statens vegvesen kan ivareta den nasjonale oppgaven med å rapportere samlet på riks- og fylkesvei, på vegne av Nye Veier og fylkeskommunene

Det pågår et omfattende utredningsarbeid som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040. Både transportvirksomhetene, med bidrag fra fylkeskommune, og forskningssentrene under Transport 2050, har levert flere rapporterer. Eksempelvis er det foretatt analyser som ser på utfordringer og sårbarheter i transporten innenfor hver landsdel. Transportvirksomhetene har også utredet hvordan sektoren bør innrette seg for å nå målet om *Mer for pengene*. En sentral utfordring som trekkes frem, er at en rekke konstruksjoner har nådd eller nærmer seg tidspunktet der det er nødvendig med omfattende rehabilitering. De anbefaler at det bør vurderes hvordan en vedlikeholdsinnsats som er stabil over år, kommer tidligere og er mer målrettet kan redusere samlede livsløpskostnader og utsette behovet for større rehabiliteringer, og om mindre og mer målrettede utbedringstiltak kan forbedre funksjonen og forlenge levetiden for dagens infrastruktur. Slike tiltak kan utsette eller redusere behovet for større tiltak.

Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med sine planer for sektoren når ny Nasjonal transportplan legges frem våren 2028.

Samferdselsdepartementet anser anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Automatisere refusjon for periode- og enkeltbillett på jernbanen

Vedtak nr. 707, 20. mai 2025

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at det hadde gitt Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Entur, i oppdrag å se på muligheten for å automatisere utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen, inkl. ulike løsningsalternativ.

Jernbanedirektoratet leverte sin vurdering i mars 2026.

Departementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 6 for 2026 Jernbanedirektoratet i oppdrag å fremskaffe mer kunnskap om automatisk refusjon, f.eks. gjennom en kombinasjon av kundeundersøkelser og manuell pilotering. Dette skal skje i samarbeid med Entur, og ev. togoperatører og berørte fylkeskommuner. Budsjettforslaget for 2027 legger til rette for å videreføre arbeidet i 2027.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Gå gjennom Bane NORs oppgåver

Vedtak nr. 708, 20. mai 2025

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at det er tatt en rekke grep for å sikre en bedre styrt og organisert jernbanesektor, bl.a. rettet mot Bane NOR, og at Bane NOR har foretatt en intern omorganisering og videreutvikler sitt system for virksomhetsstyring. Videre ble det opplyst at effekten av tiltakene ville bli evaluert.

Regjeringen har gjennomført en gjennomgang av jernbanesektoren og tatt en rekke grep for å sikre en bedre styrt og organisert jernbanesektor. Disse grepene er nærmere omtalt i Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Beredskapsanalyse av jernbanesektoren

Vedtak nr. 709, 20. mai 2025

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

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

I Prop. 1 S (2025–2026) opplyste Samferdselsdepartementet at det hadde gitt Jernbanedirektoratet og Bane NOR i oppdrag å utarbeide en beredskapsanalyse av jernbanesektoren og involvere relevante aktører i arbeidet.

Jernbanedirektoratet leverte en overordnet og strategisk beredskapsanalyse i mai 2026. Denne var utarbeidet i samarbeid med Bane NOR og med bred deltakelse og involvering fra aktørene i jernbanesektoren. Det var gjennomført dokumentstudier, workshops med gjennomgang av scenarier, seminarer og intervjuer i arbeidet.

Hensikten med beredskapsanalysen har vært å identifisere sårbarheter, peke på forbedringsområder og foreslå tiltak. Analysen løfter frem tiltak som kan styrke beredskapen og gjøre sektoren mer motstandsdyktig. Flere av tiltakene ligger innenfor aktørenes eksisterende ansvarsområder og handler om økt oppmerksomhet på samfunnssikkerhet, justering av dagens praksis og styrket samhandling på tvers av sektoren. Andre foreslåtte tiltak innebærer initiativ fra aktører utenfor sektoren. Samferdselsdepartementet mener det er behov for å gå nærmere gjennom de foreslåtte

tiltakene og har bedt Jernbanedirektoratet utarbeide en oppfølgingsplan for tiltak det er naturlig at direktoratet eller andre aktører i sektoren har hovedansvar for å følge opp. Direktoratet skal gjennomføre dette i samråd med *Beredskapsrådet for jernbanesektoren*, som det er satt til å lede.

Styrking av beredskapsevne er tett sammenvevd med samfunnsutviklingen for øvrig og tiltak på en rekke områder og er slik et kontinuerlig arbeid.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Testarenaer og luftrom til å teste ubemanna luftfart utanfor synsrekkevidde

Vedtak nr. 841, 3. juni 2025

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at regjeringen hadde satt ned en tverrdepartemental arbeidsgruppe for droner og ny luftmobilitet for å koordinere oppfølgingen av stortingsmeldingen, inkl. anmodningsvedtaket.

Departementet følger opp vedtaket som del av arbeidet med å legge til rette for en samfunnsnyttig og bærekraftig utvikling av ubemannet luftfart. I dette arbeidet er det relevant å bygge videre på eksisterende testmiljøer og erfaringer med utprøving i norsk luftrom. Green Flyway mellom Røros og Östersund er et eksempel på en eksisterende norsk-svensk testarena for bl.a. droner og autonome luftfartøy.

Med tillatelse fra Luftfartstilsynet, på grunnlag av risikovurderinger og med nødvendige sikkerhetstiltak gjennomføres allerede operasjoner utenfor synsrekkevidde flere steder i norsk luftrom. Slike operasjoner krever ikke alltid særskilt avsatt luftrom. Tilrettelagte testområder kan likevel gjøre det enklere å gjennomføre gjentatt og mer kompleks testing.

Etter søknad fra AirDodge har Luftfartstilsynet i 2026 opprettet et midlertidig restriksjonsområde i Lommedalen. Området skal gjøre det mulig å prøve ut digitale luftromstjenester som bl.a. kan legge til rette for operasjoner utenfor synsrekkevidde.

Luftfartstilsynet arbeider også med en egen forskrift som skal etablere rammene for en regulatorisk sandkasse for å utvikle og teste ny luftfartsteknologi. Sandkassen skal gi innovasjonsaktører et strukturert rammeverk for dialog, veiledning og utprøving av nye konsepter innenfor forsvarlige sikkerhetsmessige rammer. Dette kan også være relevant for utvikling av løsninger for flyging utenfor synsrekkevidde.

Hvordan flyging utenfor synsrekkevidde best kan integreres i luftfarten, må følges opp videre. Oppfølgingen vil bli koordinert gjennom den tverrdepartementale arbeidsgruppen for droner og ny luftmobilitet.

På bakgrunn av eksisterende testarenaer, mulighetene for å gjennomføre BVLOS-operasjoner i norsk luftrom og erfaringene med særskilt tilrettelegging av luftrom vurderer Samferdselsdepartementet at det er tilstrekkelige muligheter for å teste ubemannet luftfart utenfor synsrekkevidde.

Samferdselsdepartementet anser derfor anmodningsvedtaket som fulgt opp.

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

Vedtak nr. 888, 4. juni 2025

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

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

I Prop. 1 S (2025–2026) opplyste Samferdselsdepartementet at det følger prosessen med nytt førerkortdirektiv i EU som var ventet vedtatt høsten 2025, og at anmodningsvedtaket ville bli fulgt opp så raskt som mulig.

Det fjerde førerkortdirektivet, Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2025/2205, ble vedtatt 22. oktober 2025. Direktivet fastsetter at innehavere av førerkort klasse B kan gis adgang til å føre bobil med tillatt totalvekt opp til 4 250 kg, under nærmere fastsatte vilkår. Det kan kreves

spesialopplæring på minst sju timer, førerprøve eller begge deler, avhengig av nasjonale valg. Bestemmelsen skal anvendes i EU fra 26. november 2029.

Direktivet er foreløpig ikke innlemmet i EØS-avtalen. Norge er derfor fortsatt bundet av reglene i det tredje førerkortdirektivet, som ikke åpner for denne endringen. Det er ikke adgang til å gjennomføre regelendringen i norsk rett før direktivet er innlemmet i EØS-avtalen. Stortingets samtykke er i tillegg nødvendig fordi innlemmelse av direktivet medfører behov for lovendring. Det tas sikte på at direktivet skal kunne tre i kraft i Norge samtidig som i EU.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

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

Vedtak nr. 916, 5. juni 2025

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at det hadde bedt Statens vegvesen om innspill til om, og ev. hvordan, parkeringsregelverket kan justeres for i større grad imøtekomme utfordringen med stor pågang av turister i enkelte områder.

Statens vegvesen har vurdert handlingsrommet innenfor dagens regelverk. I Statens vegvesens utredning *Parkeringsregler som verktøy i besøksforvaltning* legges det til grunn at det i dag finnes tilstrekkelig handlingsrom innenfor parkeringsregelverket for å imøtekomme utfordringer med stadig økende turisttrafikk. Det gis også føringer for hvordan regelverket kan brukes for å styre bruken av offentlig rom eller sikre ønsket trafikkadferd. Utredningen er oversendt til alle landets kommuner. Statens vegvesen har også utarbeidet en kort digital veileder som er publisert på etatens nettsider.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

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

Vedtak nr. 1211, 20. juni 2025

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at Oslo Economics bl.a. har vurdert om beboerrabatt/beboerbevis kan være et egnet tiltak på FOT-rutene, og at utredningen var sendt på høring. Videre opplyste departementet at det er kjent med at flere fylkeskommuner, som er takstmyndighet for fylkesveiferjer, har innført ordninger som sikrer lokalbefolkningen plass på ferjene, men at også departementet ville gjennomføre en utredning for å kartlegge hvilke løsninger som fins i dag for å sikre lokalbefolkningen tilgang på plass på ferjene.

Utredningen fra Oslo Economics om beboerrabatt/beboerbevis på FOT-rutene ble sendt på høring høsten 2025. Både utredningen og høringsinnspillene inngikk som en del av grunnlaget for å vurdere om tiltaket er egnet som et krav i fremtidige konkurranseutlysinger. Beboerrabatt innføres ikke på FOT-rutene i forbindelse med oppstart av ny kontraktsperiode for disse rutene i Sør-Norge fra 1. november 2027. Samferdselsdepartementet har kunngjort at en pilotordning for beboerrabatt på FOT-rutene til/fra Leknes, Svolvær, Røst og Stokmarknes skal utredes høsten 2026. Pilotordningen skal sikre lokalbefolkningen billetter til om lag dagens prisnivå samtidig som maksimalprisen for øvrige reisende i de valgte ruteområdene økes. Ulike alternativer for priser vil være en del av utredningen. Hvis ordningen innføres, vil den være på plass for neste kontraktsperiode for FOT-rutene i Nord-Norge som har oppstart 1. november 2028.

Samferdselsdepartementet ga i supplerende tildelingsbrev nr. 23 for 2025 Statens vegvesen i oppdrag å utrede en ordning med beboerbevis på ferje for å bedre lokalbefolkningens tilgang til ferjetilbudet. Utredningen som omfattet vurderinger av ordninger med beboerbevis, fortrinnsrett og takstdifferensiering, ble sendt på offentlig høring våren 2026. Utredningen anbefalte ikke en gene-

rell nasjonal ordning med beboerbevis, men pekte i stedet på at ev. tiltak bør vurderes og tilpasses lokale forhold på det enkelte samband.

Utredningen og høringsinnspillene viste bred støtte til målet om bedre og mer forutsigbar tilgang til ferjetilbudet for lokalbefolkningen, men også at utfordringene og behovene varierer betydelig mellom samband og regioner.

Høringen viste også at kapasitetsutfordringer i mange tilfeller er den underliggende årsaken til redusert tilgjengelighet. Flere høringsinstanser fremhevet at tiltak for å håndtere kø- og kapasitetsutfordringer bør utformes med utgangspunkt i lokale forhold og behov. Flere fylkeskommuner bruker allerede ulike virkemidler, som takstdifferensiering og driftsmessige tilpasninger for å sikre et mest mulig effektivt og forutsigbart ferjetilbud.

På denne bakgrunn vurderer Samferdselsdepartementet at det ikke er grunnlag for å innføre en nasjonal ordning med beboerbevis på ferje. Fylkeskommunene, som har ansvar for ferjetilbudet på fylkesveinettet, bør fortsatt ha mulighet til å vurdere og innrette ev. tiltak ut fra forholdene i det enkelte samband. Dagens praksis, der fylkeskommunene kan tilpasse virkemidler for å håndtere kapasitetsutfordringer og sikre et godt tilbud til lokalbefolkningen, videreføres.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Lokomotiv på Nordlandsbanen

Vedtak nr. 1223, 20. juni 2025

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

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

I Prop. 1 S (2025–2026) opplyste Samferdselsdepartementet at Jernbanedirektoratet og Norske tog AS hadde fått mandat til å gjennomføre forhandlinger med mål om å inngå en forpliktende avtale om innleie av lokomotiv på Nordlandsbanen, men at det kunne ta noe tid før lokomotiv kunne settes i trafikk.

Norske tog AS signerte i oktober 2025 leieavtale for fire lokomotiver til Nordlandsbanen. Avtalen la til rette for at SJ Norge får nye lokomotiver til bruk fra 2026. Ved å leie inn fire nye lokomotiver kan etter planen samtlige av de gamle lokomotivene på Nordlandsbanen skiftes ut fortløpende fra slutten av 2027. Leieavtalen innebærer fornying av materiellet på Nordlandsbanen frem til de nye fjerntogene etter planen kan settes i trafikk fra 2029, noe som vil bidra til bedre driftsstabilitet og enklere reisehverdag for passasjerene.

Det å bygge om det første lokomotivet fra gods- til persontogtrafikk har vist seg å være mer teknisk krevende enn først antatt. Det første av de innleide lokomotivene stilles til SJs disposisjon så snart det er godkjent for trafikk.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Gjere rv. 9 i Setesdal til nasjonal turistveg

Vedtak nr. 1229, 20. juni 2025

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at Statens vegvesen hadde vært i dialog med lokale myndigheter, og at disse har signalisert at de kan være interessert i å få til et spleiselag uten at det er konkretisert nærmere. Videre opplyste departementet at det hadde bedt Statens vegvesen ha videre dialog med lokale myndigheter og gi faglige vurderinger om kravene til strekninger som inngår i Nasjonale turistveger.

Samferdselsdepartementet vil fortsette dialogen med lokale myndigheter og Statens vegvesen.

Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Vurdere passeringstak for bom på E6 Hofstad i Melhus

Vedtak nr. 1230, 20. juni 2025

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

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

I Prop. 1 S (2025–2026) opplyste Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen var bedt om å følge opp hvis det kommer initiativ fra lokaler myndigheter om passeringstak for bom på E6 Hofstad i Melhus samt informere departementet hvis et slikt initiativ kom. Departementet anså derfor anmodningsvedtaket som fulgt opp.

Ved behandlingen av Meld. St. 4 (2025–2026) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2024–2025*, jf. Innst. 125 S (2025–2026) uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen:

> «Komiteens flertall, medlemmer fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Rødt, og Miljøpartiet De Grønne viser til omtalen av vedtaket i Meld. St. 4 (2025–2026). Flertallet vil ikke utkvittere vedtaket på nåværende tidspunkt.»

Stortinget vedtok 28. april 2026 anmodningsvedtak nr. 671 om passeringstak på strekningen E6 Ulsberg–Melhus. Bom på Hofstad er på strekningen E6 Ulsberg–Melhus, og passeringstak på denne strekningen vurderes samlet. For mer utfyllende vurdering vises det derfor til omtale under anmodningsvedtak nr. 671.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Redusere takstane i Ryfast-prosjektet

Vedtak nr. 1247, 20. juni 2025

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at reduserte bompengetakster ble satt i verk fra 2. juli 2025, og at det ble foreslått bevilgning til å videreføre dette i statsbudsjettet for 2026.

Departementet har innhentet grunnlag fra Statens vegvesen for å vurdere effekten av takstreduksjonen på trafikken og økonomien i prosjektet. Vurderingen viser at takstreduksjonen har bidratt til økt trafikk og noe høyere passeringsinntekter i rv. 13 Ryfast. Merinntektene er imidlertid begrenset sammenliknet med tilskuddet som er gitt for å finansiere takstreduksjonen, og de kompenserer ikke i vesentlig grad for inntektsbortfallet som følger av reduserte takster.

Samferdselsdepartementet vurderer at en videreføring av den ekstraordinære takstreduksjonen ikke vil være i tråd med prinsippene for finansiering og styring av bompengeprosjekter. Videre vurderer departementet at det ikke er grunnlag for å videreføre den ekstraordinære takstreduksjonen på 33 pst. etter 2026. Takstnivået foreslås tilbakeført til nivået som gjaldt før ordningen ble innført, i tråd med ordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

2.3 Stortingssesjonen 2023–2024

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

Vedtak nr. 37, 21. november 2023

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at etter dets vurdering er den beste løsningen for togtilbudet i Midt-Norge å overføre bimodale tog fra Trønderbanen. Samtidig opplyste departementet at det ville kartlegge konsekvensene av andre handlingsalternativer, herunder anskaffelse av nye fjerntog. Videre opplyste departementet at det er gjennomført en rekke tilpasninger i nytt fjerntogmateriell for å ta hensyn til universell utforming, og det legges til grunn at designet fra grunnanskaffelsen videreføres i en ev. opsjon.

Samferdselsdepartementet vurderer fremdeles at den raskeste og beste måten å erstatte de eldste togene på Rørosbanen, er ved overføring av moderne bimodale type 76-tog fra Trønderbanen

etter elektrifisering av Trønderbanen til Steinkjer. Togene ble levert til Norge i 2022, og vil i årene fremover inngå i et større levetidsprogram for FLIRT-togene for å sikre at togene opprettholder høy standard. Dieseltogene på Rørosbanen når forventet levealder på begynnelsen av 2030-tallet. En ev. elektrifisering av Rørosbanen ligger langt frem i tid. Overføringen av moderne bimodale togsett fra Trønderbanen vil gi et mer pålitelig og komfortabelt tilbud på Rørosbanen. Planleggingen av elektrifiseringen av strekningen Stjørdal–Steinkjer videreføres i 2027, og elektrifiseringen skal etter planen være ferdigstilt i 2033.

Departementet har vurdert om kjøp av samme type fjerntog som allerede er bestilt til Nordlandsbanen kan være en aktuell løsning for Rørosbanen og om det er mulig å bestille en kort bimodal fjerntogvariant. Lange bimodale fjerntog tilsvarende togene som er bestilt til Nordlandsbanen, er imidlertid ikke egnet for Rørosbanen. Togenes lengde passer ikke med infrastrukturen på Rørosbanen og vil medføre behov for omfattende infrastrukturtilpasninger. Korte bimodale fjerntog vil utgjøre en ny togvariant som ikke allerede ligger inne i Norske togs kontrakt med Stadler om kjøp av fjerntog. For at bestillingen kan gjennomføres i henhold til forsyningsforskriftens § 24-2 bokstav b, må anskaffelseskostnaden ligge under terskelverdien for hva som utgjør en lovlig kontraktsendring. Norske togs forhandlinger med togprodusenten har ikke ført frem til et tilbud som ligger under denne terskelverdien. Det foreligger dermed ikke et lovlig grunnlag for å bestille korte bimodale fjerntog til Rørosbanen.

Samferdselsdepartementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

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

Vedtak nr. 918, 21. juni 2024

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

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

Samferdselsdepartementet viste i Prop. S (2025–2026) til Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* der det ble opplyst at Jernbanedirektoratet, i samråd med Statens vegvesen, hadde fått i oppdrag å utrede en mulig tilskuddsordning for langdistansebusser på strekninger uten togtilbud eller tilsvarende kommersielle alternativ.

På bakgrunn av rapporten som ble levert høsten 2025, ga Samferdselsdepartementet Jernbanedirektoratet i oppdrag å foreta supplerende vurderinger av markedet og transportbehovet for en ev. tilskuddsordning for langdistansebusser. Rapporten skal leveres innen 1. desember 2026.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Arbeidet med trikk til Bjerke/Tonsenhagen

Vedtak nr. 919, 21. juni 2024

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

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

I Prop. 1 S (2025–2026) opplyste Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen følger opp anmodningsvedtaket som en del av arbeidet med prinsippavklaring for rv. 4, og at en utredning skulle være ferdig i juni 2026.

Prosjektet for prinsippavklaring for rv. 4 er noe forsinket, og rapporten ventes ferdigstilt i oktober 2026.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

2.4 Stortingssesjonen 2022–2023

Nullutsleppskrav til all løyvebasert verksemd

Vedtak nr. 94, 1. desember 2022

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

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

Samferdselsdepartement opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at Statens vegvesen hadde utarbeidet et forslag til en ny hjemmel i yrkestransportloven for å kunne innføre miljøkrav i forskrift, og forslag til endring i yrkestransportforskriften med nullutslippskrav for drosjenæringen, men at før forslaget kunne sendes på høring måtte behovet for å ivareta andre tungtveiende hensyn, som beredskap og å sikre et forsvarlig drosjetilbud i hele landet, vurderes nærmere.

Det arbeides nå med sikte på at Statens vegvesen kan sende forslaget på høring.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Ettermontering av kontaktlaus kortbetaling på ladeinfrastruktur

Vedtak nr. 464, 19. januar 2023

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende hurtigladeinfrastruktur ville bli gjennomført i forbindelse med gjennomføringen av EU-forordning om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, og at en lov- og samtykkeproposisjon var planlagt lagt frem for Stortinget våren 2026. Videre opplyste departementet at det ville sende på alminnelig høring et forslag til nasjonal gjennomføring av forordningen og krav om ettermontering.

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff gjennomfører EUs forordning om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff i norsk rett, jf. Prop. 71 LS (2025–2026) og Innst. 350 L (2025–2026). Loven er vedtatt og sanksjonert, men har likevel ikke trådt i kraft fordi forordningen foreløpig ikke er innlemmet i EØS-avtalen.

Loven gir departementet hjemmel til å gi forskrift med utfyllende bestemmelser om betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevet kjøretøy bl.a. om ettermontering av kontaktløs betaling ved lading. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide et faglig grunnlag for en slik forskrift, bl.a. å anslå kostnader ved et ev. krav. Når dette foreligger, vil forslag til forskrift bli sendt på alminnelig høring.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

2.5 Stortingssesjonen 2021–2022

Framdriftsplan for å få dieseldrivne jernbanestrekningar over på nullutsleppsteknologi

Vedtak nr. 553, 10. mai 2022

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at basert på anbefalingene i KVU Green og KS1 har departementet besluttet teknologivalget elektrifisering for Røros- og Solørbanen og batteri med delelektrifisering for Nordlandsbanen, og at departementet arbeidet med å avklare de viktigste grenseflatene mot øvrig utvikling av infrastruktur og togtilbud, bl.a. opp mot kjøp av nye fjerntog og regiontog.

Planlegging av elektrifiseringen av strekningen Stjørdal–Steinkjer på Nordlandsbanen videreføres i 2027. Innføringen av nullutslippsløsninger for tog på de gjenværende dieselstrekningene har mange grenseflater mot øvrig utvikling av infrastruktur og togtilbud. Beslutning om elektrifisering av de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekninger må tas i ny nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet vil i denne planen legge frem hovedprioriteringer for jernbanesektoren, inkl. ev. planer for de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekningene. En fremdriftsplan for de gjenværende dieseldrevne strekningene må ses i sammenheng med øvrige prioriteringer.

Samferdselsdepartementet anser anmodningsvedtaket som fulgt opp.

2.6 Stortingssesjonen 2020–2021

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

Vedtak nr. 800, 13. april 2021

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

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

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2025–2026) at det tok sikte å sende et forskriftsforslag på høring i løpet av 2025.

Oppfølgingen av saken har fortsatt tatt lenger tid enn ventet, bl.a. på grunn av behovet for nødvendige avklaringer.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Permanent løysing for småflyaktiviteten i Oslo-området

Vedtak nr. 1098, 2. juni 2021

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

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

I Prop. 1 S (2025–2026) opplyste Samferdselsdepartementet at Lillestrøm kommune høsten 2024 besluttet å gå videre med alternativet byutvikling uten funksjonell flystripe slik at dagens småflyvirksomhet på Kjeller flyplass må flytte når flystripen stenges, men at aktiviteten sannsynligvis kan pågå frem mot 2030. Videre opplyste departementet at det vurderes ulike muligheter for småflyaktiviteten i Oslo-området, og at småflymiljøet selv bør ha en rolle i den videre vurderingen av de aktuelle alternativene, og i tett dialog med konsesjonshaverne av de aktuelle lufthavnene.

Departementet vil løpende vurdere bruk av konsesjonsvilkår ved aktuelle private og kommunale flyplasser som et virkemiddel for å legge til rette for en permanent løsning. Målet bør være å bruke ledig kapasitet ved eksisterende ikke-statlige lufthavner så snart det er på det rene at Kjeller ikke lenger kan brukes. Konsesjonen kan da brukes til å regulere adgangen til slike flyplasser og ev. vilkår for dette.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

3 Oversikt over budsjettforslaget mv.

3.1 Utgifter og inntekter fordelt på kapittel

Utgifter fordelte på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	329 041	341 300	341 200	0,0
1301	Forsking og utvikling mv.	150 877	198 400	201 700	1,7
	Sum kategori 21.10	*479 918*	*539 700*	*542 900*	*0,6*
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	2 422 332	2 498 800	2 583 100	3,4
1313	Luftfartstilsynet	327 299	363 100	391 600	7,8
1314	Statens havarikommisjon	100 846	106 400	109 400	2,8
1315	Tilskot til Avinor AS	2 505 776	1 966 700	272 200	-86,2
	Sum kategori 21.20	*5 356 253*	*4 935 000*	*3 356 300*	*-32,0*
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	40 406 594	43 384 500	44 394 500	2,3
1321	Nye Veier AS	6 755 000	6 998 200	7 257 100	3,7
1323	Vegtilsynet	21 357	22 100	24 400	10,4
	Sum kategori 21.30	*47 182 951*	*50 404 800*	*51 676 000*	*2,5*
	Særskilde transporttiltak				
1330	Særskilde transporttiltak	2 000 671	2 498 000	2 603 500	4,2
1332	Transport i byområde mv.	6 586 732	6 409 000	6 487 400	1,2
	Sum kategori 21.40	*8 587 403*	*8 907 000*	*9 090 900*	*2,1*

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
	Jernbaneformål				
1352	Jernbanedirektoratet	31 588 626	30 656 700	32 287 600	5,3
1354	Statens jernbanetilsyn	117 152	118 200	127 500	7,9
1358	Norske tog AS	3 733 300	4 938 200	6 375 900	29,1
	Sum kategori 21.50	*35 439 078*	*35 713 100*	*38 791 000*	*8,6*
	Sum programområde 21	97 045 603	100 499 600	103 457 100	2,9
	Posttenester				
1370	Posttenester	1 887 444	2 012 000	1 520 700	-24,4
	Sum kategori 22.10	*1 887 444*	*2 012 000*	*1 520 700*	*-24,4*
	Sum programområde 22	1 887 444	2 012 000	1 520 700	-24,4
	Sum utgifter	98 933 047	102 511 600	104 977 800	2,4

Inntekter fordelte på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Nemning	Rekneskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	158 845	900	976 900	-
	Sum kategori 21.10	*158 845*	*900*	*976 900*	-
	Luftfartsformål				
4313	Luftfartstilsynet	158 303	175 300	185 700	5,9
	Sum kategori 21.20	*158 303*	*175 300*	*185 700*	*5,9*
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	1 595 604	1 730 600	1 845 400	6,6
	Sum kategori 21.30	*1 595 604*	*1 730 600*	*1 845 400*	*6,6*
	Særskilde transporttiltak				
4330	Særskilde transporttiltak	22 100	22 900	23 700	3,5
	Sum kategori 21.40	*22 100*	*22 900*	*23 700*	*3,5*
	Jernbaneformål				
4352	Jernbanedirektoratet	6 337	6 300	6 500	3,2
4354	Statens jernbanetilsyn	17 620	16 800	17 400	3,6
4358	Norske tog AS		9 900	6 000	-39,4
5641	Renter frå Norske tog AS	81 967	251 800	565 100	124,4
5672	Bane NOR SF – utbytte			150 000	100,0
	Sum kategori 21.50	*105 924*	*284 800*	*745 000*	*161,6*
	Sum programområde 21	2 040 776	2 214 500	3 776 700	70,5
	Posttenester				
4370	Posttenester	16 000			0,0
	Sum kategori 22.10	*16 000*			*0,0*
	Sum programområde 22	16 000			0,0
	Sum inntekter	2 056 776	2 214 500	3 776 700	70,5

3.2 Endringar i statsbudsjettet etter saldert budsjett 2026

Tabellane 3.1 og 3.2 viser løyvingsendringar etter saldert budsjett 2026.

Tabell 3.1 Endring i utgifter fordelt på kapittel og post

(1 000 kr)

Kap	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2026	Endring	Revidert budsjett
1300	01	96	450	202 700	-1 000	201 700
1301	70	96	450	28 400	20 000	48 400
1301	72	96	450	68 600	-6 100	62 500
1315	71	96	450	1 926 700	294 800	2 221 500
1320	22	96	450	11 409 000	253 300	11 662 300
1320	28	96	450	2 585 600	-100 000	2 485 600
1320	61	96	450	400 000	-50 000	350 000
1320	72	96	450	3 904 500	-180 000	3 724 500
1330	62	96	450	620 000	495 000	1 115 000
1330	70	96	450	1 238 300	60 400	1 298 700
1332	63	96	450	1 940 000	-290 000	1 650 000
1332	66	96	450	4 469 000	-220 000	4 249 000
1352	71	96	450	7 509 000	150 000	7 659 000
1352	72	96	450	7 853 600	150 000	8 003 600
1352	77	96	450	-	150 000	150 000
1358	70	96	450	808 400	-232 400	576 000
1358	90	96	450	2 425 300	-697 300	1 728 000

Tabell 3.2 Endring i inntekter fordelt på kapittel og post

(1 000 kr)

Kap.	Post	Prop. S	Innst. S	Saldert budsjett 2026	Endring	Revidert budsjett
4300	90	96	450	-	562 000	562 000
4320	04	96	450	805 000	50 000	855 000
4358	85	96	450	9 900	-3 800	6 100
5641	80	96	450	251 800	147 800	399 600

Del II
Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

4 Nærmere omtale av bevilgningsforslagene

Programområde 21 Innenlands transport

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Utgifter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
1300	Samferdselsdepartementet	329 041	341 300	341 200	0,0
1301	Forskning og utvikling mv.	150 877	198 400	201 700	1,7
	Sum kategori 21.10	479 918	539 700	542 900	0,6

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
4300	Samferdselsdepartementet	158 845	900	976 900	-
	Sum kategori 21.10	158 845	900	976 900	-

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

Samlet er budsjettforslaget for programkategorien 542,9 mill. kr i utgifter og 976,9 mill. kr i inntekter, der 976 mill. kr gjelder tilbakebetaling av obligasjonslån.

Det foreslås 220,4 mill. kr til departementets driftsbudsjett, fordelt med 207,1 mill. kr til driftsutgifter og 13,3 mill. kr utredninger mv. Til kontingenter m.m. til internasjonale organisasjoner foreslås 34,9 mill. kr. Til tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås 77,7 mill. kr, og til å følge opp Barnas transportplan som inngår i Nasjonal transportplan 2025–2036, foreslås 8,2 mill. kr.

Til forskning og utvikling mv. foreslås det 201,7 mill. kr. Det foreslås 172,2 mill. kr til samferdselsforskning, der 63,4 mill. kr foreslås som tilskudd til Norges forskningsråd innenfor programmer til energi og transport. Til Pilot-T-ordningen som inngår i Nasjonal transportplan 2025–2036, foreslås til sammen 78,8 mill. kr. Forskningsrådet og Innovasjon Norge forvalter denne ordningen i samarbeid. Videre er det satt av 30 mill. kr til senterordningen for forskning – Transport 2050 i regi av Norges forskningsråd. Til tilskuddsordningen til pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser foreslås det 29,5 mill. kr.

Nærmere om budsjettforslaget

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

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

Samferdselsdepartementet forvalter statens eierskap i Avinor AS, Vygruppen AS, Nye Veier AS, Norske tog AS, Entur AS og Bane NOR SF.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Driftsutgifter	201 597	202 700	207 100
21	Spesielle driftsutgifter	6 066	12 800	13 300
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	36 545	43 000	34 900
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 233	74 900	77 700
73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan	7 600	7 900	8 200
	Sum kap. 1300	329 041	341 300	341 200

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 207,1 mill. kr til drift av Samferdselsdepartementet.

Bevilgningen på posten skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. Videre skal den dekke driftsutgifter som husleie, IKT, inventar, utstyr, og utgifter til tjenestereiser, kompetanseutviklingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er også satt av midler til stillingen som samferdselsråd i Brussel.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 13,3 mill. kr.

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

Den foreslåtte bevilgningen vil i 2027 gå til å gjennomføre nye utredningsprosjekter og videreføre prosjekter som allerede er satt i gang samt utvikle statistikk på samferdselsfeltet. Resultatene publiseres bl.a. på departementets nettsider. Bevilgningen vil også dekke utgifter til det offentlige utvalget som ble oppnevnt i 2025, og som skal utrede og foreslå ny veilov. Videre vil oppdrag om evaluering av den fylkeskommunale ferjeavløsningsordningen som starter i 2026, videreføres. Evalueringen finansieres av Kommunal- og distriksdepartementet og Samferdselsdepartementet.

I 2025 ble flere utredningsprosjekter gjennomført på oppdrag fra departementet, som oppdaterte beregninger av kostnader og utslippseffekter som følge av nullutslippskrav til ferjer og hurtigbåter, utredninger knyttet til kystruten, kjøp av innenlandske flyruter og fremtidens posttjenester. Videre dekte bevilgningen årlige utgifter til statistikk samt arbeidet i veilovutvalget.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 34,9 mill. kr som er en reduksjon på 18,3 pst. fra saldert budsjett 2026.

Bevilgningen skal dekke kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m. innen transport. Kontingentene betales i euro, sveitsiske franc og ameri-

kanske og kanadiske dollar. Hvor mye som betales, er derfor avhengig av valutakursen på betalingstidspunktet.

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

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

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

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget 77,7 mill. kr. Bevilgningen for 2027 fordeles med

- 68,1 mill. kr til Trygg Trafikk
- 5,1 mill. kr til Syklistenes Landsforening
- 2,9 mill. kr til ITS Norge
- 0,6 mill. kr til Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhetshåndboken
- 1,0 mill. kr til prisen Årets trafikksikkerhetskommune

Trygg Trafikk

Det settes av 68,1 mill. kr i tilskudd til Trygg Trafikk. Se også kap. 1300, post 73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan.

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

Organisasjonen gjennomfører en rekke tiltak som bl.a. inngår i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei,* herunder trafikkopplæring i barnehage og skole og informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr, godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*, læringsportalen *Sykkeldyktig* og *Hjertesoneprosjektet.*

Trygg Trafikk finansieres av egne inntekter, statlig tilskudd og andre tilskudd. I 2027 vil tilskuddet fra staten utgjøre om lag 58 pst. av Trygg Trafikks budsjetterte inntekter.

I 2025 videreførte Trygg Trafikk arbeidet innenfor hovedområdene trafikksikkerhet for barn og ungdom, ansvarlige og kompetente trafikanter og trafikksikkerhet som samfunnsansvar. Organisasjonen utviklet læringsressurser og undervisningsopplegg for skole og barnehage, bl.a. med styrket sykkelopplæring og digitale verktøy for ungdom. Den gjennomførte også landsdekkende kampanjer, bl.a. *Ta vare på gutta* rettet mot unge menn og *Helt sikker* om sikring av barn i bil. I 2025 nådde organisasjonen målet om 200 godkjente kommuner i ordningen *Trafikksikker kommune*, som er over halvparten av landets kommuner.

I 2027 vil Trygg Trafikk videreutvikle og forsterke den samlede innsatsen mot risikofaktorer som fart, rus og uoppmerksomhet. Organisasjonen vil også prioritere utsatte trafikantgrupper, syklister og fotgjengere samt risikokjøretøy som el-sparkesykkel, ATV/UTV, moped og mopedbil. I tillegg vil organisasjonen løfte frem *Trafikksikker kommune* som et viktig tiltak for å systematisere og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene.

Syklistenes Landsforening

Det settes av 5,1 mill. kr i tilskudd til Syklistenes Landsforening (Syklistforeningen).

Syklistforeningen er en ideell landsomfattende medlemsforening som arbeider for økt trafikksikkerhet for syklister og andre myke trafikanter. Foreningens arbeid skal også bidra til å øke sykkelandelen nasjonalt og i større byområder der økte sykkelandeler er en viktig del for å nå nullvekstmålet samt bidrar til mindre kø, bedre miljø og folkehelse.

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

I 2025 arbeidet Syklistforeningen bl.a. med prosjektene *Beintøft*, *Hjertesone* og *Sykkeldyktig,* som alle har som mål å gi barn og unge sykkelglede, ferdigheter og trygge transportvaner tidlig

i livet. Foreningen gjennomførte de årlige kampanjene *Synlig Syklist* og *Sykkelfiks* samt ledet sertifiseringsordningen *Sykkelvennlig arbeidsplass* for bedrifter. Foreningen bidro også i forskningsprosjektene *Transpol* og *CyWalk*.

Syklistforeningen opplyser at den i 2027 vil fortsette arbeidet for trygg sykkelinfrastruktur og trafikktrygge nærmiljøer for barn og unge bl.a. gjennom å videreføre *Hjertesoneprosjektet* og kampanjene *Synlig syklist* og *Sykkelfiks*. Foreningen vil også gjennomføre *Den nasjonale sykkelundersøkelsen* og forsterke sitt samarbeid med aktørene i bypakker og byvekstavtaler for å få flere til å sykle, uten at dette fører til flere hardt skadde eller drepte.

ITS Norge

Det settes av 2,9 mill. kr i tilskudd til ITS Norge.

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

I 2025 bidro tilskuddet til ITS Norge til at foreningen kunne være en pådriver for utviklingen av intelligente transportsystemer og en møteplass og arena for erfaringsutveksling og kunnskapsspredning om teknologirelaterte saker i transportsektoren. Også i 2025 hadde ITS Norge stor aktivitet innen forskning finansiert av EU bl.a. som koordinator for teknologiprosjekter som involverer transportaktører i en rekke europeiske land.

ITS Norge opplyser at foreningen i 2027 vil drive kompetanseoppbygging, stimulere til prosjektutvikling, industrialisering, forskning og piloter, arrangere konferanser og seminarer, drive faggrupper og formidle kunnskap og informasjon om ITS.

Transportøkonomisk institutt – Trafikksikkerhetshåndboken

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

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

I 2025 ble tilskuddet brukt til å oppdatere 32 kapitler og starte revidering av ytterligere sju kapitler. Tilskuddet for 2027 skal bidra til at flere kapitler revideres.

Prisen Årets trafikksikkerhetskommune

Det settes av 1 mill. kr til prisen *Årets trafikksikkerhetskommune*. Prisen skal fremheve og hedre kommuner som har utmerket seg i lokalt trafikksikkerhetsarbeid, og som kan inspirere andre kommuner til økt innsats. Prisen ble i 2025 tildelt Sortland kommune.

Post 73 Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan

Det foreslås bevilget 8,2 mill. kr. Bevilgningen for 2027 fordeles med

- 5,6 mill. kr til Trygg Trafikk
- 2,6 mill. kr til Ung i trafikken – ingen venner å miste

Barnas transportplan er forankret i Nasjonal transportplan 2025–2036 og omfatter tiltak som skal bedre trafikksikkerheten for barn og unge.

Statens kartverk skal i 2027 videreutvikle og drifte *Barnetråkk*. Statens bidrag finansieres over kap. 595 Statens kartverk, post 01 Driftsutgifter, på Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett.

Trygg Trafikk

Det settes av 5,6 mill. kr i tilskudd til Trygg Trafikk.

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

I 2025 brukte Trygg Trafikk midlene øremerket Barnas transportplan til helt eller delvis å finansiere bl.a. videreutvikling av Barnas trafikklubb på nett og utvikling av nytt materiell til valgfag trafikk. Midlene ble også brukt til undervis-

ningsmateriell for alle trinn knyttet til Hjertesone, og til å spre informasjon om el-sparkesykkel m.m.

Trygg Trafikk opplyser at organisasjonen i 2027 vil bruke midlene for å følge opp Barnas transportplan til å styrke den kunnskapsbaserte trafikkopplæringen i barnehage og skole. Organisasjonen vil bl.a. videreutvikle og styrke sitt informasjonsarbeid rettet mot ungdom og ytterligere forbedre Barnas trafikklubb.

Ung i trafikken – ingen venner å miste

Det settes av 2,6 mill. kr i tilskudd til Ung i trafikken – ingen venner å miste.

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

Organisasjonen når ut til målgruppen gjennom ulike kampanjer, prosjekter, sosiale medier, skolebesøk og undervisningsmateriell. I 2025 arbeidet organisasjonen for å øke bevisstheten og styrke unges holdninger til rus gjennom kampanjer og prosjekter som bl.a. *DeathTrip* og *Edru sjåfør* samt utstilling på Norsk vegmuseum og lokale kampanjer. Organisasjonen drev også forebyggende arbeid rettet mot ungdom på innsatsområdene fart, rus, uoppmerksomhet, unge førere og mikromobilitet bl.a. ved å tilby undervisningsopplegg om el-sparkesykkel.

Ung i trafikken opplyser at organisasjonen i 2027 vil fortsette arbeidet innenfor de nevnte innsatsområdene samt videreutvikle allerede etablerte konsepter og kampanjevirksomhet.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	845	900	900
90	Tilbakebetaling av obligasjonslån	158 000		976 000
	Sum kap. 4300	158 845	900	976 900

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2027 på 0,9 mill. kr gjelder 16 pst. av bidraget til UPU.

Post 90 Tilbakebetaling av obligasjonslån

Det foreslås budsjettert med 976 mill. kr i tilbakebetaling av obligasjonslån.

Norske tog skal ved forfall betale tilbake hovedstol for utestående obligasjonslån som staten kjøpte tilbake fra markedet høsten 2025. Ett av disse lånene forfaller i 2027.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, *kan overføres*	24 235	28 400	29 500
71	Norges forskningsråd, *kan overføres*	60 500	65 100	63 400
72	Norges forskningsråd – NTP-formål, *kan overføres*	31 142	68 600	76 800
73	Tilskudd til Innovasjon Norge	35 000	36 300	32 000
	Sum kap. 1301	150 877	198 400	201 700

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser

Det foreslås bevilget 29,5 mill. kr. For å kunne tildele tilskudd til prosjekter som går over flere år, foreslås en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

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

I 2025 ble det gitt tilsagn om tilskudd til sju ulike prosjekter i Statens vegvesen og Bane NOR. Statens vegvesen har bl.a. brukt utslippsfrie gravemaskiner under bygging av ny rv. 22 Hafslund–Dondern. Etaten skal også teste elektrisk langtransport av masser under bygging av ny E18 Vestkorridoren Strand–Ramstadsletta. I tillegg videreføres pilotprosjektet på E39 Gartnerløkka–Kolsdalen der entreprenører har testet ut ulike typer elektrisk drevne anleggskjøretøy. Bane NOR fikk midler til bl.a. å utvikle et digitalt system for å overvåke energiforbruk og klimagassutslipp i større anleggsprosjekter og til pilotering av elektriske maskiner i drift og vedlikehold.

Tilskuddsordningen vil i 2027 være rettet mot de samme aktiviteter som i 2024–2026, det vil si pilotprosjekter som tester ut hvordan anleggsplasser i transportsektoren kan bli utslippsfrie.

Post 71 Norges forskningsråd

Det forslås bevilget 63,4 mill. kr. Midlene fordeles til transportrelatert forskning og innovasjon i Norges forskingsråd innenfor porteføljen energi og transport. Forskningsprosjektene går over flere år. Det foreslås derfor en tilsagnsfullmakt, jf. forslag til romertallsvedtak.

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

- økt vitenskapelig kvalitet
- økt verdiskaping i næringslivet
- møte store samfunnsutfordringer
- et velfungerende forskningssystem
- god rådgiving

Samlet måloppnåelse for Norges forskningsråd i 2025 omtales i Prop. 1 S (2026–2027) for Kunnskapsdepartementet.

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

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

nye teknologier og forretningsmodeller innenfor transport og mobilitet.

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

I 2025 finansierte Norges forskningsråd forsknings- og innovasjonsprosjekter som bidrar til alle de transportpolitiske målene. Prosjektporteføljen hadde i 2025 en tydelig dreining mot digitalisering og datadrevne løsninger, noe som er viktig for sektorens omstillingsevne. Forskningsrådets vurdering er at prosjektene gjennomgående hadde høy forskningskvalitet og relevans, og det var god konkurranse om midlene.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Norges forskningsråd gjennomførte Menon Economics AS i 2025–2026 en evaluering av effektene av transportforskningsporteføljen i Forskningsrådet. Evalueringen viste at en vesentlig andel av prosjektene har realiserte effekter eller potensielle gevinster som bidrar til reduserte kostnader eller økt verdiskaping. Lavere kostnader oppstår hovedsakelig gjennom effektivisering av drift, logistikk og vedlikehold, mens nye produkter og løsninger som kan kommersialiseres, bidrar til økt verdiskaping. Innen logistikk er det allerede brakt flere løsninger til markedet, mens bidrag til økt verdiskaping er særlig tydelig innen intelligente transportsystemer, digitalisering og automatisering.

I tillegg til ordningene som finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett, bidrar flere andre porteføljer, ordninger og virkemidler innenfor Norges forskningsråd til å nå målene i Nasjonal transportplan. Den største andelen er knyttet til miljøvennlig energi, som bl.a. forskning på biogass, batteriløsninger og hydrogen. Totalt ble det finansiert transportrelevante prosjekter i Norges forskningsråd for 323 mill. kr i 2025.

Post 72 Norges forskningsråd – NTP-formål

Det foreslås bevilget 76,8 mill. kr. Bevilgningen for 2027 fordeles med

- 46,8 mill. kr til Pilot-T-ordningen
- 30 mill. kr til senterordningen Transport 2050

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

Transport 2050

Målet om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050 innebærer at transportmyndighetene må planlegge for store endringer i årene som kommer. Dette stiller større krav til kunnskapsgrunnlaget som trengs til planlegging og prioritering i transportsektoren.

Med Transport 2050 gjennomfører regjeringen en langsiktig satsing på transportforskning som er rettet mot myndighetenes behov for et faggrunnlag for planlegging og prioritering. Transport 2050 forvaltes av Norges forskningsråd innenfor porteføljen energi og transport. Forskningen fra Transport 2050 skal brukes som grunnlag i transportplanleggingen og utviklingen av transportsystemet og er bl.a. koblet tett til arbeidet med Nasjonal transportplan.

Tre forskningssentre ble etablert i 2025; Transplan, Resitrans og Trace. Sentrene skal i utgangspunktet ha en varighet på åtte år. Det vises til en nærmere omtale av forskningssenterordningen i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet.

I juni 2026 leverte Transport 2050-sentrene utredninger til Samferdselsdepartementet som skal bidra til strategiske veivalg i første fase av arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040.

I budsjettforslaget er rammen til Transport 2050 styrket med 6 mill. kr. Dette vil gi mulighet til å øke kapasiteten ved hvert av de tre forskningssentrene med inntil to forskerstillinger, noe som vil øke sentrenes kapasitet til å levere forskning, kunnskap og beslutningsstøtte til bl.a. arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040.

Pilot-T

Pilot-T-ordningen forvaltes i samarbeid mellom Norges forskningsråd og Innovasjon Norge, jf. også omtale under post 73 Tilskudd til Innovasjon Norge.

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

Det ble tildelt 43 mill. kr til fem nye Pilot-T-prosjekter i 2025. Samtlige prosjekter retter seg mot målet i Nasjonal transportplan 2025–2036 om effektiv bruk av ny teknologi. Ett av prosjektene bidrar til nullvisjonen for drepte og hardt skadde, to til målet om en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet og to til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. Porteføljen av pågående prosjekter omfatter bl.a. kunstig intelligens og matematiske optimeringsmodeller for å forbedre planlegging av toglogistikk og logistikk-/ruteplanlegging innen veitransport.

Menon Economics har evaluert Norges forskningsråds del av Pilot-T-ordningen. Evalueringen viser at ordningen har bidratt til å utvikle nye teknologier og løsninger i norsk næringsliv innenfor prosjekter som ellers ikke ville blitt gjennomført, og til viktig kunnskap for videre utvikling og investeringer. Evalueringen peker samtidig på at det ofte tar lang tid før teknologiene og løsningene som piloteres, vil kunne bli til lønnsomme kommersielle produkter i markedet, og at kommersialisering ofte blir vanskeligere ved barrierer som er utenfor prosjektenes og Pilot-T-ordningens handlingsrom.

Post 73 Tilskudd til Innovasjon Norge

Det foreslås bevilget 32 mill. kr.

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

Innovasjon Norge tildelte i 2025 midler til sju prosjekter for til sammen 28,8 mill. kr. Prosjektene retter seg bl.a. inn mot transportplanlegging i byer, dekkscanning for økt trafikksikkerhet og effektive betalingsløsninger for elbillading.

Samfunnsøkonomisk analyse AS gjennomførte i 2025 en evaluering av Innovasjon Norges del av Pilot-T-ordningen, parallelt med Menon Economics' evaluering av Forskningsrådets del, jf. omtale under kap. 1301, post 72. Selskapet peker på flere av de samme forholdene som Menon Economics, herunder at Pilot-T-ordningen har bidratt til å utvikle nye teknologier, løsninger og til økt kunnskap om utvikling og investeringer, men at kommersialisering tar lang tid og ofte blir vanskeligere ved barrierer som er utenfor prosjektets og Pilot-T-ordningens handlingsrom.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
1310	Flytransport	2 422 332	2 498 800	2 583 100	3,4
1313	Luftfartstilsynet	327 299	363 100	391 600	7,8
1314	Statens havarikommisjon	100 846	106 400	109 400	2,8
1315	Tilskudd til Avinor AS	2 505 776	1 966 700	272 200	-86,2
	Sum kategori 21.20	5 356 253	4 935 000	3 356 300	-32,0

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
4313	Luftfartstilsynet	158 303	175 300	185 700	5,9
	Sum kategori 21.20	158 303	175 300	185 700	5,9

Regjeringen vil, gjennom et trygt og velfungerende flyrutetilbud, legge til rette for bosetting og verdiskaping i hele landet. Samtidig vil regjeringen prioritere å redusere utslippene fra norsk luftfart og bidra til en sosialt bærekraftig luftfart med seriøse aktører. Regjeringen vil også arbeide for en økonomisk bærekraftig luftfartssektor, en fremtidsrettet dronenæring samt legge til rette for nye mobilitetsløsninger. Gjennom dette følger regjeringen opp målene fastsatt i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi,* Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet.*

Samferdselsdepartementets virkemidler innen luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon, eierstyring av Avinor AS samt kjøp av flytransporttjenester.

Luftfartstilsynet fører tilsyn med sikkerheten i norsk sivil luftfart og er arbeidstilsyn for flygende personell og tilsynsmyndighet for romfart. Statens havarikommisjon undersøker ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfart, i jernbane-, vei-, sjøfarts- og forsvarssektoren, innenfor romvirksomhet og på tivoli- og taubaneområdet. Avinor har ansvaret for 43 sivile lufthavner med rutetrafikk og leverer flysikringstjenester til både sivil og militær luftfart gjennom datterselskapet Avinor Flysikring AS.

Samlet foreslås det bevilget 3 356,3 mill. kr til luftfartsformål. Til kjøp av flytransport foreslås det bevilget 2 583,1 mill. kr, mens det til drift av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon foreslås bevilget til sammen 490,6 mill. kr. I 2027 foreslås det bevilget 230,7 mill. kr til bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana og i Bodø. Til prosjektet Norge som testarena for null- og lavutslippsluftfart foreslås bevilget 51,9 mill. kr til Luftfartstilsynet og Avinor.

Resultatrapport 2025

Luftfartsmarkedet

Trafikken ved norske lufthavner økte med 3,1 pst. fra 2024 til 2025 målt i antall passasjerer og med 2,0 pst. målt i antall flybevegelser. Totalt ble det registrert 55,5 millioner passasjerer på norske lufthavner, fordelt med 30,8 millioner innenriks, 24,2 millioner til og fra utlandet og 0,5 millioner til og fra offshore installasjoner på kontinentalsokkelen. Dette tilsvarer en økning på 3,0 pst. i innenlandstrafikken, 3,2 pst. i utenlandstrafikken og 8,3 pst. i offshoretrafikken.

Figur 4.1 viser utviklingen i antall flypassasjer i perioden 2015–2025.

Flysikkerhet

Ett av målene i Nasjonal transportplan 2025–2036 er nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i transportsektoren. I 2025 ble sikkerhetstilstanden i norsk luftfart vurdert av Luftfartstilsynet som akseptabel.

Forstyrrelser av globale satellittbaserte navigasjonssystemer (radiostøy «jamming» og falske radiosignaler «spoofing») var også i 2025 en risiko som Luftfartstilsynet fulgte opp i samarbeid med nasjonale og internasjonale aktører. Samtidig arbeider Luftfartstilsynet videre med å håndtere nye risikobilder knyttet til økt etterspørsel etter luftrom, bl.a. som følge av vekst i droneaktiviteten og økt militær aktivitet. Dronesegmentet er i utvikling, med økende grad av profesjonalisering, men det er fortsatt behov for sikkerhetsformidling og oppfølging.

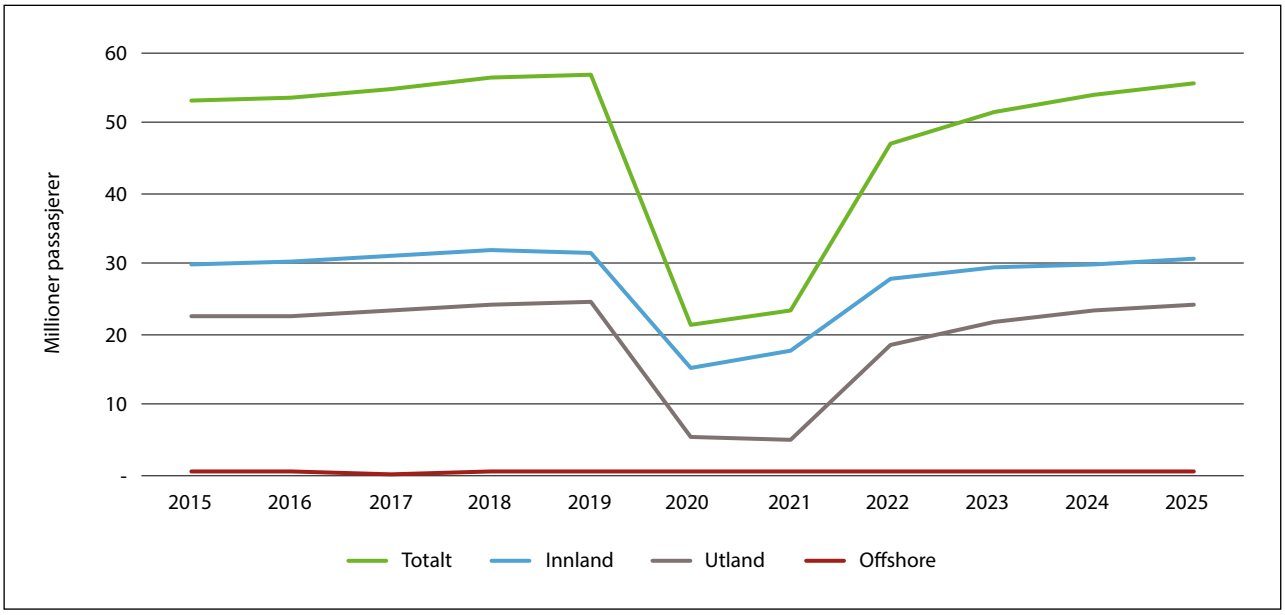
Luftfartstilsynet overvåker sikkerheten i norsk luftfart gjennom tilsyn, analyser og sikkerhetsdialog med aktørene. Det er etablert samarbeidsarenaer for sentrale deler av luftfarten for å dele erfaringer og styrke sikkerhetskulturen.

I 2025 gjennomførte Luftfartstilsynet 765 tilsyn. Tilsynsaktiviteten var særlig høy innen ubemannet luftfart sammenliknet med tidligere år. Basert på risikovurderinger prioriterte Luftfartstilsynet på securityområdet tilsyn med lufthavner og flyfraktoperatører. Tilsynsaktiviteten omfatter både ordinære tilsyn og ekstra tilsyn for å verifisere forbedringer.

Arbeidet med å implementere nytt europeisk regelverk for digital sikkerhet (Part-IS) ble videreført. Luftfartstilsynet startet i 2025 også forberedelser til å følge opp nytt europeisk regelverk for bakketjenester, bl.a. ved kompetanseoppbygging og dialog med berørte aktører.

Arbeidstilsyn

I tråd med regjeringens mål i Nasjonal luftfartsstrategi om å motvirke sosial dumping og legge til rette for seriøse aktører i luftfarten, styrket Luftfartstilsynet i 2025 tilsynet med arbeidsforhold for flygende personell. Oppfølgingen ble særlig rettet mot virksomheters ivaretakelse av arbeidsgiveransvaret og utfordringer knyttet til komplekse selskapsstrukturer.



Figur 4.1 Passasjerer ved norske lufthavner 2015–2025

Kilde: Avinor AS

Økt kapasitet bidro til flere tilsyn og tettere oppfølging av utenlandske operatører i Norge. Tilsynsinnsatsen er risikobasert, og samarbeidet med Arbeidstilsynet ble videreført.

Digitalisering

I tråd med regjeringens digitaliseringsstrategi arbeides det for å utvikle en effektiv og mer sammenhengende offentlig sektor som tilbyr brukervennlige digitale tjenester og bedre utnytter data. Luftfartstilsynet rettet i 2025 innsatsen særlig mot digitalisering av sentrale saksbehandlingsprosesser som bakgrunnssjekk og sertifisering av sikkerhetspersonell. Videre har digitalisering av skjema og automatiserte kontroller av søknader bidratt til høyere datakvalitet og redusert behov for manuell oppfølging.

Droner og ny luftmobilitet

Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet*, jf. Innst. 386 S (2024–2025), beskriver mål og virkemidler som legger til rette for en trygg, målrettet og bærekraftig utvikling og innfasing av droner og ny luftmobilitet i Norge. Departementet startet i 2025 arbeidet med å følge opp tiltakene i meldingen.

Samferdselsdepartementet utpekte i 2025 Avinor som leverandør og drifter av felles informasjonstjeneste. Selskapet ble pålagt å publisere luftfartsinformasjonsdata i medhold av forskrift om U-space og krav til en integrert digital luftfartspublikasjon for brukere av luftrommet (digitale løsninger for sikker integrering av droner i luftrommet). Utpekingen er et viktig steg i utviklingen av den digitale infrastrukturen som skal legge til rette for sikker integrering og skalerbar bruk av droner i luftrommet.

I 2025 utredet og anbefalte Luftfartstilsynet en helhetlig løsning for oppretting av områder med særskilte regler for droneflyging, noe som skal bidra til at dronepiloter lettere kan orientere seg om hvor flyging er tillatt eller forbudt. Rapporten ble oversendt Samferdselsdepartementet, og den vil inngå i det videre arbeidet med å redusere utilsiktet droneflyging i restriksjons- og forbudsområder, styrke håndhevingen av gjeldende regelverk, og bidra til bedre sikkerhet for personer, virksomheter og kritisk infrastruktur.

Luftfartstilsynet videreførte i 2025 arbeidet med sikker integrering av droner gjennom sikkerhetsfremmende tiltak og dialog med næringen. Det ble også gjennomført høring av forslag til forskrift om sivil statsluftfart med ubemannet luftfartøy. Forskriften skal gi politi, redningstjeneste og øvrige offentlige myndigheter oppdaterte rammer for sikker bruk av droner i sin oppgaveløsning.

Utviklingen på droneområdet har medført økt oppmerksomhet om spørsmål knyttet til samfunnssikkerhet, beredskap og beskyttelse av kritisk infrastruktur. Samarbeidet mellom berørte myndigheter om slike problemstillinger ble videreført i 2025.

Romvirksomhet

Nærings- og fiskeridepartementet har ansvaret for norsk romvirksomhet, bl.a. det overordnede ansvaret for tilsynsvirksomheten, mens Luftfartstilsynet er nasjonal tilsynsmyndighet. Luftfartstilsynet gjennomførte i 2025 de første tilsynene etter romloven og videreførte arbeidet med å fastsette nødvendige rammer og kompetanse for tilsynsoppgavene.

Klima og miljø

Bevilgningene til Avinor og Luftfartstilsynet i 2025 bidro til å etablere Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart. Hensikten er å legge til rette for en trygg og målrettet innfasing av ny teknologi i luftfarten. Det første testprogrammet med et batterielektrisk luftfartøy ble gjennomført i perioden august 2025–januar 2026. Flygingene gikk i hovedsak mellom Stavanger og Bergen og ga verdifull erfaring med regulering, godkjenning og drift av ny teknologi i et etablert luftfartssystem. For å understøtte innovasjon og teknologiutvikling startet Luftfartstilsynet i 2025 arbeidet med å utvikle en egen veiledningsfunksjon for forskning og innovasjon.

Regjeringen varslet i 2025 at ReFuelEU Aviation (forordning om like konkurransevilkår for bærekraftig lufttransport) skal innlemmes i EØS-avtalen og gjennomføres i norsk rett. Arbeidet med å innlemme regelverket pågår. EUs omsetningskrav for alternativt flydrivstoff trådte i kraft i EU 1. januar 2025 og trappes opp gradvis hvert femte år fra et innledende nivå på 2 pst. i 2025 til 70 pst. i 2050. Gjennomføringen skal bidra til økt bruk av bærekraftig flydrivstoff innenfor rammer som ivaretar konkurransevilkårene for norske aktører.

Samfunnssikkerhet

Økt geopolitisk spenning og høyere forventninger til sivil støtte til Forsvaret preget 2025. Luftfartstilsynet fikk flere oppgaver knyttet til totalforsvaret.

Bl.a. bidro tilsynet med revisjon av tiltak i *Sivilt beredskapssystem* i dialog med Samferdselsdepartementet og Forsvaret.

Luftfartstilsynet er sektortilsyn i henhold til sikkerhetsloven og gjennomførte i 2025 kartleggingstilsyn hos Avinor. Sammen med de andre sektortilsynene deltok Luftfartstilsynet i Nasjonal sikkerhetsmyndighets (NSM) samhandlingsforum. Forumet bidrar til å standardisere sektortilsynsrollen med viktige innspill fra NSM på områder knyttet til trusselsituasjonen.

Omfanget av forstyrrelser av globale satellittbaserte navigasjonssystemer medførte i 2025 økt oppmerksomhet på behovet for reserveløsninger i form av bakkebaserte navigasjonssystemer. I forbindelse med at Avinor har startet arbeidet med å revidere sin plan for overgang til ytelsesbasert navigasjon som omfatter utfasing av deler av bakkebaserte navigasjonssystemer, har Luftfartstilsynet bedt Avinor avvente videre utfasing. Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA) planlegger dessuten å revidere det nåværende regelverket på området.

Universell utforming

Avinor gjennomførte i 2025 bygningsmessige tiltak på siste gruppe med lufthavner for å forbedre universell utforming, og planen for disse tiltakene avsluttes i 2026. Tiltakene omfattet bl.a. utbedring av belysning, teleslynger og bygningsmessige tiltak. Dette innebærer at tiltakene etter tilstandsanalysen i 2016–2018 nå i stor grad er fullført. I 2025 prioriterte Avinor å få universell utforming i de to nye lufthavnene som selskapet bygger i Bodø og ved Mo i Rana. Avinor la også i 2025 til rette for møter i flygruppen med brukerorganisasjonene, flyselskaper og tjenesteleverandører der det utveksles informasjon og tas opp felles utfordringer.

Mål og prioriteringer i 2027

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

Samferdselsdepartementet vil i 2027 følge opp stortingsmeldingen om droner og ny luftmobilitet og arbeide videre med å legge til rette for en fremtidsrettet dronenæring og nye mobilitetsløsninger som kan øke fremkommeligheten for gods, og på sikt også personer.

For 2027 foreslås det bevilgning bl.a. til den igangsatte utbyggingen av nye lufthavner ved Mo i Rana og Bodø samt til fremskyndet omstilling til null- og lavutslippsluftfart.

Luftfarten skal fortsatt være en god og trygg arbeidsplass, flysikkerheten skal ivaretas i møte med ny teknologi, tjenester skal digitaliseres og arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap styrkes. I Nord-Norge spiller luftfarten en særlig viktig rolle for befolkningens tilgang til offentlige tjenestetilbud, som sykehus, og i utviklingen av næringsliv og lokalsamfunn. Dette er hensyn som vil vektlegges i forbindelse med gjennomføringen av ny konkurranse om drift av FOT-rutene i Nord-Norge i 2027 med avtaleoppstart 1. november 2028.

Trafikken over Avinors lufthavner lå i 2025 fortsatt under nivået fra 2019, som er siste hele år før koronapandemien. Antall arbeidsbetingede reiser har gått ned, og Oslo lufthavn møter sterk konkurranse fra andre skandinaviske hovedlufthavner. Kostnadsvekst på viktige innsatsfaktorer påvirker de økonomiske forutsetningene både for Avinor og flyselskapene. Det videre arbeidet med en fremtidsrettet utvikling av lufthavnnettet, flyrutetilbudet, Avinor-modellen og rammevilkårene for luftfarten blir derfor viktig i 2027 og inn mot Nasjonal transportplan 2029–2040.

Flysikkerhet

Ett av målene i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Målet for 2027 er å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået i norsk luftfart gjennom tilsyn basert på risiko, kunnskap og analyser, effektiv regelverksforvaltning og styrket flysikkerhetsarbeid.

Luftfarten står overfor et mer komplekst og sammensatt risikobilde enn tidligere. Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa, økt militær aktivitet i norsk luftrom, rask teknologiutvikling og økt digitalisering påvirker både luftfartsaktørene og myndighetenes arbeid. Samtidig skaper veksten innen ubemannet luftfart, romvirksomhet og nye luftfartskonsepter behov for nye løsninger for regulering, tilsyn og koordinering mellom sivile og militære aktører.

Enkelte deler av luftfarten har fortsatt et høyere risikonivå enn den kommersielle lufttransporten. Dette gjelder særlig innlands helikopteroperasjoner, allmennflyging og luftsport. For å møte denne utfordringen vil Luftfartstilsynet videreutvikle tilsynsaktiviteten innen disse områdene samt arbeid knyttet til luftfartshindre og andre områder med identifisert sikkerhetsrisiko.

Teknologisk utvikling skaper både muligheter og nye sikkerhetsutfordringer. Økt bruk av droner, automatisering, kunstig intelligens og nye energibærere innebærer behov for tilpasning av regelverk og tilsynsmetoder. Ulovlig droneflyging nær lufthavner og forstyrrelser av satellittbaserte navigasjonssystemer (GNSS) påvirker også flysikkerheten. Luftfartstilsynet vil derfor prioritere arbeidet med sikker innføring av ny teknologi gjennom regelverksutvikling, veiledning, godkjenninger og tilsyn samt bidra til økt oppmerksomhet om og håndtering av ulovlig droneaktivitet.

Digitalisering og økt avhengighet av digitale systemer gjør digital sikkerhet til en stadig viktigere forutsetning for flysikkerhet. Samtidig innføres nye europeiske regelverk innen flysikkerhet, security (forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten) og digital sikkerhet. I 2027 vil derfor videre oppfølging og implementering av nye regelverk være en prioritert oppgave. Luftfartstilsynet skal fortsette oppfølgingen av nye og utvidede ansvarsområder innen bl.a. informasjonssikkerhet, bakketjenester på lufthavner, transportører av flyfrakt og flyredningstjenesten. Videre vil Luftfartstilsynet bli utpekt som tilsynsmyndighet etter digitalsikkerhetsloven for luftfarten fra 1. januar 2027.

Droner

Dronesegmentet i luftfarten er i rask utvikling og forventes å få økende betydning for transport, næringsutvikling, samfunnssikkerhet og beredskap i 2027. Utviklingen fortsetter mot mer avanserte operasjoner utenfor synsrekkevidde (BVLOS), med økt grad av automatisering, autonomi og integrasjon i det øvrige luftrommet.

For å legge til rette for sikker og effektiv bruk av droner vil videre utvikling og implementering av digitale luftromstjenester være en sentral prioritering. Dette omfatter bl.a. videre arbeid med implementeringen av UAS geografiske soner, felleseuropeisk rammeverk for trafikkstyring av droner (U-space), og elektronisk synlighet. Tiltakene skal bidra til sikker og effektiv integrering i luftrommet.

Regelverksutvikling, godkjenning, tilsyn, implementering av felleseuropeisk regelverk og deltakelse i internasjonale fora vil fortsatt være viktige oppgaver for Luftfartstilsynet. Utviklingen i EU på droneområdet går raskt og vil ha betydning for det videre arbeidet i Norge.

Det vil også være nødvendig å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget for sikker integrering i luftrommet. I 2027 vil arbeidet med å følge opp anbefalingene fra den pågående sikkerhetsstudien for ubemannet luftfart være en sentral prioritering. Studien skal bidra til økt kunnskap om risiko og sikkerhetsutfordringer knyttet til økende droneaktivitet. Resultatene vil danne grunnlag for videre utvikling av regelverk, tilsynsmetoder og sikkerhetstiltak.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og den raske teknologiske utviklingen på droneområdet medfører behov for økt oppmerksomhet om håndtering av uønsket og sikkerhetstruende droneaktivitet. Arbeidet med å håndtere ulovlig droneflyging (Counter-UAS) vil derfor videreføres i samarbeid mellom relevante myndigheter og berørte aktører. Dette omfatter bl.a. videre arbeid med rolle- og ansvarsavklaringer.

Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet* følges opp også i 2027. Dette omfatter tiltak for å legge til rette for en fortsatt bærekraftig og samfunnstjenlig utvikling av dronevirksomheten, innenfor rammer som ivaretar nasjonal sikkerhet.

Samfunnssikkerhet

En motstandsdyktig luftfartssektor er avgjørende for å kunne opprettholde samfunnskritiske funksjoner, nasjonal beredskap og Forsvarets operative evne. Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa, et mer sammensatt trusselbilde, økt digitalisering og større avhengighet av teknologi stiller nye krav til luftfartssektorens evne til å forebygge, håndtere og gjenopprette funksjoner etter uønskede hendelser. Luftfartstilsynet vil i 2027 videreutvikle arbeidet med samfunnssikkerhet, beredskap og totalforsvar i tråd med nasjonale mål og føringer.

Arbeidet omfatter bl.a. styrket samarbeid med Forsvaret, Avinor, andre transportvirksomheter og relevante myndigheter for å sikre at luftfarten kan understøtte både sivile og militære behov i fred, krise og krig. Økt militær aktivitet i norsk og nordisk luftrom samt tettere nordisk og alliert samarbeid, stiller høyere krav til koordinering, luftromsforvaltning og situasjonsforståelse. Luftfartstilsynet vil bidra til å følge opp den nordiske transportberedskapsstrategien, utviklet gjennom samarbeidet i Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC).

Luftfartstilsynet vil også prioritere arbeidet med digital sikkerhet og motstandskraft i sektoren. Innføring av nye krav til digital sikkerhet og beredskap innebærer at luftfartsaktørene må være bedre rustet til å forebygge, oppdage og håndtere digitale hendelser som kan påvirke flysikkerheten og leveransen av samfunnsviktige tjenester.

På bakgrunn av erfaringer fra gjennomførte tilsyn skal Luftfartstilsynet videreutvikle og styrke rollen som sektortilsyn. Luftfartstilsynet skal prioritere deltakelse i Nasjonal sikkerhetsmyndighets (NSM) samhandlingsforum og sammen med de andre sektortilsynene bidra til å standardisere og videreutvikle sektortilsynsrollen.

Klimaendringer og mer ekstremvær påvirker også luftfartens evne til å levere stabile og sikre tjenester. Luftfartstilsynet vil derfor videreføre arbeidet med klimatilpasning og motstandsevne i luftfartsinfrastrukturen, bl.a. gjennom å følge opp risiko knyttet til endrede værforhold, kritiske avhengigheter og sårbarheter i luftfartssystemet.

I årene fremover vil det være særlig viktig å videreutvikle luftfartens evne til å håndtere hybride trusler, digitale angrep, bortfall av kritiske tjenester og økende krav til sivil-militær samhandling, slik at luftfarten kan ivareta sin rolle som en sentral del av Norges samlede forsvars- og beredskapsevne.

Klima og miljø

Luftfarten må gjennom en kompleks og omfattende omstilling for å utvikle seg i tråd med nasjonale og internasjonale klimamål.

For 2027 foreslås det å bevilge til sammen 51,9 mill. kr fordelt mellom Avinor og Luftfartstilsynet hovedsakelig til det videre arbeidet med Norge som internasjonal testarena. Det andre demonstrasjonsprogrammet er i gang og flyginger skal etter planen starte i midten av 2027. For å teste ulike operasjonskonsepter skal flygingene gjennomføres med hybridelektriske fly med mulighet å ta av og lande på opptil 50 meter. Videre vil det innenfor rammen av testarenaen legges opp til å vurdere strategisk bruk av offentlige anskaffelser som virkemiddel for å fase inn null- og lavutslippsløsninger i det norske luftfartsmarkedet. Formålet er å understøtte utviklingen av bærekraftige mobilitetsløsninger for befolkning og næringsliv i hele landet.

Økt bruk av alternative flydrivstoff er også viktig for å redusere klimagassutslipp fra lufttransport. Regjeringen arbeider derfor for at det felleseuropeiske regelverket, ReFuelEU Aviation, skal tas inn i EØS-avtalen så raskt som mulig. Det nasjonale omsetningskravet for avansert biodrivstoff til luftfart ble økt til 2 pst. fra 1. januar 2026. Fordi det er nødvendig å se ReFuelEU Aviation i sammenheng med øvrig regelverksutvikling på energi- og klimaområdet, vil regelverket trolig tre i kraft i Norge tidligst januar 2028. Klima- og miljødepartementet og Samferdselsdepartementet deler ansvaret for å innføre ReFuelEU Aviation, og arbeidet har høy prioritet hos regjeringen.

Kjøp av innenlandske flyruter (FOT-ruter)

Der markedet alene ikke gir et tilfredsstillende flyrutetilbud, kan staten ved Samferdselsdepartementet kjøpe flyrutetjenester etter konkurranse. Gjennom konkurransen kan departementet pålegge forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT) på flyruter der det bl.a. stilles krav til billettpris, kapasitet, frekvens og ruteføring.

Kravene som Samferdselsdepartementet stiller til FOT-rutene, er basert på eksterne transportfaglige analyser, innkomne høringsinnspill og departementets egne vurderinger. Vurderingene tar utgangspunkt i hvilken transportstandard som bør gjelde for FOT-rutene. Hovedformålet er å legge til rette for reiser til Oslo, sykehus, fylkesadministrasjon, stamruteflyplass og utvidet helsetilbud. Kravene til ruteføring er basert på transportstandardkriterier knyttet til disse hensynene. Krav til setekapasitet settes på bakgrunn av prognoser for passasjertrafikk. Disse settes på årsbasis og skal gi operatørene fleksibilitet til å utforme et flytilbud tilpasset bl.a. sesongsvingninger. For de mer trafikkerte rutene må operatørene i snitt fly mer enn minstekravet for å nå setekravet på årsbasis (f.eks. ruter til/fra Leknes, Svolvær, Stokmarknes og Ørsta–Volda). Det følger av kontraktene at operatøren skal konsultere aktuelle fylkeskommuner og kommuner samt lufthavnoperatør i fastsettelsen av første ruteprogram og ved større endringer underveis i kontraktsperioden.

Statens utgifter til flyrutekjøp økte betydelig ved oppstarten 1. april 2024 for gjeldende kontrakter for FOT-rutedrift i Sør-Norge og Nord-Norge. Utgiftene til dette var i saldert budsjett 2026 på om lag 2,5 mrd. kr, en økning fra 942 mill. kr i saldert budsjett 2023. Dette skyldtes i hovedsak en halvering av maksimalpriser, men også økte vedlikeholdsutgifter og investeringer i flyflåten. Regjeringen ønsker å motvirke utgiftsutviklingen i kjøpene knyttet til FOT-ruter i Sør- og Nord-Norge. Samtidig er regjeringen opptatt av å videreføre et lavt prisnivå for reisende.

Erfaringsmessig har konkurransen om FOT-rutedriften vært svak, fordi det primært er én operatør som i dag disponerer en flyflåte som kan betjene kortbanenettverket.

Rutedriften krever spesifikk teknisk og operativ kompetanse, samtidig som stordriftsfordeler gir eksisterende operatør fortrinn, og driftsoperasjonene foregår i en perifer del av det europeiske luftfartsmarkedet. En aldrende kortbaneflåte kan på sikt også medføre ytterligere vekst i kostnader til vedlikehold og levetidsforlengelse. Antall landinger, som er høyt innenfor FOT-nettverket, er en viktig driver bak det høye vedlikeholdsbehovet. På ruter til/fra regionale lufthavner med noe lengre rullebane er det større muligheter for konkurranse. Samferdselsdepartementet vurderer tiltak for å skape virksom konkurranse ved hver ny anskaffelse. Vurderinger knyttet til utviklingen av lufthavnnettet og det regionale luftfartsmarkedet for å dekke fremtidens mobilitetsbehov vil inngå som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040.

Samferdselsdepartementet utlyste 6. august 2026 en ny konkurranse om drift av FOT-ruter i Sør-Norge med avtaleoppstart 1. november 2027.

For FOT-rutene i Nord-Norge med oppstart 1. november 2028 legges det opp til konkurranseutlysing senest våren 2027. Dette er nødvendig for å gi tilstrekkelig tid til å gå gjennom tilbudene og gjennomføre ev. forhandlinger før avtaleinngåelse. Målet er minst ett år mellom tildeling og avtaleoppstart. Oppstartsperiodens lengde har betydning både for muligheten til å oppnå konkurranse og operatørenes forberedelser.

Oslo Economics har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en transportfaglig utredning om FOT-tilbudet i Nord-Norge fra 1. november 2028. Utredningen ble sendt på høring i september 2026.

Nord-Norge har majoriteten av FOT-rutene. Rutestrukturen er mer kompleks enn i Sør-Norge fordi flere ruter, særlig med lavt passasjergrunnlag, deler på kapasiteten. Rutemønsteret kjennetegnes også av lengre avstander og gir høyere transportkostnader enn i Sør-Norge. For en del passasjerer i Nord-Norge kombineres bruk av FOT-tilbudet med annen transport for å nå endelig destinasjon. I Finnmark innebærer store avstander og begrenset passasjergrunnlag at det blir nødvendig med flere mellomlandinger for en effektiv trafikkavvikling. Det kan gjøre det mer krevende å oppnå tilfredsstillende reisetidspunkt og -tider med fly. I øvrige deler av Nord-Norge er det andre utfordringer. Særlig i Lofoten har det periodevis vært kapasitetsutfordringer på FOT-rutene, som skyldes økt turisme og lave billettpriser satt av staten. I slutten av juni 2026 kunngjorde regjeringen et ekstraordinært tiltak med virkning fra 1. januar 2027 der kapasiteten økes på rutene Leknes–Bodø og Svolvær–Bodø, finansiert gjennom en økning i maksimalprisene.

Regjeringen er opptatt av at FOT-tilbudet i størst mulig grad bidrar til et effektivt og tilgjengelig transporttilbud for befolkning og næringsliv innenfor en ansvarlig budsjettramme. Oslo Economics' utredning presenterer to alternativer, der ett går ut på større tilpasninger og et annet på å videreføre dagens opplegg med visse tilpasninger. For det videre arbeidet med kjøpsopplegget for FOT-rutene i Nord-Norge vil regjeringen ta utgangspunkt i Oslo Economics' foreslåtte alternativ med videreføring. Det innebærer at dagens rutestruktur beholdes, og at ingen ruter tas inn i eller ut av FOT-ordningen. Videre legges det til grunn at krav til setekapasitet og frekvens ikke nedjusteres, og at kapasitetskrav oppjusteres på en rekke ruter der behovet tilsier det.

Samtidig vil regjeringen sikre best mulig bruk av samfunnets ressurser. Investeringer og forbedringer i øvrig infrastruktur har ført til kortere reisetid til lufthavnene enn da kortbanenettet ble bygd ut. Flere større investeringsprosjekter ferdigstilles i årene fremover, og rutetilbudet må sees i sammenheng med øvrig infrastruktur. Regjeringen vil derfor særskilt vurdere kravene til FOT-ruter fra nærliggende lufthavner i lys av åpningen av ny lufthavn ved Mo i Rana og for lufthavner i Lofoten og Vesterålen ved åpningen av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland. Krav til FOT-rutene fra Lofoten/Vesterålen (ruteområde 6, 7, 8 og 9) vurderes nærmere når utredningen av pilotordning for beboerrabatt er ferdigstilt, jf. anmodningsvedtak nr. 1211 av 20. juni 2025 i kapittel 2.2 i Del I.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan overføres*	2 422 332	2 498 800	2 583 100
	Sum	2 422 332	2 498 800	2 583 100

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det foreslås bevilget 2 583,1 mill. kr til statlig kjøp av regionale flyruter i 2027. Bevilgningen finansierer drift av regionale flyruter innenlands. Departementet inngår flerårige kontrakter for drift av rutene, som tildeles etter konkurranse. Rutene i Sør-Norge er i hovedsak rettet mot Oslo og Bergen, og i Nord-Norge mot nærmeste regionale senter med videre forbindelser til Oslo og andre destinasjoner.

Avtalene for rutene i Sør-Norge gjelder til 31. oktober 2027, mens de for rutene betjent med fly i Nord-Norge gjelder fra 1. april 2024 til 31. oktober 2028. For helikopterruten Værøy–Bodø gjelder avtalen fra 1. august 2024 til 31. oktober 2028.

Ruteområder i Sør-Norge med kontrakter som gjelder til 31. oktober 2027 (v.v. er en forkortelse for vice versa), er

- Røros–Oslo v.v.
- Florø–Oslo v.v.
- Stord–Oslo v.v.
- Ørsta-Volda–Oslo v.v.
- Førde–Oslo v.v.
- Sogndal–Oslo v.v.
- Sandane–Oslo v.v.
- Ørsta-Volda–Bergen v.v.
- Sogndal–Bergen v.v.
- Sandane–Bergen v.v.

Ruteområder i Nord-Norge med kontrakter som gjelder til 31. oktober 2028, er

- Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest, Alta og Tromsø
- Hasvik–Tromsø v.v., Hasvik–Hammerfest v.v. og Sørkjosen–Tromsø v.v.
- Lakselv–Tromsø v.v.
- Andenes–Bodø v.v. og Andenes–Tromsø v.v.
- Harstad/Narvik–Bodø v.v. og Harstad/Narvik–Tromsø v.v.
- Stokmarknes–Bodø v.v. og Stokmarknes–Tromsø v.v.
- Svolvær–Bodø v.v.
- Leknes–Bodø v.v.
- Røst–Bodø v.v.
- Brønnøysund–Bodø v.v. og Brønnøysund–Trondheim v.v.
- Sandnessjøen–Bodø v.v. og Sandnessjøen–Trondheim v.v.
- Mo i Rana–Bodø v.v. og Mo i Rana–Trondheim v.v.
- Mosjøen–Bodø v.v. og Mosjøen–Trondheim v.v.
- Namsos–Trondheim v.v. og Rørvik–Trondheim v.v.
- Værøy–Bodø v.v. (helikopterrute)

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Driftsutgifter	319 791	353 100	381 200
21	Spesielle driftsutgifter	7 508	10 000	10 400
	Sum	327 299	363 100	391 600

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 381,2 mill. kr, som er en økning på 8 pst. fra saldert budsjett 2026. Økningen skal sørge for at Luftfartstilsynet videre kan følge opp nye og utvidede ansvarsområder innen bl.a. informasjonssikkerhet, bakketjenester på lufthavner, transportører av flyfrakt og romvirksomhet. Videre utpekes Luftfartstilsynet som tilsynsmyndighet etter digitalsikkerhetsloven med tilhørende forskrift fra 1. januar 2027.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for sikkerheten i norsk sivil luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene oppfyller kravene i gjeldende regelverk. I tillegg til å gjennomføre godkjenningsprosesser fører Luftfartstilsynet tilsyn med bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, lufthavner, flysikringstjenester, allmennflyging og med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Videre arbeider Luftfartstilsynet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje (security), samfunnssikkerhet og beredskap på luftfartsområdet samt helse, miljø og sikkerhet for flygende personell. Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell og skal bl.a. bidra til et forsvarlig arbeidsmiljø for disse, og til at arbeidsgiveransvaret ivaretas i tråd med regelverket. Videre er Luftfartstilsynet nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter og har ansvaret for bl.a. kontroll og godkjenning av aktiviteter og utstede tillatelser, tilsyn med aktiviteter, veiledning til aktører og koordinering med relevante myndigheter.

Luftfartstilsynet har videre en rekke direktoratsoppgaver, bl.a. å utvikle og oppdatere nasjonalt og felleseuropeisk regelverk, drive informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og å være sakkyndig innenfor luftfartsområdet.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Det foreslås bevilget 10,4 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke Luftfartstilsynets utgifter til å videreføre Norge som en testarena for null- og lavutslippsluftfart. Arbeidet omfatter bl.a. markedsdialog, regulatorisk tilrettelegging og oppfølging, inkl. utarbeiding av forskrift for regulatorisk sandkasse, og utstedelse av nødvendige godkjenninger samt samarbeid med det europeiske byrået for flysikkerhet (EASA). Luftfartstilsynet skal også bidra med kompetanse innen alle luftfartsfaglige områder, sikkerhets- og risikovurderinger, vurderinger av offentlige anskaffelser som virkemiddel og analyse og kunnskapsutvikling og -deling.

I tillegg skal Luftfartstilsynet videreføre veiledningsfunksjonen mot virkemiddelapparatet for å mobilisere aktører til økt innovasjon og forskning. Denne funksjonen skal også bidra til å styrke luftfartskompetansen i virkemiddelapparatet.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Gebyrinntekter	154 273	175 300	185 700
02	Refusjon av diverse utgifter	4 030		
	Sum	158 303	175 300	185 700

Post 01 Gebyrinntekter

Det budsjetteres med 185,7 mill. kr i gebyrinntekter.

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av aktørene i luftfarten. Gebyrene skal dekke Luftfartstilsynets utgifter ved godkjenning av, og tilsyn med, personell, luftfartøy, luftfartsselskaper, lufthavner og andre luftfartsaktører.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Driftsutgifter	100 846	106 400	109 400
	Sum	100 846	106 400	109 400

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 109,4 mill. kr.

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

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

Post 85 Utbytte

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

Selskapets økonomi ble betydelig svekket på grunn av koronapandemien. Regjeringen har lagt opp til en nødvendig styrking av Avinors resultat gjennom å øke selskapets lufthavnavgifter og en resultatforbedring i selskapets egen virksomhet. Avinors økonomi fremover er usikker, og det er behov for å styrke selskapets egenkapital de neste årene. Det har derfor vært lagt opp til at det ikke skal tas utbytte fra Avinor i femårsperioden 2026–2030, og det budsjetteres ikke med utbytte i 2027 for regnskapsåret 2026. Statens langsiktige utbytteforventning vil legge til rette for at Avinors egenkapitalandel kan økes betydelig innen 2030. I Avinors vedtekter er det et krav om 40 pst. egenkapitalandel. Avinors egenkapitalandel utgjorde 48 pst. ved utgangen av andre kvartal 2026.

Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
71	Tilskudd til pålagte oppgaver, *kan overføres*	2 489 226	1 926 700	230 700
72	Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart, *kan overføres*	16 550	40 000	41 500
	Sum	2 505 776	1 966 700	272 200

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver

Det foreslås bevilget 230,7 mill. kr til Avinors bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn.

Ny lufthavn ved Mo i Rana

Av den foreslåtte bevilgningen vil 185,1 mill. kr gå til byggingen av ny lufthavn ved Mo i Rana. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten, Avinor og et lokalt bidrag.

Byggearbeidene startet våren 2023. Prosjektet er i sluttfasen, og aktivitetene i 2027 vil i hovedsak være knyttet til testing, idriftsettelse og klargjøring for drift. Den nye lufthavnen skal etter planen åpne høsten 2027.

Den vedtatte kostnadsrammen for prosjektet utgjør 5 389 mill. 2027-kr. Avinors siste prognoser tilsier at sluttkostnaden vil overskride kostnadsrammen. Selskapet har kostnadsrisikoen over styringsrammen, jf. Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* og Innst. 490 S (2022–2023). Kostnadsøkningen skyldes bl.a. utfordringer med grunnforhold som har utløst behov for endret fundamenteringsløsning. Avinor vil vurdere saken nærmere, og Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til saken på egnet måte.

Flytting av Bodø lufthavn

Av den foreslåtte bevilgningen vil 45,6 mill. kr gå til bygging av ny lufthavn i Bodø. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten, Avinor og et lokalt bidrag.

Flyttingen av lufthavnen medfører behov for ny base for den statlige redningshelikoptertjenesten. Midler til ny redningshelikopterbase bevilges over Justis- og beredskapsdepartementets budsjett, jf. omtale i Prop. 1 S (2026–2027) for Justis- og beredskapsdepartementet.

Arbeidene med rullebane, flyoppstillingsplasser, terminal og øvrig infrastruktur pågår. Den nye lufthavnen skal etter planen stå klar til prøvedrift i 2029, med offisiell åpning i løpet av 2029/2030.

Den vedtatte kostnadsrammen for prosjektet utgjør 8 567 mill. 2027-kr. Avinors siste prognoser tilsier at sluttkostnaden vil overskride kostnadsrammen. Selskapet og staten har halvparten hver av kostnadsrisikoen over styringsrammen, og Avinor har hele kostnadsrisikoen over kostnadsrammen, jf. Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022* og Innst. 450 S (2021–2022). Kostnadsøkningen skyldes bl.a. Forsvarets endrede tilstedeværelse og behov ved Bodø lufthavn og nye EU-regler for sikkerhet på flyplasser. Avinor vil vurdere saken nærmere, og Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Post 72 Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart

Det foreslås bevilget 41,5 mill. kr.

Bevilgningen skal dekke Avinors utgifter til å videreføre Norge som en testarena for null- og lavutslippsluftfart. Arbeidet omfatter bl.a. markedsdialog, operativ støtte (lufthavn og luftrom), investering i lade- og fylleinfrastruktur (inkl. energiforsyning), sikkerhets- og risikovurderinger samt analyse og kunnskapsutvikling- og deling. Det planlegges også et nytt tiltak for å vurdere hvordan handlingsrommet innenfor offentlige anskaffelser kan brukes som virkemiddel for å fase inn null- og lavutslippsløsninger i luftfarten, med særlig vekt på det regionale luftfartsmarkedet.

Programkategori 21.30 Veiformål

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
1320	Statens vegvesen	40 406 594	43 384 500	44 394 500	2,3
1321	Nye Veier AS	6 755 000	6 998 200	7 257 100	3,7
1323	Vegtilsynet	21 357	22 100	24 400	10,4
	Sum kategori 21.30	47 182 951	50 404 800	51 676 000	2,5

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
4320	Statens vegvesen	1 595 604	1 730 600	1 845 400	6,6
	Sum kategori 21.30	1 595 604	1 730 600	1 845 400	6,6

Målene for transportpolitikken er trukket opp i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

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

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

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

Regjeringen prioriterer et trygt og fremkommelig veinett i hele landet. Til veiformål foreslås det å bevilge i alt 51,7 mrd. kr. I forslaget inngår 0,5 mrd. kr til jernbanedelen av fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Det foreslås bevilget 25 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkl. bevilgningen til Nye Veier som i hovedsak går til utbygging. Videre er det beregnet 11,9 mrd. kr i bompengefinansiering av tiltak på riksvei.

Til drift og vedlikehold av riksveier som Statens vegvesen har ansvar for, foreslås 11,9 mrd. kr. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold av riksveier som inngår i det årlige statlige bidraget til Nye Veier. For selskapene som har inngått OPS-kontrakter med Statens vegvesen, inngår

midler til drift og vedlikehold i de kontraktsfestede vederlagene. Inntekter og gebyrer under Statens vegvesen er beregnet til om lag 1,8 mrd. kr.

I tråd med Prop. 94 S (2025–2026) *Kommuneproposisjonen 2027* foreslås tilskuddet til tryggere skoleveier og nærmiljøer innlemmet i rammetilskuddet til kommunene.

Resultatrapport 2025

I samsvar med Nasjonal transportplan 2025–2036 rapporteres det på de fem hovedmålene

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

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Trafikken på riks- og fylkesveinettet økte med 2 pst. i 2025 sammenliknet med 2024. Antall kjøretøytimer på riksveinettet økte med 2,3 pst. Samtidig økte forsinkelsestimene med 0,3 pst., slik at de relative forsinkelsene på riksveinettet var lavere i 2025 enn i 2024.

På de 16 riksveiferjesambandene ble det transportert 10,7 millioner kjøretøy, en økning på 3 pst. fra 2024. På sambandet E39 Molde–Vestnes har antallet kjøretøy som ikke kommer med planlagt ferjeavgang økt. Ny kontrakt på rv. 80 Bodø–Røst–Værøy–Moskenes har økt rutetilbudet med om lag 18 pst.

I 2025 var det høy utbyggingsaktivitet. Nye Veier opprettet en egen portefølje for utbedring og drift, som er en del av selskapets kjernevirksomhet på linje med planlegging og utbygging. Statens vegvesen forberedte i 2025 prosjektene E45 Kløfta og Fellesprosjektet Arna–Stanghelle for anleggsstart.

Det ble registrert 731 uforutsette hendelser på riksveinettet på grunn av vær i 2025, som er en økning fra 2023 og 2024. Flere hendelser hadde betydelige konsekvenser for fremkommeligheten.

Statens vegvesen har løpende utbedret skader for å opprettholde regulariteten på riksveinettet. I 2025 ble det etablert flere midlertidige bruer, gjennomført punktutbedringer for å fjerne flaskehalser og arbeidet med flom- og skredsikring på viktige transportkorridorer. Andel riksveitunneler som tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, har økt fra 35 til 38 pst.

Statens vegvesens arbeid med trafikkinformasjon og digitale fremkommelighetstjenester ble videreført i 2025. Vegvesenet arbeider for å gi trafikanter og nødetater bedre trafikkinformasjon. I 2025 viderutviklet etaten tjenesten *Vegvesen trafikk*, som samler trafikkinformasjon på ett sted. Den anslåtte samfunnsverdien av fremkommelighetstjenestene var 124 mill. kr i 2025. Eksempler på hva som genererer denne nytteverdien, er spart reisetid og færre ulykker samt reduserte telefonhenvendelser for Statens vegvesen. Tungbilsjåfører har vært en prioritert gruppe, og bruken av tjenestene økte med 70 pst. i denne gruppen.

I 2025 styrket Statens vegvesen arbeidet med sammenhengende reisekjeder gjennom både fysiske tiltak og kunnskapsbaserte utredninger. 35 holdeplasser og tre kollektivknutepunkt ble oppgradert til universell utforming. Samlet er om lag 1 000 holdeplasser langs riksveiene universelt utformet siden 2010, tilsvarende rundt én av sju holdeplasser. Krav til universell utforming er nå innført i alle riksveiferjekontrakter og sikrer tilgjengelige ferjer, reiseinformasjon og billettering.

Tabell 4.1 Utvalgte indikatorer for riksveiprosjekter som åpnet for trafikk i 2025

Tiltak	Resultat 2025
Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	40
Antall km firefelts vei med fysisk atskilte kjørebaner åpnet for trafikk	13
Antall km midtrekkverk bygd på to- og trefeltsveier	5
Antall km riksvei med forsterket midtoppmerking	24
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	5
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	24
Antall km kollektivfelt bygd	0
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	3
Antall holdeplasser for kollektivtransport universelt utformet	39

Samhandling mellom veiforvalterne

God samhandling mellom veiforvalterne er viktig for et motstandsdyktig og pålitelig transportsystem. I 2025 ble samhandlingen mellom Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene betydelig styrket, gjennom felles møtearenaer og utredninger for å øke kunnskapen om tilstand og utviklingsbehov på riks- og fylkesveiene. Eksempelvis jobber veiforvalterne sammen for å innføre felles indikatorer for måling av effektivitet i drift og vedlikehold. Fylkeskommunenes rolle i analyse- og kunnskapsarbeidet til utarbeidelse av Nasjonal transportplan 2029–2040 er også styrket.

Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

Regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren har 39 tiltak som skal bidra til å forbedre arbeidsforholdene i sektoren, skape en mer seriøs bransje med trygge og attraktive arbeidsplasser og sikre likere konkurransevilkår mellom næringsaktørene. De fleste tiltakene i planen er nå gjennomført. Bl.a. ble Statens vegvesens kontroll- og tilsynsmyndighet styrket med 40 mill. kr fra 2023 for å følge opp tiltakene i handlingsplanen. Oppfølgingen av handlingsplanen inngikk i Statens vegvesens kontrollaktivitet i 2025.

I 2025 utredet Samferdselsdepartementet, sammen med Statens vegvesen, mulighetsrommet for å stille kontraktkrav i riksveiferjedriftskontrakter om at lønns- og arbeidsvilkår som er vanlige i produksjonslandet skal gjelde for arbeidstakere som arbeider ved utenlandske verft. Utredningen konkluderer med at det vil være svært krevende å stille slike kontraktkrav overfor rederiene. Samferdselsdepartementet vil følge opp dette ved å be Statens vegvesen vurdere å stille kontraktkrav overfor rederiene om åpenhetslovens krav til løpende aktsomhetsvurderinger og/eller ILO-konvensjonens minstekrav om lønns- og arbeidsvilkår i den enkelte ferjedriftskontrakt.

Statens vegvesens aktivitet for å bekjempe arbeidslivskriminalitet var i 2025 høy, bl.a. gjennom omfattende tverretatlig samarbeid med politi og andre kontrollmyndigheter. I tråd med handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren utredet etaten i 2025 en tverretatlig operativ ressursgruppe for mer treffsikkert tverretatlig samarbeid mot regelverksbrudd i transportsektoren.

Mange lov- og forskriftsendringer skal bidra til bedre arbeidsvilkår for yrkessjåfører og til likere konkurransevilkår. I 2025 arbeidet Arbeidstilsynet og Statens vegvesen med endringer i forskrift om arbeidstid for sjåfører, bl.a. for å innføre mer ansvar for transportbestiller for å påse at reglene følges. I tråd med handlingsplanen er det også satt i verk mange tiltak rettet mot varebiltransport. I 2025 ble det vedtatt nye regler om bl.a. krav om løyve og HMS-kort for denne yrkesgruppen, og forslag om å innføre kjøre- og hviletidsegler var på høring. Nye kjøre- og hviletidsregler vil gjelde fra 1. april 2027.

Byvekstavtalene

Byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma ble fulgt opp i 2025.

I de største byområdene er det et mål at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Nullvekstmålet følges opp bl.a. i byvekstavtalene. Personbiltrafikken, målt gjennom byindeksen, har økt de siste tre årene for Nord-Jæren, Trondheims-området, Oslo-området og Bergens-området, og utviklingen indikerer at disse byområdene sammen med Nedre Glomma nå kan ligge i nærheten av eller noe over nullvekstmålet. For Tromsø og Kristiansandsregionen ligger trafikken under nullvekstmålet.

I 2025 utarbeidet Statens vegvesen byutredninger for de fire største byområdene. Byutredninger er et kunnskapsgrunnlag som viser strategier og virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet. Disse danner grunnlaget for reforhandlingene av byvekstavtalene. Se nærmere omtale av byvekstavtalene i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Sykkel

I 2025 økte sykkeltrafikken i samme tempo som den generelle trafikkveksten. Sykkelandelen nasjonalt lå også i 2025 på om lag 5 pst. I de store bykommunene varierer sykkelandelen fra 4 pst. i Bergen og Sarpsborg, til 9 pst. i Kristiansand og Oslo. I 2025 ble det gjennomført flere tiltak rettet mot syklister, i hovedsak til å ferdigstille gang- og sykkelveier og planlegge nye tiltak.

Samfunnssikkerhet og beredskap

I 2025 ble Statens vegvesens rolle i totalforsvaret styrket og gjort mer tydelig. Dette har bidratt til klarere ansvarsdeling, mer enhetlige prosesser og bedre samvirke både internt i etaten og med eksterne aktører. Nye Veier har forbedret sin metode for porteføljeprioritering for å bedre ivareta hensynet til samfunnets transportevne.

Som oppfølging av *Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur* (2024) har en fast arbeidsgruppe bestående av Forsvaret og etater og offentlige virksomheter på transportområdet kartlagt militære infrastrukturbehov. For veiområdet er det vurdert kapasiteter og sårbarheter i veisystemet, herunder viktige veiforbindelser og veiobjekter, som er kritiske for militær mobilitet og for å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner. Det er også gjennomført en kartlegging av tilstanden på fylkesveistrekninger med viktige funksjoner for totalforsvaret. I 2025 ble det opprettet en tilskuddsordning på Samferdselsdepartementets budsjett for å ruste opp fylkeskommunale bruer som er kritiske for militær mobilitet.

Samarbeidet i Platform North om grensekryssende transport mellom Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland ble videreført i 2025. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet deltar sammen med andre transportmyndigheter, regionale aktører og næringslivet. Samarbeidet omfatter bl.a. koordinering av transportplanlegging, grensekryssende transportkorridorer og transportbehov knyttet til industriutvikling, grønn omstilling og beredskap.

Leirskredet ved Nesvatnet i Levanger 30. august 2025 stengte både E6 og Nordlandsbanen. Statens vegvesen bidro til å sikre trafikkavvikling og fremkommelighet ved å opprette omkjøringsveier. Dette ble gjort i tett samarbeid med Trøndelag fylkeskommune og nødetatene. Det bidro til å gjenopprette samfunnskritisk fremkommelighet raskt og innenfor forsvarlig risiko. Statens vegvesen fikk etablert en ny midlertidig E6 forbi skredstedet i løpet av ti uker. Hendelsen ga også konkrete læringspunkter, spesielt om samhandling i kvikkleireområder, grensesnitt mot andre byggherrer og rask mobilisering av spesialisert kompetanse.

Klimatilpasning

Beredskap og klimatilpasning ble styrket i 2025 gjennom bruk av ny teknologi og tiltak for naturfare, fjelloverganger og ekstremvær. Statens vegvesen har arbeidet med å legge til rette for gode planer for klimatilpasning, med tiltak for kartlegging av sårbarhet, forebygging av hendelser og håndtering av hendelser. Etaten videreførte arbeidet med å ta i bruk kunnskap om klimaendringer i veinormaler, håndbøker og retningslinjer. Oppdaterte og anvendte krav til bl.a. overvannshåndtering, flom- og skredsikring har vært brukt i planlegging og gjennomføring av tiltak og er et viktig virkemiddel for å gjøre veiinfrastrukturen mer motstandsdyktig mot klimaendringer. For omtale av arbeidet med klimatilpasning i veisektoren, se også *Regjeringens klimastatus og -plan for 2027* som er et særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2026–2027) for Klima- og miljødepartementet.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Klima

Veitrafikken sto for om lag 15,6 pst. av Norges klimagassutslipp i 2025 og var på 6,91 millioner tonn CO_2-ekvivalenter, en reduksjon på 8,2 pst. fra 2024 (SSB).

I 2025 prioriterte regjeringen videre utbygging av døgnhvileplasser og ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy. Målet er at det skal være minst 80 døgnhvile- og rasteplasser langs riksveinettet i 2030. Ved utgangen av 2025 var det 61 slike plasser, og ni av disse hadde ladetilbud. Det er fem flere enn i 2024. Andelen nyregistrerte elektriske lastebiler økte fra 12,2 til 17,4 pst. For rapportering på utviklingen til utslipp fra transportsektoren, salget av nullutslippskjøretøy og infrastruktur for alternative drivstoff, se kapittel 5 Klima og miljø i Del III.

Siden 2014 har det blitt stilt krav om null- eller lavutslippsteknologi i riksveiferjedriften. I 2025 brukte over 60 pst. av hovedfartøyene batteri eller hydrogen som primær energibærer. De direkte utslippene fra riksveiferjedriften er nesten halvert fra 2015, til om lag 157 000 tonn CO_2-ekvivalenter i 2025.

For 2025 er Statens vegvesens direkte utslipp fra anlegg, drift, vedlikehold og ferjedrift anslått til om lag 297 000 tonn CO_2-ekvivalenter. Det er en reduksjon fra 353 000 tonn i 2024 og fra 417 000 tonn i 2020. Direkteutslippene fra utbygging, drift og vedlikehold for Nye Veier var 27 278 tonn CO_2-ekvivalenter i 2025 mot 28 468 tonn i 2024. Beregninger inkluderer ikke utslipp knyttet til endret arealbruk. Deler av reduksjonen i utslipp skyldes bl.a. lavere utbyggingsaktivitet.

Andelen nullutslippsteknologi brukt i utbyggingsprosjekter har økt fra om lag 4 til om lag 27 pst. fra 2021 til 2025. For videre rapportering om arbeidet med utslippsfrie anleggsplasser, se kap. 1301 Forskning og utvikling mv. i Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

I 2025 la Statens vegvesen asfalt med et beregnet gjennomsnittlig utslipp på 31 kg CO_2-ekvivalenter per tonn. Det er om lag halvparten av nivået i 2020.

Redusere beslag i verdifull natur og dyrket mark

I 2025 ble det rapportert om inngrep på 20,1 dekar i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi fra riksveiprosjekter som åpnet i 2025 og 98,5 dekar nedbygd jordbruksareal. Indikatoren angir brutto arealbeslag.

Statens vegvesen videreførte arbeidet med metodeutvikling for naturnøytralitet og før- og etterundersøkelser av naturmangfold i samferdselsprosjekter i 2025. For å øke bruken av før- og etterundersøkelser er det utarbeidet og testet en felles metode for transportsektoren. Testen viste at metoden fungerer godt og kan vurderes brukt ved behov. Det planlegges for test av Fornybar Norges metode for naturregnskap, *Naturkompasset*, slik at den på sikt kan tilpasses for veiprosjekter. Statens vegvesen og Nye Veier har også fulgt opp tiltak i de regionale vannforvaltningsplanene.

Lokal luftforurensing og støy

Veitrafikk bidrar til dårlig luftkvalitet vinterstid i flere byer og tettsteder, og Statens vegvesen gjennomførte derfor i 2025 en rekke avbøtende tiltak på riksveinettet. Grenseverdiene i forurensningsforskriften for grovt svevestøv (PM_{10}) ble overskredet i kommunene Oslo, Ringsaker, Lørenskog, Drammen og Elverum. I Oslo ble også grenseverdien for finkornet svevestøv ($PM_{2,5}$) overskredet. Grenseverdiene for nitrogendioksid (NO_2) ble overholdt i alle byer i 2025.

Støy fra vegtrafikk kan også ha negative helsevirkninger. Statens vegvesen gjennomførte i 2025 tiltak mot støy både som følge av forskriftskrav og i utbyggingsprosjekter.

Saltforbruk mv.

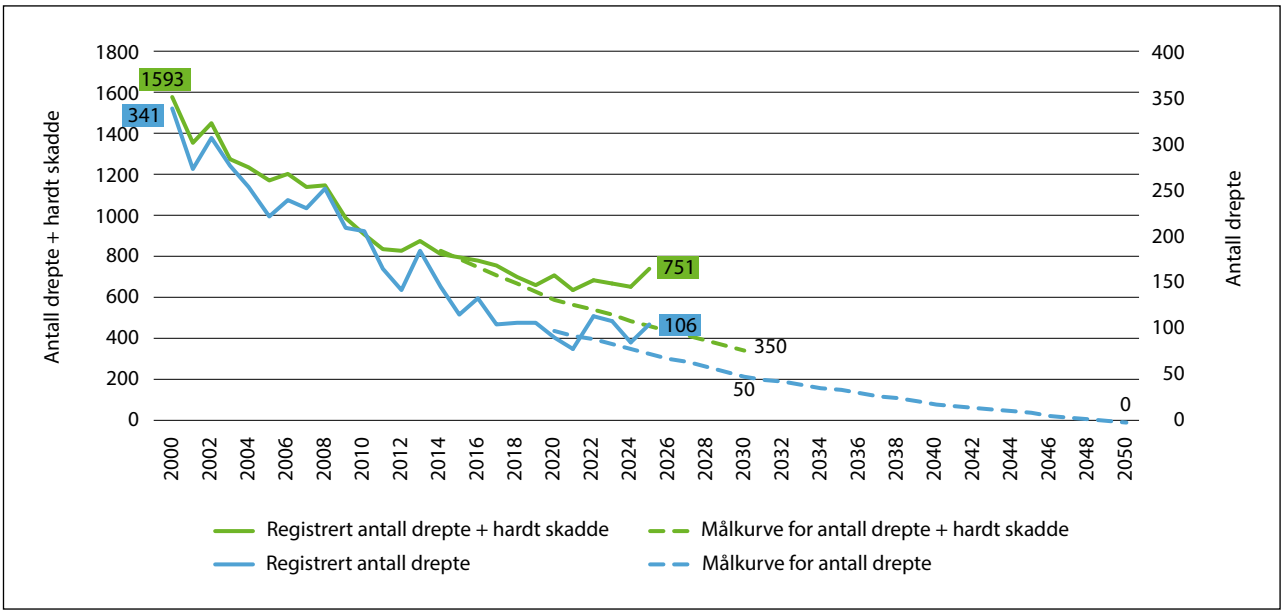
Saltforbruket på riksveier var i vintersesongen 2024/2025 om lag 76 700 tonn, mens det i vintersesongen 2023/2024 var om lag 109 600 tonn.

For rapportering om annen forurensing fra transportsektoren, som plast- og kjemikalieforurensning, se kapittel 5 Klima og miljø i Del III.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

106 personer omkom i trafikken i 2025, noe som er 19 flere enn i 2024. Økningen er stor sammenliknet med 2024, men antallet er på nivå med 2023. Etter mange år med jevn reduksjon i antall drepte i veitrafikken viser utviklingen etter 2021 at den langsiktige nedadgående trenden ikke lenger er like tydelig. Antall hardt skadde økte også i 2025. Samlet økte antallet drepte og hardt skadde til 751, fra 665 i 2024.

I 2025 omkom 52 myke trafikanter (syklister, fotgjengere, elsparkesyklister, MC/moped, ATV/UTV) i trafikken. Antallet omkomne motorsyklister er vedvarende høyt, og 25 motorsyklister omkom i 2025 som var fem flere enn i 2024. I 2025 omkom elleve syklister som var fem flere enn i 2024. Det var også en markant økning i ulykker



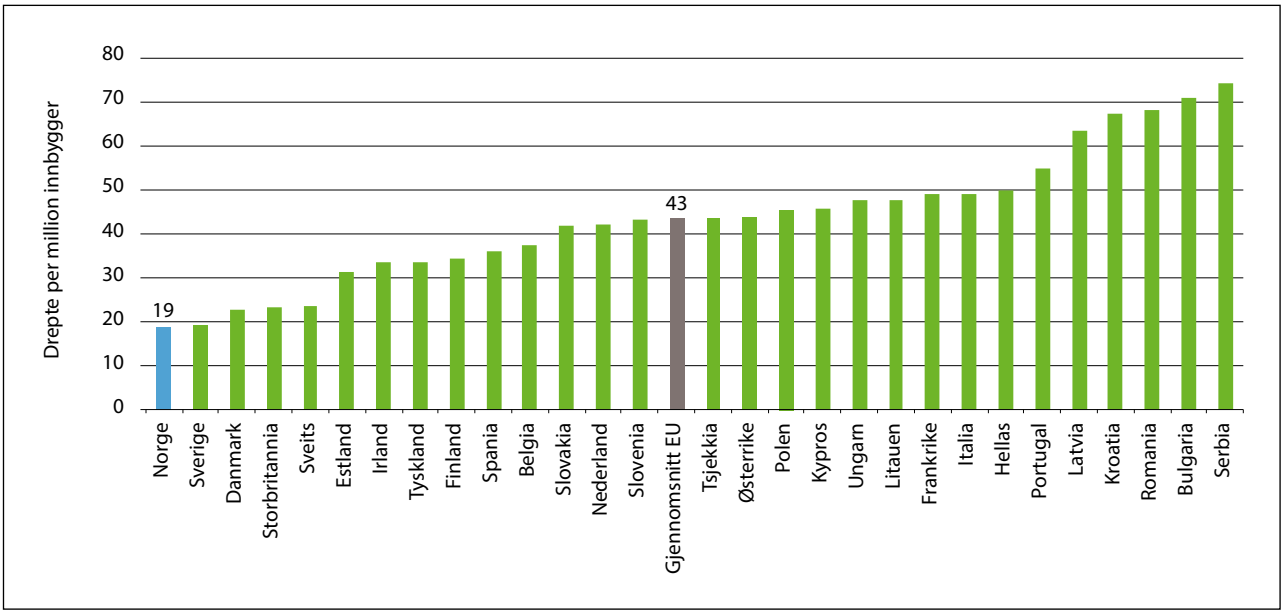
Figur 4.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde, og målkurve for utviklingen frem til 2030 og 2050

Kilde: Statens vegvesen

der unge var involvert. I aldersgruppen 16–24 år omkom 21 personer i veitrafikken, opp fra 13 i 2024.

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

På tross av at ulykkesutviklingen går i feil retning er Norge verdensledende på trafikksikkerhet. I 2025 hadde Norge 19 drepte per million innbyggere i veitrafikken. Til sammenlikning var gjennomsnittet for EU-landene 43 drepte per million innbyggere. Figur 4.3 viser antall drepte i veitrafikken i Europa per million innbyggere i 2025.



Figur 4.3 Antall drepte i veitrafikken i Europa per million innbyggere i 2025

Kilde: Statens vegvesen og European Transport Safety Council (ETSC)

2025 var siste år i planperioden for *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*. Planen ble utarbeidet i samarbeid mellom Statens vegvesen og alle sentrale aktører innen trafikksikkerhet. Den viser et bredt spekter av omforente og faglige tiltak fordelt på 15 innsatsområder, bl.a. rettet mot atferdskategorier som fart og rus og mot trafikantgrupper med høy risiko, slik som motorsyklister og unge. Alle aktørene som gjennomfører tiltak, rapporterer om status for oppfølging. Rapport er ventet høsten 2026.

Innen trafikant- og kjøretøyområdet prioriterte Statens vegvesen i 2025 tilsyn- og kontrollaktivitet som skal sikre god trafikksikkerhetsstandard på kjøretøyene, likeså arbeid som ivaretar høy førerkompetanse gjennom god kvalitet i føreropplæring og førerprøver. I tillegg er de nasjonale trafikksikkerhetskampanjene et viktig bidrag. Alle kampanjene ble videreført i 2025. Det var i 2025 økt aktivitet i arbeidet med trafikksikkerhetstiltak rettet mot unge førere og sårbare trafikanter, som syklister og førere av motorsykkel, ATV og UTV. Dette har ført til mange nye tiltak for disse gruppene i ny *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029*.

Samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk* i regi av Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet ble videreført i 2025. Statens vegvesen er en viktig bidragsyter i prosjektet.

Vegtilsynet

Vegtilsynet gjennomførte i 2025 tilsyn rettet mot sentrale områder i planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksveiinfrastrukturen. Tilsynene avdekte avvik og forbedringsområder knyttet til sikkerhetsstyring, risikovurderinger og oppfølging hos tilsynspartene Statens vegvesen og Nye Veier. Oppfølgingen av avvik viser at virksomhetene i hovedsak iverksetter nødvendige tiltak, men at det fortsatt er behov for å styrke systematikken i sikkerhetsstyringen. Vegtilsynets arbeid har bidratt til økt oppmerksomhet om sikkerhetskrav og et mer systematisk forbedringsarbeid hos tilsynsparter.

Vegtilsynet bruker erfaringene fra tilsyn og oppfølging av sikkerhetstilrådinger i sin pådriverrolle, og erfaringene formidles videre for å bidra til læring og kvalitetsutvikling, også overfor fylkeskommunene.

Effektiv bruk av ny teknologi

Arbeidet med å ta i bruk ny teknologi for å yte bedre tjenester, øke sikkerheten, styrke fremkommeligheten og videreutvikle den digitale transportinfrastrukturen er videreført i 2025.

Den digitale veien

God mobilitet krever at fysisk infrastruktur er integrert med den digitale infrastrukturen. Et viktig element for å lykkes med dette er veidata- og trafikkinformasjonsforskriften som trådte i kraft 1. april 2025. Forskriften gjelder for Statens vegvesen, Nye Veier, fylkeskommunene og kommunene, og den regulerer innhenting og formidling av data om offentlig vei og trafikk til de nasjonale tjenestene, bl.a. Nasjonal vegdatabank og veitrafikksentralene.

I 2025 arbeidet Statens vegvesen med å gjennomføre ITS-direktivet, som bidrar til felles digital infrastruktur for transport i Europa.

Det nasjonale tilgangspunktet for vei- og trafikkdata, *transportportal.no*, inngår i et større europeisk nettverk for harmonisering og standardisering av data, og driftes som et samarbeid mellom Statens vegvesen, Digitaliseringsdirektoratet, Jernbanedirektoratet og Entur AS. I 2025 var arbeidet rettet mot å videreutvikle portalen og gjøre data tilgjengelig.

Digitalisert verdikjede for vei

Statens vegvesen tok i 2025 i økende grad i bruk digital teknologi både i utbyggings- og driftskontrakter. Bruken av modellbasert prosjektering er utvidet, og det gjennomføres digital inspeksjon og kartlegging, bl.a. ved hjelp av droner. Etaten arbeider også med å videreutvikle digitale verktøy, bl.a. digitale tvillinger for bedre innsikt i tilstanden til infrastrukturen. Samspillet mellom miljøene for informasjon og operasjonell teknologi ble styrket for å gi en bedre teknologiinfrastruktur i veitrafikksentralene og langs riksveinettet.

Nye Veier satte krav til digital samhandling med entreprenør i nye driftskontrakter som ble inngått i 2025. Samhandlingen legger grunnlag for mer tilstands- og risikobasert drift og vedlikehold. Målet er mer effektiv ressursbruk og høyere oppetid på veianleggene.

Digitale kundetjenester

Statens vegvesen arbeidet i 2025 med å videreutvikle selvbetjeningsløsninger på trafikant- og kjø-

retøyområdet. Selvbetjeningsgradene på førerkort- og kjøretøyområdet var henholdsvis 77 pst. og 96 pst. Antall skrankehandlinger på trafikkstasjonene ble redusert med 5,3 pst. sammenliknet med 2024. En ny samtalerobot basert på kunstig intelligens ble lansert i desember 2025 og dekker både førerkort- og kjøretøyhenvendelser. Antall samtaler om kjøretøyregistrering ble redusert med 16 pst. sammenliknet med 2024.

Det fysiske tollkortet er nå avviklet, fartsskriverkort kan bestilles digitalt, og et nytt system for behandling av løyvesøknader ble lansert høsten 2025.

Flere fjelloverganger ble i 2025 utstyrt med skilt, sensorer og varslingsanlegg som gir bedre informasjon til trafikantene og raskere håndtering av hendelser. Nye Veier videreutviklet i 2025 sin samhandlingsportal, som er en digital løsning for innrapportering, oppfølging og analyse av nøkkeldata fra leverandørene, herunder helse- og sikkerhetsdata.

Digital sikkerhet

Arbeidet med digital sikkerhet ble styrket i 2025. Statens vegvesen leder arbeidet med VegCERT, et responsmiljø for digitale hendelser. Alle fylkeskommuner og Nye Veier deltar. Dette har gitt bedre nasjonal samhandling og raskere informasjonsdeling ved digitale trusler.

Kunstig intelligens

Statens vegvesen utarbeidet i 2025 en strategi for bruk av kunstig intelligens i etaten. Strategien legger opp til ansvarlig og målrettet bruk av kunstig intelligens, og den skal legge til rette for bedre styring, økt gjenbruk og raskere skalering av konkrete løsninger. Det er f.eks. tatt i bruk løsninger for automatisert inspeksjon av rekkverk, noe som reduserer tidsbruken per km fra 21,5 til 1,5 minutter. Kunstig intelligens brukes også til å analysere ulykker og identifisere risikoutsatte kurver, som gir grunnlag for målrettede trafikksikkerhetstiltak. Reise- og kjøretøydata brukes også til vedlikeholdsplanlegging og plassering av døgnhvileplasser.

Mer for pengene

Byggekostnadene har økt mer enn konsumprisene de senere årene, jf. Statistisk sentralbyrås *Byggekostnadsindeks for veganlegg*. Prisene har stabilisert seg på et høyere nivå enn før koronapandemien. Likevel har tilbudene Statens vegvesen har mottatt på nye store byggekontrakter, ligget høyere enn hva etaten har forventet. Erfaringen er at særlig anlegg med høyt innslag av tunnel og konstruksjoner har langt større prisøkning enn f.eks. anlegg med høyere innslag av vei i dagen.

Både Nye Veier og Statens vegvesen rapporterer om kostnadsvekst i sektoren i 2025, og virksomhetene jobber systematisk med å få oversikt over og kontroll med kostnadsveksten. I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet er det oppgitt et tak for utgifter til Statens vegvesens planportefølje. Dette er en referanseramme som indeksreguleres årlig. For Statens vegvesen ligger det an til at samlede utgifter til planporteføljen overstiger referanserammen på 98,6 mrd. 2027-kr. Flere av prosjektene er på et tidlig stadium i planprosessen, og Statens vegvesen vurderer at det er mulig å optimalisere porteføljen samlet sett. Risikoen for ytterligere kostnadsøkninger i porteføljen vurderes likevel å være svært stor.

Statens vegvesens portefølje av prosjekter i anleggsfasen har over tid oversteget styringsrammene med om lag 6 pst. Systematisk arbeid med kontraktstrategier er et viktig tiltak for å få ned avviket. Krav om 30 pst. vekting av miljø og klima i offentlige anskaffelser ble innført i 2024. Statens vegvesen har anslått at dette gir merkostnad for et gjennomsnittlig utbyggingsprosjekt på om lag 2 pst.

Nye Veier hadde mål om å redusere kostnadene i prosjektene som inngikk i oppstartporteføljen med 20 pst., målt mot Statens vegvesens anslag fra 2016. Samlede kostnadsreduksjoner for alle ferdigstilte prosjekter var ved utgangen av 2025 på 18 pst., tilsvarende 7,9 mrd. kr. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten er redusert sammenliknet med tidligere år, noe som i all hovedsak skyldes et høyere kostnadsnivå.

Statens vegvesen inngikk i 2025 fem nye kontrakter for drift av riksveier med en gjennomsnittlig prisøkning på 11 pst. sammenliknet med kontraktene de avløste. Dette er lavere enn prisøkningen i årene etter opphøret av felles driftskontrakter med fylkeskommunene, og det kan indikere at Statens vegvesen har lyktes med å legge til rette for mer rasjonell drift.

Omfanget av Nye Veiers driftsstrekninger øker i takt med at nye veiprosjekter blir ferdige. Gjennom skalafordeler, en endret markedsstrategi og justeringer i mekanismene for insentiver og risikodeling har Nye Veier redusert sitt kostnadsnivå for veidrift.

Statens vegvesen utarbeidet i 2025 en vedlikeholdsplan for perioden 2026–2029 med tiltak som

blir grunnlag for mer forutsigbar og effektiv gjennomføring av vedlikehold.

Nye metoder for tilstandsovervåkning av infrastrukturen er tatt i bruk og sammen med standardisering av datafangst gir dette grunnlag for fremtidige analyser basert på kunstig intelligens og mer forebyggende vedlikehold. Et eksempel på dette er *Multirigg* som er Nye Veiers initiativ for effektiv, periodisk og digital kartlegging av veianlegg ved bruk av kjøretøy med kamera og laserskanning (LIDAR). Tilstandsindikatorer for riksveinettet er videreutviklet. F.eks. er *Bæreevne vei* ny i 2025 og gir nå bedre grunnlag for å følge utviklingen over tid. Bedre beslutningsgrunnlag sikrer at vedlikehold utføres der det gir størst nytte for trafikantene.

Nye Veier har koordinert arbeidet med å utvikle og innføre målestokkonkurranse som selskapet har gjennomført sammen med fylkeskommunene og Statens vegvesen. Formålet er at dette skal øke effektiviteten, bedre innsikten og ressursutnyttelsen gjennom operative indikatorer som måler resultatoppnåelse på målene i Nasjonal transportplan 2025–2036, og utviklingsindikatorer som sikrer at sektoren utvikler seg i riktig retning. Stikkord er kunnskapsdeling og læring gjennom beste praksis. Første år med rapportering er 2026. Det blir behov for oppfølging og videreutvikling kommende år.

Det pågår flere initiativ for å styrke porteføljestyring og målstyring i byvekstavtalene, og byutredningene utarbeidet i 2025, gir et viktig grunnlag for både reforhandling og videre styring. En enklere tilskuddsstruktur som gir større lokal handlefrihet i prioriteringen av midlene i avtalene, er så langt innført for tre byer.

I 2025 var det satt et mål om at Statens vegvesens interne kostnader skulle holdes innenfor 11,4 mrd. kr. Disse kostnadene var i 2025 i underkant av 10,7 mrd. kr som er en økning på om lag 170 mill. kr fra 2024. Effektiviseringsarbeidet for å få ned de interne kostnadene har pågått siden områdegjennomgangen i 2017. Arbeidet har gitt varige effekter, særlig gjennom mer effektiv arealutnyttelse og økt bruk av interne ressurser fremfor konsulenter.

Mål og prioriteringer i 2027

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

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

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

Regjeringens prioriteringer skal bidra til et fremtidsrettet transportsystem, der vi tar vare på det vi har, utbedrer og utnytter kapasiteten bedre der vi kan og bygger nytt der vi må. I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen derfor prioritert å vri ressursbruken mot drift, vedlikehold, fornying og utbedringer. Den langsiktige strategien for utviklingen av veisektoren ligger fast. For nærmere utdyping, se Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Regjeringen prioriter tiltak som er nødvendige for å holde veiene åpne og trygge i dag og i årene fremover. Målet er forutsigbarhet for trafikantene med minst mulig kø og stenginger. Dette er viktig for næringstransport og bidrar til økt konkurranseevne. Det følges opp gjennom målrettet arbeid med hendelseshåndtering, trafikkstyring, automatisering, intelligente transportsystemer og helhetlig kundeinformasjon. Infrastrukturen følges opp med et livsløpsperspektiv, som betyr at det settes av midler til utbedringer og fornying av infrastrukturen sammen med det løpende vedlikeholdet. Eksempler er utskifting av tunnelutrustning og sikring mot vann og frost, forsterkning av bruer og utskifting av rekkverk samt punktvise kurveutbedringer som bedrer fremkommelighet og trafikksikkerhet. Dette gir ikke nødvendigvis trafikanten en opplevelse av økt standard eller funksjon i dag, men er det som over tid gir stabil og god nok standard til flest mulig. En god tilstand på infrastrukturen og evne til raskt å gjenopprette infrastrukturens funksjon er viktig både for å håndtere klimahendelser og for totalberedskapen.

Nye Veier vil i 2027 ha aktivitet langs E6 i Trøndelag, E6 Innlandet, E39 i Agder, rv. 13 mellom Skare og Voss samt E136 mellom Dombås og Vestnes. Statens vegvesen har store prosjekter under forberedelse og bygging over hele landet. Høy aktivitet gir også store budsjettmessige bindinger, men det er likevel rom for å prioritere midler til nye tiltak innen flere av regjeringens sat-

singsområder. Det er bl.a. prioritert midler til målrettede mindre investeringstiltak rettet mot militær mobilitet, regjeringens tungbilpakke og trafikksikkerhet. Videre er det prioritert å starte opp prosjektet E39 Smiene–Harestad i Rogaland for å sikre påkoblingen på E39 når Rogfast etter planen åpner i 2033 samt gi sammenhengende standard og bedre trafikksikkerhet.

Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene har i 2025 og 2026 arbeidet med å styrke kunnskapsgrunnlaget om tilstanden på riks- og fylkesvei. Fylkeskommunene har også fått en styrket rolle i analyse- og kunnskapsarbeidet til utarbeidelse av Nasjonal transportplan 2029–2040. For å sikre et best mulig grunnlag om hele veinettet, skal dette samarbeidet også prioriteres i 2027.

Fylkeskommunene og fylkesveiene finansieres i hovedsak gjennom de frie inntektene. En mindre del av midlene fordeles etter egne kriterier på tabell C-fk. I tillegg til de frie inntektene finansieres spesifikke formål til fylkesvei delvis gjennom øremerkede tilskudd. Dette gjelder f.eks. rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene og militær mobilitet på fylkesveier. Samlet sett skal finansieringen bidra til å sette fylkeskommunene i stand til å håndtere et fylkesveinett med et stort vedlikeholdsbehov.

Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

Arbeidet mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet er prioritert i statlige prosjekter og aktiviteter i veisektoren. Prioriteringene for 2027 vil i stor grad bygge videre på dagens tiltak, men med tydelig skjerping, målretting og mer systematisk bruk av data. En viktig del av innsatsen er å følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren fra 2022. Handlingsplanen inneholder tiltak som skal bidra til en mer seriøs bransje, med bedre og tryggere arbeidsforhold og likere konkurransevilkår i transportsektoren. De fleste tiltakene i planen er gjennomført, og aktørene vil jobbe videre med de resterende i 2027. Dette gjelder bl.a. arbeidet med en tverretatlig operativ ressursgruppe som skal samarbeide om å avdekke og hindre regelverksbrudd i transportsektoren. For å sikre mer effektiv håndheving av overtredelser, er det planlagt høring av regelverksendringer for å gi Statens vegvesen myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr på flere områder. Dette omfatter bl.a. brudd på reglene om persontransportkabotasje, drosjeregelverket og løyvekrav for godstransport med varebiler med tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 tonn. Det er også planlagt endringer i forskrift om arbeidstid for sjåfører, bl.a. for å innføre mer ansvar for transportbestiller for å påse at reglene følges.

Det landsdekkende samarbeidsforumet mot arbeidslivskriminalitet i anleggsbransjen bidrar til økt felles kompetanse og bedre deling av informasjon om konkrete aktører. Forumet ledes av Statens vegvesen og Bane NOR, med fylkeskommunene, Nye Veier, Statsbygg, Statkraft og Avinor som deltakere. Forumet videreføres i 2027.

Statens vegvesen har også etablert et nordisk nettverk for å samarbeide mot kriminalitet og useriøsitet i anleggssektoren.

Samfunnssikkerhet og beredskap

For å sikre en motstandsdyktig veiinfrastruktur er drift, vedlikehold og fornying samt en god beredskap for raskt å gjenopprette funksjon og sikker fremkommelighet, avgjørende. Forsvarets behovsanalyse viser at mange av Forsvarets infrastrukturbehov på vei kan løses med mindre tiltak. Regjeringen følger opp dette med bevilgningen til vedlikehold og målrettede tiltak for militær mobilitet. Evnen til å opprettholde og raskt gjenopprette veiinfrastrukturen skal styrkes, gjennom å sikre tilgang på entreprenørressurser, reservemateriell og beredskapslagre.

Veinettet skal være tilpasset mottak og transitt av allierte styrker, herunder transporter videre til Sverige og Finland. I 2027 fortsetter arbeidet med å utbedre strekninger og å identifisere, oppgradere, skifte ut, skilte eller sikre bruer og bærende konstruksjoner som er viktige for militære forflytninger.

Statens vegvesen har ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet og skal koordinere øvrige aktører i sektoren for å sikre en enhetlig og systematisk tilnærming til samfunnssikkerhet og beredskap. Fylkeskommunene og Nye Veier har et selvstendig ansvar for samfunnssikkerhet og beredskap for egen infrastruktur. Statens vegvesen leder det sektorvise beredskapsrådet for veitransport, som. bl.a. skal bidra til å skaffe til veie og opprettholde nødvendige transporttjenester i krise og krig.

Veitrafikksentralen er Statens vegvesens operative enhet for å ivareta trafikkstyring og trafikkinformasjon på europa-, riks- og fylkesveiene. Arbeidet gjøres på vegne av veiforvaltere i Statens vegvesen, fylkeskommuner, Nye Veier og OPS-selskaper (offentlig-privat samarbeid). I 2027 skal evnen til effektiv trafikkovervåking og -styring styrkes, og systemene skal gjøres mer robuste.

Det nordiske samarbeidet om samfunnssikkerhet og beredskap skal videreutvikles i 2027 for

å styrke landenes evne til å håndtere grenseoverskridende hendelser og sikre effektiv transportflyt i kriser og beredskapssituasjoner. Statens vegvesen deltar bl.a. i samarbeidet mellom transportmyndighetene i Nordic Transport Preparedness Committee (NTPC) og vil i 2027 bidra til å følge opp den felles nordiske transportberedskapsstrategien som ble utviklet av NTPC i 2026.

Statens vegvesen overtok i mars 2026 lederansvaret for Platform North på vegne av Norge. Platform North er en samarbeidsarena for grensekryssende transport mellom Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland. Samarbeidet omfatter transportmyndigheter, regionale aktører og næringslivet og skal bidra til et mer sammenhengende og robust transportsystem i nord, bl.a. med sikte på industriutvikling, grønn omstilling og beredskap. Som ledd i lederansvaret skal Statens vegvesen etter planen arrangere Platform North Forum i Bodø i 2027.

Samfunnssikkerhet i transportsektoren er nærmere omtalt i kapittel 7 i Del III.

Klimatilpasning

Statens vegvesen og Nye Veier legger til rette for klimatilpasning gjennom tiltak for kartlegging av sårbarhet, forebygging og håndtering av hendelser. Klimatilpasning er en integrert del av planlegging, bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen. Videre er det implementert krav som tar hensyn til klimaendringer i veinormaler og retningslinjer.

I 2027 skal virksomhetene arbeide videre med å styrke koordinering av innsatsen på klimatilpasning, bl.a. gjennom å videreutvikle handlingsplanen for klimatilpasning. Videreutvikling av datagrunnlag og analysemetoder er en forutsetning for bedre prioritering av tiltak. Dette omfatter bedre registrering av hendelser, kostnader og konsekvenser samt utvikling av metode for å vurdere samfunnsøkonomisk nytte av klimatilpasning. Videre arbeid vil innrettes mot å styrke koordinering på tvers av sektorer og organisatoriske nivåer, og mot å fremheve tiltak som gir størst effekt på fremkommelighet og risiko.

I 2027 prioriterer Statens vegvesen å utvikle en helhetlig digital plattform for oversikt over veinettets sårbarhet og risiko. Dette innebærer videreutvikling av eksisterende verktøy (herunder kartportalen RESPONS) til et mer komplett beslutningsstøttesystem. Verktøyet skal bidra til at tiltak prioriteres basert på risiko.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Regjeringen jobber målrettet for å redusere klimagassutslippene og negativ påvirkning på naturmangfold, jf. kapittel 5 i Del III. Veisektoren er en viktig del av dette arbeidet. Videre er byvekstavtalene og nullvekstmålet i de største byene et viktig virkemiddel for å redusere miljøulemper og klimagassutslipp samt redusere behov for utbygging av mer veikapasitet. Prioriteringer i byområdene er omtalt i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Elektrifisering av tungbilparken er ett av regjeringens viktigste tiltak for å kutte klimagassutslipp. Dette forutsetter et tilstrekkelig ladetilbud for tyngre kjøretøy. I Nasjonal transportplan 2025–2036 prioriterer regjeringen forsterket innsats for tungbillading. Med budsjettforslaget følger regjeringen opp dette med utbygging av døgnhvile- og rasteplasser, med sikte på tre nye døgnhvileplasser med krav om lading i 2027. Det foreslås en samlet bevilgning til Enova SF på 4,1 mrd. kr, jf. Prop. 1 S (2026–2027) for Klima- og miljødepartementet. Av styringsavtalen følger det at Enova først og fremst skal prioritere utslippskutt under innsatsfordelingsforordningen og Norges klimaforpliktelser. En viktig del av Enovas aktivitet mot dette er knyttet til støtte til tunge nullutslippskjøretøy og ladeinfrastruktur til slike kjøretøy.

Statens vegvesen og Nye Veier har satt egne virksomhetsspesifikke mål for klimagassutslipp, som skal bygge opp under Norges klimaforpliktelser. Statens vegvesen har satt et mål om å redusere de direkte utslippene fra anlegg, drift og vedlikehold med 55 pst. innen 2030, sammenliknet med 1990-nivå. Nye Veiers klimamål er 55 pst. reduksjon i klimagassutslipp innen 2030, 80 pst. innen 2044 og 90 pst. innen 2050, sammenliknet med 2020-nivå.

For de større utbyggingsprosjektene er det gjennomført flere tiltak som vil gi utslippskutt. I noen kontrakter er det krav til øvre utslippsfaktor fra materialer som stål, asfalt og betong, noe som vil bidra til å redusere indirekte utslipp også i 2027. Det er videre stilt krav til flere utslippsfrie maskiner. Noen av de langvarige kontraktene inneholder en klimainsentivordning som bl.a. kan føre til reduksjon av klimagassutslipp fra arealbruksendringer. Statens vegvesen viderefører vekting av klima i asfaltkontraktene ved bruk av miljødeklarasjoner. Arbeidet bringer utslippene fra reasfaltering ytterligere ned, og metoden gir god etterprøvbarhet.

I planlegging av samferdselsprosjekter skal Statens vegvesen og Nye Veier følge tiltakshierar-

kiet for å redusere påvirkning på naturverdier. Arealregnskap og indikatorer på naturområdet skal videreutvikles i 2027. Statens vegvesen og Nye Veier vil i utrednings-, plan- og gjennomføringsfasen av prosjekter optimalisere disse med hensyn til samfunnsnytte og måloppnåelse. Gjennom dette arbeidet skal virksomhetene bl.a. bidra til at tapet av verdifull natur blir så lavt som mulig. Statens vegvesen og Nye Veier skal også følge opp tiltak de har ansvar for i regionale vannforvaltningsplaner.

Arealregnskapet er også testet i et utvalg veiprosjekter, og det planlegges for videre utprøving i flere prosjekter fremover. Naturkompass har også blitt testet på veiprosjekter, og videre utprøving og utvikling skal videreføres for å tilpasse metoden til samferdsel. Parallelt er det utviklet en modell basert på kunstig intelligens som automatiserer beregning av arealregnskap, noe som bidrar til mer effektiv og konsistent produksjon av data på tvers av prosjekter.

Riksveibelysningen er negativ for naturen og kan være en ulempe for naboene. Rapportene fra de to prosjektene *Nattslukking* og *Fjerning av veilys som naturtiltak* ble publisert i 2025. Begge rapportene peker på vesentlige muligheter for endring av veilyspraksisen.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet. Ved utgangen av august 2026 hadde 83 omkommet i veitrafikken, noe som er høyere enn samme periode i 2025. Det er fortsatt langt igjen for å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030. Utviklingen er på etterskudd sammenliknet med målkurven, jf. figur 4.2.

Dette gjør det nødvendig med en fortsatt sterk innsats på trafikksikkerhet.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt til grunn at innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet i årene fremover skal forsterkes innen kontroll og håndheving, kampanjevirksomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov.

Regjeringens ambisjoner og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet operasjonaliseres og følges opp gjennom *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*. Plan for perioden 2026–2029 ble lagt frem våren 2026, og den inneholder 200 omforente og faglig forankrede tiltak som sentrale aktører innen trafikksikkerhet, på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og interesseorganisasjoner, vil gjennomføre i perioden. Tiltakene omfatter alt fra regelverksarbeid og kunnskapsoppbygging til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak og gjennomføring av fysiske tiltak.

Statens vegvesen skal i 2027 prioritere tiltak rettet mot alders- og trafikantgrupper med særlig høy risiko samt målrettede tiltak for å forhindre ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet, som møte- og utforkjøringsulykker. Motorsyklister er en av disse trafikantgruppene. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer er i størrelsesorden 25 ganger høyere for de som kjører tung motorsykkel enn for bilførere, og risikoen er enda høyere for lett motorsykkel (TØI-rapport 2012/2024). Den risikobaserte kontrollinnsatsen skal videreføres. Kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre og kontroll av elsparkesykler skal fortsatt prioriteres.

Virkningen av nye strekninger som skal åpnes for trafikk i 2027, er beregnet å gi en kommende årlig reduksjon med til sammen 0,33 drepte og hardt skadde for Nye Veier og 0,89 drepte og hardt skadde for Statens vegvesen. Statens vegvesens trafikant- og kjøretøyrettede virksomhet samt tiltak innen drift og vedlikehold, bidrar også til økt sikkerhet. I tillegg bidrar en lang rekke andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet som politiet, fylkeskommunene, kommunene og ulike interesseorganisasjoner.

Basert på ulykkesstatistikk for årene 2022–2025 er det om lag 88 pst. høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer på fylkesveinettet, sammenliknet med riksveinettet. Det er derfor et særlig stort behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på fylkesveinettet. Utforkjøringsulykker er den største utfordringen.

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

Samarbeidsprosjektet *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk* i regi av Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet, der Statens vegvesen er en viktig bidragsyter, videreføres med en ny prosjektperiode fra 2027. Prosjektet samfinansieres av samferdsels- og helsesektoren.

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier etterlever sikkerhetskravene for riksveiinfrastrukturen. Tilsynsarbeidet er risikobasert og rettes inn mot områder der sikkerhetsutfordringene er størst, og der tilsynets innsats kan gi størst effekt. Vegtilsynet fastsetter prioriterte områder for det kommende året i sitt tilsynsprogram. Sentrale utfordringer er knyttet til

kompleksiteten i planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veiinfrastrukturen samt variasjon i modenhet i sikkerhetsstyring hos veieierne. Tilsynet retter særlig oppmerksomhet mot risiko for svikt i planlegging, bygging, drift og vedlikehold av veiinfrastruktur. Systematisk oppfølging av avvik er en forutsetning for at nødvendige tiltak blir iverksatt og gir ønsket effekt.

Effektiv bruk av ny teknologi

Regjeringen vil legge til rette for økt bruk av teknologi i veisektoren gjennom å gjøre data tilgjengelig, bruke teknologiske muligheter, inkl. kunstig intelligens og med høy grad av digital sikkerhet.

Den digitale sikkerheten i veinettet vil i 2027 styrkes ved å redusere risiko for cyberangrep, sikre kontinuitet i samfunnskritiske tjenester og oppfylle nasjonale krav til sikkerhet i kritisk infrastruktur. Digitalisering og et nytt trusselbilde gir høy risiko for digitale angrep mot operasjonell teknologi. Operasjonell teknologi er systemer som overvåker og styrer fysiske prosesser langs riksveinettet. Dette inkluderer systemer for veidrift og trafikkstyring, som bl.a. strømtilførsel, belysning, pumper, bommer og sanntidsovervåking. Slike systemer som opprinnelig var designet for isolert drift, har nå blitt mer integrert i øvrige infrastruktur gjennom økt digitalisering. Det åpner for nye sårbarheter og digitale angrepsflater.

Nye Veier følger også opp arbeidet med operasjonell teknologi for å øke sikkerhetsnivået. Samarbeidet med Vegtrafikksentralene vil bli enda viktigere etter hvert som denne teknologien kobles mot internett, og Vegtrafikksentralene i økende grad får mer digital informasjon.

Revidert direktiv om intelligente transportsystemer er vedtatt, og Samferdselsdepartementet arbeider med å fremme en proposisjon om å gjennomføre direktivet i norsk rett i 2027. I tråd med direktivet og de delegerte forordningene vil Statens vegvesen i 2027 følge opp direktivet, herunder sørge for at relevante data gjøres tilgjengelig på det nasjonale tilgangspunktet *Transportportal.no*.

I 2027 skal Statens vegvesen og Nye Veier øke bruken av kunstig intelligens på flere områder som gir økt måloppnåelse, som inspeksjon, beslutningsstøtte og kundeservice. Virksomhetene skal søke områder der bruk av systemer med kunstig intelligens kan gi økt verdiskapning og innovasjon. Droner brukes i økende grad til inspeksjon av infrastruktur, håndtering av naturfare og hendelser samt systematisk datafangst til analyser og beslutningsstøtte i drift, vedlikehold og beredskap. Statens vegvesen skal ta inn flere lærlinger i droneoperatørfaget, styrke etatens kompetanse og etablere drone som et selvstendig fagområde.

Statens vegvesen skal legge til rette for en kontrollert, trafikksikker og kunnskapsbasert innfasing av automatisert transport. Oppfølging av *Handlingsplan for automatisert veitransport* vil bli prioritert i 2027, sammen med bruk av erfaringene fra lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Statens vegvesen vil også vurdere behovet for et mer permanent regelverk.

Elektrifisering av personbilparken forutsetter god tilgang til og formidling av informasjon om ladepunkt langs veinettet. Dagens løsning som eies og driftes av Enova, oppfyller ikke lenger de gjeldende tekniske standardene og dekker heller ikke fullt ut de nye kravene i EU-forordningen om infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR) og sanntids trafikkinformasjon (RTTI). Statens vegvesen skal derfor i 2027 arbeide for å etablere et nytt alternativ for deling av offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur.

Implementeringen av eFTI-forordningen om elektronisk godstransportinformasjon innebærer at kontrollmyndigheter må kunne hente og bruke strukturert, elektronisk godstransportdata direkte fra transportaktørenes plattformer. I henhold til forordningen skal et system for dette være på plass i EU innen sommeren 2027. I Norge har Statens vegvesen ansvar for å utvikle en eFTI-portal og samarbeider med aktuelle myndigheter i Finland, Danmark og Sverige om en felles løsning. I tillegg arbeides det med å utvikle et nasjonalt myndighetsadgangspunkt (Authority Access Point) og integrasjoner mot eksisterende kontrollsystemer og koblinger til europeiske løsninger. Det tas sikte på nasjonal gjennomføring av forordningen sommeren 2027, forutsatt at den da er tatt inn i EØS-avtalen.

Mer for pengene

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

Det blir driftet og vedlikeholdt for å ta vare på den veien som samfunnet allerede har investert i. Som en del av grunnlaget for ny Nasjonal transportplan har transportvirksomhetene utredet hvordan arbeidet kan forsterkes for å få mer for pengene innenfor sektoren. De har pekt på at midlene til drift, vedlikehold og fornying i større grad

bør rettes mot tiltak som gir høyest nytte over tid, særlig gjennom bedre prioritering mellom objekter, tiltak og tidspunkt for innsats. Dette forutsetter en tydeligere prioritering av tilstandsbasert og forebyggende vedlikehold, mer målrettet bruk av data og teknologi samt et sterkere livsløpsperspektiv i beslutningene.

Dette er i tråd med arbeidet regjeringen allerede har igangsatt og som videreføres i 2027. Nye Veier, Statens vegvesen og fylkeskommunene har etablert et felles målbilde for drift og vedlikehold i sektoren. Målbildet setter søkelys på nødvendige systemer og teknologiske løsninger for effektiv datautveksling og automatisert datafangst, noe som skal sikre standardisert sektorrapportering og sterke fagmiljøer som fremmer kontinuerlig forbedring. Videre skal de utvikle en felles metode og begrepsapparat for tilstandsvurderinger, som legger grunnlaget for tilstands- og risikobasert vedlikehold, der tiltak prioriteres ut fra faktisk tilstand og risiko. Den første rapporteringen ventes i 2027. Arbeidet med å innføre og videreutvikle satsingene på målestokkonkurranse og kunnskapsgrunnlag om veinettets tilstand omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet, skal prioriteres.

Kombinasjonen av et uforutsigbart anleggsmarked, urolige internasjonale forhold og mange svært store prosjekter i utbyggingsporteføljene gir en høy risiko for økte kostnader. Dette stiller økte krav til virksomhetenes arbeid med å redusere kostnadene i pågående prosjekter og risikoen i porteføljene av prosjekter som er under planlegging.

Statens vegvesen skal holde seg innenfor de økonomiske rammene som er gitt for prosjekter i planfase og under bygging. Etaten skal jobbe for å øke lønnsomheten av prosjektene i planporteføljen. Nye Veier har fastsatt mål om å forbedre netto nytte med 8 mrd. kr fra 2026 til 2030 og redusere prosjektkostnaden før investeringsbeslutning med 12 mrd. kr innen 2030 for prosjektene i planfasen.

Valg av kontraktstrategi kan ha betydning for kostnadsnivået, og dette er derfor et prioritert arbeid for virksomhetene. Statens vegvesen jobber kontinuerlig med sine kontraktstrategier for å oppnå mer drift for pengene. I september 2026 startet en ny felles driftskontrakt med Telemark fylkeskommune opp. Det testes ut om dette kan gi stordriftsfordeler og bedre utnyttelse av ressursene. Erfaringene fra denne felleskontrakten vil avgjøre om det kan være aktuelt å vurdere mulighet for felleskontrakkontrakter andre steder. Nye Veier og Statens vegvesen samarbeider om drift og vedlikehold av E6 i Trøndelag. Hensikten er å oppnå effektiv drift gjennom lengre, sammenhengende driftsstrekninger.

Siden områdegjennomgangen av Statens vegvesen i 2017 har det pågått et langsiktig arbeid for å effektivisere virksomheten. Stram styring av lønns- og konsulentutgifter er en forutsetning for å oppnå ytterligere effektivisering i den interne virksomheten og skal følges opp i 2027.

Nærmere om budsjettforslaget

Til veiformål totalt er budsjettforslaget på 51,7 mrd. kr.

Det foreslås bevilget 25 mrd. kr til investeringer i riksveier, inkl. bevilgningen til Nye Veier som i hovedsak går til utbygging. Videre er det anslått 11,9 mrd. kr i bompengefinansiering av tiltak på riksvei.

Med budsjettforslaget er det rom for å starte en rekke tiltak som er viktige for militær mobilitet. Det er videre rom for å følge opp tungbilpakken i Nasjonal transportplan 2025–2036 og starte nye trafikksikkerhetstiltak.

Det er lagt opp til rasjonell fremdrift i igangsatte prosjekter og anleggsstart i prosjektet E39 Smiene–Harestad i Rogaland og i prosjektet rv. 70 Vikansvingen–Kontrollplassen i Møre og Romsdal. Sistnevnte prosjekt er forutsatt fullfinansert med bompenger. Nye Veier har foreløpig lagt opp til anleggsstart på delprosjektet E39 Blørstad–Lyngdal på strekningen E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder.

Det er innenfor budsjettforslaget på kap. 1320 Statens vegvesen prioritert 100 mill. kr for å styrke den digitale sikkerheten på veinettet.

Det foreslås bevilget 11,9 mrd. kr til drift og vedlikehold av riksveier over budsjettet til Statens vegvesen. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold som del av bevilgningsforslaget til Nye Veier og til OPS-prosjekter.

Det foreslås å bevilge 24,4 mill. kr til Vegtilsynet.

Tabell 4.2 viser anslåtte virkninger av prosjekter som åpner for trafikk i 2027 på indikatorer for riksveinettet. Det kan komme endringer gjennom budsjettåret som følge av fremdrift i prosjekter og virksomhetenes prioriteringer.

Tabell 4.2 Anslåtte virkninger av riksveiprosjekter som åpner for trafikk i 2027

Antall km veinett utbedret med gul midtstripe	29,6
Antall km firefelts vei med fysisk adskilte kjørebaner åpnet for trafikk	28,3
Antall km to- og trefelts vei med midtrekkverk	0
Antall km vei med forsterket midtoppmerking	26,0
Antall skredutsatte strekninger/punkt utbedret	4
Antall km tilrettelagt for gående og syklende	34,5
Antall km kollektivfelt bygd	3,2
Antall viktige knutepunkter for kollektivtransporten som er universelt utformet	2
Antall holdeplasser for kollektivtransport som er universelt utformet	37

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Driftsutgifter	4 954 853	5 192 500	5 389 300
22	Drift og vedlikehold av riksveier, *kan overføres, kan nyttes under postene 29, 30 og 32*	10 982 970	11 409 000	11 917 400
28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, *kan overføres*	2 411 096	2 585 600	2 652 600
29	OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under postene 22 og 30*	6 492 029	8 648 000	7 623 800
30	Riksveiinvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under postene 22, 29 og 32 og kap. 1332, post 66*	10 937 365	9 067 000	10 720 700
32	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, *kan overføres*		1 150 000	943 000
61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	450 700	400 000	349 300
64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, *kan overføres*	2 435		
65	Tilskudd til fylkesveier, *kan overføres*	10 000		
66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, *kan overføres*	25 530	41 500	
67	Militær mobilitet på fylkesveier, *kan overføres*	25 197	102 000	95 600
68	Tilskudd for Tretten bru, *kan overføres*		14 000	25 100
72	Tilskudd til riksveiferjedriften, *kan overføres*	3 279 419	3 904 500	3 939 300
73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	835 000	870 400	738 400
	Sum kap. 1320	40 406 594	43 384 500	44 394 500

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og legge til rette for et effektivt, miljøvennlig, trygt og fremtidsrettet transportsystem i hele landet.

Det foreslås bevilget 44,4 mrd. kr til Statens vegvesen. I forslaget på post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle inngår 491 mill. kr til jernbanedelen av prosjektet.

Bindinger med budsjettforslaget

Med budsjettforslaget for 2027 er det anslått at statlige bindinger per 1. januar 2028 vil utgjøre om lag 85,6 mrd. kr.

Tabell 4.3 viser budsjettforslaget for 2027, bindinger for statlige midler til riksveiinvesteringer på kap. 1320, postene 29 OPS-prosjekter, 30 Riksveiinvesteringer og 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle ved inngangen til 2028, bindinger i 2028 og 2029 samt etter 2029.

Tabell 4.3 Statlige bindinger i riksveiinvesteringer på kap. 1320 Statens vegvesen

Mill. kr

	Forslag 2027	Totale bindinger 01.01.2028	Bindinger 2028	Bindinger 2029	Bindinger etter 2029
Post 29 OPS-prosjekter	7 624	16 970	2 600	1 762	12 608
Post 30 Riksveiinvesteringer[1]	10 721	32 859	11 859	7 083	13 917
Post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle[2]					
Vei	452	14 888	794	1 037	13 057
Jernbane	491	20 853	860	1 123	18 870
Sum	19 288	85 570	16 113	11 005	58 452

[1] For mindre investeringer er bindinger definert som full utnyttelse av fullmakten til å pådra statens forpliktelser ut over gjeldende budsjettår. For prosjekter over 1 mrd. kr er det kun tatt med bindinger fra prosjekter som har vedtatt kostnadsramme eller prosjekter der det er foreslått kostnadsramme.

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

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås å bevilge 5 389,3 mill. kr.

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

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

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

Utvikling av ny teknologi bidrar til bedre fremkommelighet, trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og klima. Investeringene for å digitalisere etaten medfører behov for å ivareta flere systemer og teknologikomponenter. Det prioriteres 100 mill. kr for å styrke den digitale sikkerheten på veinettet, jf. omtale i *Mål og prioriteringer i 2027*. Midlene er fordelt med 80 mill. kr på post 01 og 20 mill. kr på post 22 Drift og vedlikehold av riksveier. Teknologiutviklingen har medført at dagens veinett består av en omfattende digital infrastruktur. Styring, regulering og overvåkning av veinettet skjer ved utstrakt

bruk av operasjonell teknologi. Operasjonell teknologi er systemer som overvåker og styrer fysiske prosesser langs riksveinettet. Dette inkluderer systemer for veidrift og trafikkstyring, som bl.a. strømtilførsel, belysning, pumper, bommer og sanntidsovervåking. Slike systemer som opprinnelig var designet for isolert drift, har nå blitt mer integrert i øvrige infrastruktur gjennom økt digitalisering. Det åpner for nye sårbarheter og digitale angrepsflater.

Styrkingen vil bl.a. bidra til økt motstandsevne mot cyberangrep og redusere risiko for driftsstans i kritisk infrastruktur som tunneler, bruer og trafikkstyring.

Automatisk trafikkontroll bidrar til bedre trafikksikkerhet og færre drepte og hardt skadde. I bevilgningsforslaget inngår midler til å etablere nye kontrollpunkter og strekninger på riksveinettet, inkl. drift og forvaltning av disse.

Teknologiutvikling kan gi bedre informasjon, økt forutsigbarhet og fremkommelighet for trafikantene, økt trafikksikkerhet og mer effektiv trafikkavvikling. Videre kan det redusere behov for investeringer, vedlikehold og naturinngrep. Statens vegvesen skal fortsette utviklingsarbeidet innenfor de tre strategiske satsingsområdene *fremtidens digitale vei*, *heldigitalisert verdikjede* og *digitale nyttetjenester til brukerne*. I 2027 skal Statens vegvesen fortsette arbeidet med å installere varslingsanlegg for flere fjelloverganger for effektivt å kunne gi informasjon om værforhold og stenging/gjenåpning. Videre skal Statens vegvesen utvikle kundetjenester som kan sette trafikantene bedre i stand til å ta gode og trygge valg. Arbeidet med automatisering, bruk av droner, data og kunstig intelligens fortsetter. Bruk av droner og kunstig intelligens gjør bl.a. inspeksjon av bruer, fjellskjæringer og tunneler mer effektiv.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås å bevilge 11 917,4 mill. kr. Det er anslått 7 350 mill. kr til drift og om lag 4 570 mill. kr til vedlikehold. Det settes av 100 mill. kr for å styrke den digitale sikkerheten på veinettet, hvorav 20 mill. kr over post 22, jf. omtale i *Mål og prioriteringer i 2027*.

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

Kontrakter som lyses ut med oppstart i 2027, får insentiver som skal bidra til å realisere etatens mål om 55 pst. klimagassreduksjon innen 2030, i samsvar med nasjonale mål.

Drift

Drift av riksveier med tilhørende arealer, omfatter bl.a. brøyting, strøing, veioppmerking, vask og renhold, oppretting av skilt og skjøtsel av grøntarealer samt veilys og å legge til rette for radio, nødnett og annen kommunikasjon.

De tre veidriftskontraktene med oppstart 1. september 2026 viser en økning i tilbudspriser på om lag 10 pst. sammenliknet med de kontraktene de avløser. Sammenlikningen er gjort for kroner per meter vei og er justert for prisstigning og varighet. Anskaffelsesforskriften med krav om vekting av miljø på 30 pst. står for en betydelig andel av prisøkningen, og Statens vegvesen vil i løpet av 2026 evaluere effekten av klimakrav i kontrakter inngått etter 2024. Andre prisdrivere er bl.a. mer teknisk utstyr langs veinettet som skal driftes og vedlikeholdes samt mer skiftende vær og temperaturer rundt null grader som gjør vinterdriften vanskeligere.

Avviklingen av felles veiadministrasjon for riks- og fylkesveier (sams veiadministrasjon) fra 2020 reduserte stordriftsfordeler for entreprenørene og medførte kostnadsøkninger i driftskontraktene. Som et forsøk har Statens vegvesen inngått en felles driftskontrakt med Telemark fylkeskommune med oppstart 1. september 2026. Dette forventes å gi besparelser ved sambruk av utstyr, lokaler og personell.

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

Vedlikehold

Vedlikehold av veinettet består av tiltak for å ta vare på og bidra til god tilstand på den eksisterende veiinfrastrukturen. Dette omfatter tiltak for å gjenopprette og opprettholde standarden på veidekker, grøfter, bruer, tunneler, støyskjermer, holdeplasser og alle tekniske anlegg i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Vedlikeholdsmidlene kan også bli brukt til å dekke reparasjon av skader eller andre tiltak som følge av vær eller andre uforutsette hendelser. Godt vedlikehold bidrar til at kostnadene til drift av infrastrukturen holdes nede. Totalt anslås det at vedlikeholdsetterslepet

på riksveinettet øker med om lag 400 mill. kr i 2027. Dette er medregnet en del mindre fornyingstiltak som finansieres over post 30 Riksveiinvesteringer. Som omtalt i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, sier beregnet vedlikeholdsetterslep lite om hvordan veinettet faktisk fungerer og hva det vil bety for trafikantene fremover. Arbeidet for å få bedre oversikt over tilstanden på veinettet har derfor vært viktig i 2025 og 2026, og arbeidet videreføres også i 2027.

For å få mer igjen for vedlikeholdsmidlene legger Statens vegvesen til rette for en gradvis overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet. Etaten er godt i gang med flerårige vedlikeholdsplaner, og sammen med tilstandsregistrering og tilstandsindikatorer forenkler dette arbeidet med å prioritere innenfor disponible budsjettrammer.

Tunnelvedlikehold består i stor grad av vedlikehold og utskiftninger av sikkerhetsutstyr, trafikkstyringssystemer og andre styringssystemer. For å opprettholde fremkommeligheten er det et betydelig behov for vedlikehold i mange av tunnelene på riksveiene. Elektriske anlegg i tunneler må skiftes ut og oppgraderes langt hyppigere enn øvrige tunnelelementer. Deler av de elektriske anleggene har en forventet levetid på 10 til 15 år. Utskifting og modernisering av slike anlegg utgjør dermed en betydelig kostnad i en tunnels levetid, og jevnlige utskiftinger er nødvendig for å ivareta funksjonalitet og krav i forskrifter.

I tunneler er det krav om vifter for å sikre utlufting ved potensiell brann. I 2025 avdekte Statens vegvesen material- og konstruksjonssvakheter ved impellere i vifter i flere riksveitunneler, dvs. den roterende delen i viften. Impellerne kom fra én leverandør som totalt har levert om lag 1 500 vifter med potensielle materialsvakheter. Prøveproduksjon og testing av nye vifter har tatt tid, og utskiftning av impellere og tunnelvifter er forventet å starte i 2027. Det er fremmet krav om retting mot entreprenør for alle kontrakter som er innenfor reklamasjonstiden på fem år. For å ivareta sikkerheten i de aktuelle tunnelene foretar Statens vegvesen hyppige spesialinspeksjoner.

En rekke bruer har skader som tilsier økende vedlikeholdsutgifter på sikt. Det er viktig med tilstrekkelig og kontinuerlig vedlikehold for å motvirke slitasje og nedbryting. Vedvarende skadeutvikling kan føre til behov for utskifting av brua og innebærer betydelige kostnader. Tilsvarende skadeutvikling er det også på riksveiferjekaier. Udekt vedlikeholdsbehov på bruer og ferjekaier øker risikoen for at det må innføres lastrestriksjoner.

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

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

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

Statens vegvesen og fylkeskommunene har i flere tilfeller dekt utgifter til vedlikehold av kommunale over- og underganger som krysser riks- og fylkesvei. Det legges opp til at Statens vegvesen skal videreføre denne praksisen i 2027 for over- og underganger som krysser riksvei, så langt det er nødvendig for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet på riksveien. Det har vært igangsatt et forskriftsarbeid hvor bl.a. nærmere ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene for vedlikehold av kommunale overgangsbruer på det offentlige veinettet vurderes. Se også omtale av anmodningsvedtak nr. 809 av 28. mai 2026.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås å bevilge 2 652,6 mill. kr.

Innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn prioriteres oppgaver knyttet til trafikksikkerhet og like konkurransevilkår. En målrettet tilsyns- og kontrollvirksomhet bidrar til å opprettholde kvaliteten i nasjonal trafikkopplæring og teknisk tilstand på kjøretøyparken. Statens vegvesen fører tilsyn med bl.a. verksteder, forhandlere og trafikkskoler.

En viktig del av nullvisjonsarbeidet er å følge opp tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029*. Statens vegvesen vil i 2027 videreutvikle arbeidet med nasjonale trafikk-

sikkerhetskampanjer i tråd med føringene i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Regjeringen har besluttet at forvaltningsansvaret for saker om førerett og helse skal overføres fra politiet og statsforvalteren til Statens vegvesen. Statens vegvesen leder gjennomføringsprosjektet i samarbeid med Politidirektoratet, Helsedirektoratet og statsforvalteren. Målet med prosjektet er å legge til rette for at forvaltningsansvaret overføres til Statens vegvesen innen 2028.

I samarbeid med Politidirektoratet skal Statens vegvesen utvikle og etablere et nasjonalt digitalt kjøreseddelregister med tilhørende IT-systemer samt overta deler av behandlingen i kjøreseddelsaker fra politiet. Det legges opp til at den nye forvaltningsmodellen er operativ fra 2028.

Statens vegvesen har utviklet et nytt løyveregister som erstatter tidligere løsninger for gods- og turvognløyver, nasjonale varebilløyver og etter hvert fylkeskommunale løyver. Formålet er å etablere et mer helhetlig og fremtidsrettet system med bedre funksjonalitet, høyere datakvalitet og mer effektiv saksbehandling samt et styrket grunnlag for kontroll og tilsyn.

Videre arbeider Statens vegvesen med et sentralt skaderegister for bil. Et slikt register vil bidra til å styrke både forbrukerrettigheter og trafikksikkerheten.

Målrettet trafikkontroll blir videreført, med særlig vekt på tunge kjøretøy på vinterføre, sikring av last, kontroll av bremser, kjøre- og hviletid samt kabotasje. Kontroll av drosjer og varebiler gjennomføres som del av ordinære kontroller. Digitaliseringen av kontrollene gjennom bl.a. systemene for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning videreføres.

Kontroller gjennomført i samarbeid med andre etater gir betydelig merverdi, og Statens vegvesen skal arbeide for å videreføre dette samarbeidet også i 2027. Dette er også en viktig del i videreføringen av arbeidet med å følge opp regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. I samarbeid med politiet skal Statens vegvesen fortsette å gjennomføre kontroller av bruk og tekniske krav for små elektriske kjøretøy som el-sparkesykler og lignende.

Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte og utvikle nasjonalt regelverk samt påvirke utformingen av og implementere EØS-regelverk innen trafikant- og kjøretøyområdet. EUs fjerde førerkortdirektiv trådte i kraft i EU i november 2025. Direktivet vil føre til mange endringer i førerkort-, føreropplærings- og førerprøveregelverket. Det tas sikte på at direktivets bestemmelser kan gjennomføres fra samme tidspunkt som i EU, avhengig av innlemming i EØS-avtalen.

Statens vegvesen deltar også i internasjonalt regelverksarbeid for å påvirke slik at nye førerstøttesystemer bidrar til økt trafikksikkerhet. Etaten behandler også søknader og fører tilsyn med ordningen for utprøving av selvkjørende motorvogn.

Statens vegvesen har god dialog med bransjen om godkjenning av kjøretøy. Godkjenningsprosessene videreutvikles og forenkles kontinuerlig, basert på en felles forståelse av muligheter og behov for effektivisering. Internasjonale forpliktelser og utviklingen i EU hensyntas i arbeidet.

God kvalitet i føreropplæringen og førerprøven er viktig for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. Arbeidet med å effektivisere gjennomføring av teoretiske og praktiske førerprøver videreføres, slik at ventetidene kan reduseres. Statens vegvesen vil arbeide med å utvikle føreropplæringen på moped og motorsykkel som følge av ny kunnskap om føreratferd, teknologisk utvikling og ulykkesmønstre.

Videre fortsetter Statens vegvesen arbeidet med å gjøre digitale tjenester tilgjengelig og bli mer datadrevet. Bedre utnyttelse av data legger til rette for mer kunnskapsbasert prioritering av f.eks. trafikksikkerhetstiltak. Økt bruk av analyse, automatisering og kunstig intelligens vil på sikt også bidra til bedre tjenester og tilgjengelige data i tråd med samfunnets behov.

Statens vegvesen skal i 2027 fortsette arbeidet med å utvide og forbedre sine digitale tjenester for å gi økt tilgjengelighet og brukervennlighet. Økt digitalisering og mer bruk av selvbetjeningsløsninger har medført at antall brukere og tjenester som krever fysisk oppmøte ved Statens vegvesens trafikkstasjoner er mer enn halvert siden 2017. Utviklingen tilsier at dette vil fortsette i årene fremover. Selvbetjeningsløsning for digitale prøveskilt vil redusere antall henvendelser i skranke ytterligere. Det arbeides i tillegg med å redusere behovet for oppmøte ved kjennemerkebytter gjennom å vurdere avvikling av grønne kjennemerker.

Trafikkstasjonsstrukturen er et aktuelt område i regjeringens arbeid med strukturtiltak. Trafikkstasjonene utfører publikumsrettede tjenester knyttet til trafikant- og kjøretøyområdet, f.eks. praktiske og teoretiske førerprøver og tjenester og hallkontroll knyttet til lette og tunge kjøretøy. Digitalisering av mange ulike publikumsrettede tjenester har over tid bidratt til færre henvendelser på trafikkstasjonene. Volumet på skranketjenester er varig redusert. I 2025 er brukerandelen (selvbetjeningsgra-

den) på selvbetjeningsløsningene 77 pst. på førerkortområdet og 96 pst. på kjøretøyområdet. På bakgrunn av dette skal tjenestestrukturen utredes gjennom en oppdatering av utredningen om ny tjenesteleveransemodell og -struktur på trafikant- og kjøretøyområdet fra 2019. Utviklingen i bl.a. aktivitet, besøkstall og kostnader ved trafikkstasjonene skal inngå i vurderingen, og det skal vurderes kompenserende tiltak ved ev. nedleggelser utover digitale løsninger.

Leieavtalen for Brekstad trafikkstasjon i Trøndelag utløper i 2027 og kan ikke forlenges. Stasjonen er åpen fem timer én dag i uken. Etablering av en fullverdig trafikkstasjon i nye lokaler vil gi vesentlig høyere kostnader enn i dag. Statens vegvesen skal i 2027 legge til rette for at tilbudet på Brekstad i 2028 videreføres med skranketjenester, teoriprøver og førerprøver, men uten kontrollhall.

Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås å bevilge 7 623,8 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn om lag 1 450 mill. kr i bompengefinansiering.

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

Det settes av om lag 6 530 mill. kr til bygging av OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet i Vestland og E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms. Hoveddelen av midlene settes på en ikke-rentebærende konto i Norges Bank frem til avtalte milepælsutbetalinger til OPS-selskapene. I budsjettåret utbetales kompensasjon for lønns- og prisstigning og endringer i kontraktene, basert på oppdaterte anslag for prisendringer. I 2027 er dette foreløpig anslått til om lag 1 400 mill. kr. Statens vegvesens byggherrekostnader på de to prosjektene dekkes over post 30 Riksveiinvesteringer.

For kontraktsfestet statlig vederlag til drift og vedlikehold av strekningene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder og E18 Grimstad–Kristiansand i Agder, er det foreløpig lagt til grunn om lag 780 mill. kr. I tillegg legges det til grunn om lag 45 mill. kr i statlige midler og om lag 125 mill. kr i bompenger til vederlag til OPS-selskapet for rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Delstrekningen Kanstadbotn–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt åpnet for trafikk i 2026. Det settes derfor også av om lag 220 mill. kr til vederlag til OPS-selskapet for drift og vedlikehold på denne delstrekningen.

I Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioritering i statsbudsjettet 2026* ble det opplyst at åpningen av prosjektet rv. 555 Sotrasambandet ble forsinket til tidligst fjerde kvartal 2027. OPS-selskapet varslet i september 2026 Statens vegvesen om at prosjektet vil bli ytterligere forsinket. Omfanget av forsinkelsen er fremdeles uavklart. Nå arbeides det med å kartlegge konkrete tiltak som kan redusere forsinkelsen og å lage en oppdatert fremdriftsplan. Det settes derfor av om lag 50 mill. kr i statlige midler til vederlag til OPS-selskapet for drift og vedlikehold og om lag 80 mill. kr i bompenger til årlig vederlag (betaling for tilgjengelighet) knyttet til ny rv. 555. I tillegg er det forutsatt om lag 1 240 mill. kr i bompenger til milepælsbetaling.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Det foreslås å bevilge 10 720,7 mill. kr. Anslått fordeling av bevilgningsforslaget går frem av tabell 4.4. I tillegg er det lagt til grunn om lag 8 200 mill. kr i bompengefinansiering.

Tabell 4.4 Anslått fordeling av riksveiinvesteringer for Statens vegvesen

	Mill. kr
Store prosjekter	6 759
Mindre investeringstiltak	3 529
Byvekstavtaler	433
Sum post 30 Riksveiinvesteringer	10 721

Samferdselsdepartementet har fullmakt til å forplikte staten for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, jf. forslag til romertallsvedtak. Fullmakten omfatter mindre investeringstiltak og byvekstavtaler. Grunnlaget for beregning av fullmakten i 2027 er 3 926 mill. kr. Fullmakten beregnes ut fra en regneregel der samlet forpliktelse settes til to ganger det som prioriteres til mindre investeringstiltak, med en begrensning på årlig forfall på 90 pst. av det som prioriteres til disse tiltakene kommende budsjettår.

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

Store prosjekter

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

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

Samferdselsdepartementet foreslår kostnadsramme for prosjektet E39 Smiene–Harestad i Rogaland, jf. forslag til romertallsvedtak. Prosjektet skal sikre påkoblingen på E39 når Rogfast etter planen åpner i 2033 samt gi sammenhengende standard og bedre trafikksikkerhet. Det legges opp til anleggsstart sent i 2027 eller tidlig i 2028.

Ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) og en forenklet finansieringsanalyse for prosjektet ble gjennomført våren 2026. Kvalitetssikrer foreslår en styringsramme på 5 258 mill. 2025-kr og en kostnadsramme på 6 140 mill. 2025-kr. Statens vegvesens forslag til kostnadsramme var høyere enn dette, men det var relativt liten forskjell. Samferdselsdepartementet foreslår at prosjektet gjennomføres innenfor rammene som kvalitetssikrer foreslo. Omregnet til 2027-kr blir kostnadsrammen 6 577 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak, mens styringsrammen utgjør 5 633 mill. 2027-kr. Som grunnlag for senere prisjustering blir prisnivået i 2025 brukt som referanse.

I tillegg legges det til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre enkelte forberedende arbeider på E39 Figgjo–Ålgård i Rogaland. Våren 2026 ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) og en forenklet finansieringsanalyse. Det er betydelige kostnadsøkninger i prosjektet. Statens vegvesen vil derfor arbeide videre med å vurdere potensialet for optimaliseringer og kostnadskutt. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter at dette arbeidet er ferdig.

Mindre investeringstiltak

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

Tiltak som er viktige for militær mobilitet og tungbilsatsingen, prioriteres i 2027. Statens vegvesen legger i 2027 opp til å gjennomføre flere tiltak på strekningene E6 Narvik–Setermoen, E10 Bjørnfjell og E14 Stjørdal–Riksgrensen. Videre vil Statens vegvesen gjennomføre enkelte mindre punktvise tiltak som vil gi et godt supplement til, og som til dels vil bli utført i sammenheng med, løpende vedlikeholdstiltak.

Statens vegvesen skal arbeide videre med å konkretisere prioriteringene i 2027 med sikte på effektiv utnyttelse av ressursene og best mulig måloppnåelse. For å sikre effektiv ressursbruk og for å håndtere uforutsette hendelser er det viktig at etaten har fleksibilitet gjennom budsjettåret til å gjøre nødvendige prioriteringer.

Etter kvikkleireskredet i august 2025 ved Nesvatnet i Levanger går E6 på midlertidig trasé på strekningen. Det er lagt opp til å bygge ny permanent vei etter at togtrafikken er flyttet tilbake på nytt permanent jernbanespor. I 2027 vil Statens vegvesen kunne ha utgifter til å bygge ny permanent vei, men fremdriften er usikker.

En betydelig del av midlene i 2027 går til å videreføre igangsatte prosjekter. Bl.a. legges det til grunn statlige midler og bompenger fra Bypakke Nord-Jæren til sluttarbeid på E39 Osli–Hove i Rogaland. Utbedringene av E6 på strekningene Trøndelag grense–Majahaugen og Flyum–Lille Majavatn videreføres.

Arbeidene med ny Eigerøy bru på rv. 426 i Rogaland, Veibustkrysset på E39 i Møre og Romsdal og Evenes flyplasskryss på E10 i Nordland videreføres i 2027.

Det prioriteres midler til å videreføre arbeidene med skredsikring langs Skredestranda på E39 i Vestland samt utbedre en rekke skredpunkter på rv. 7 i Buskerud. Det blir også gjennomført en rekke punktvise skredsikringstiltak for å legge til rette for militær mobilitet på utvalgte strekninger.

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

For å legge til rette for gående og syklende utenfor byområder videreføres en rekke tiltak i 2027, bl.a. langs E14 på strekningen Stjørdal–Hegramo i Trøndelag, E18 på strekningen Askim–Mysen i Østfold, E39 på strekningen Gismarvik–Aksdal i Rogaland og rv. 19 ved Skoppum jernbanestasjon i Vestfold.

Det prioriteres å videreføre målrettede trafikksikkerhetstiltak. F.eks. videreføres anleggsarbeidene med prosjektet Ølen–Mørkeli på E134 i Rogaland, som en del av Haugalandspakken, enkelte tiltak på rv. 9 i Setesdal i Agder, forsterket midtoppmerking på strekningen Åsbrekkegjelet–Skromle bru på E16 i Vestland samt utbedring av enkelte strekninger på E134 i Telemark.

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

Innenfor modellen for utbedringsstrekninger legges det til rette for en trinnvis utvikling av utvalgte deler av riksveinettet. Denne gjennomføringsformen velges på deler av riksveinettet der det er mest hensiktsmessig å utvikle eksisterende infrastruktur, fremfor å bygge nytt. En etterevaluering av E16 Valdres gjennomført av Menon Economics i 2025 viser at målrettede utbedringstiltak kan gi betydelige gevinster for trafikksikkerhet og fremkommelighet. For å styrke prioritering og oppfølging av måloppnåelse har Statens vegvesen etablert et eget styringssystem for utbedringsstrekninger med samfunnsmål, effektmål og indikatorer for å følge opp måloppnåelsen på den enkelte strekning.

I 2027 kan det bli aktuelt å sette i gang nye tiltak på utbedringsstrekninger. Det vil også videreføres arbeid på en rekke utbedringsstrekninger som er startet opp eller forventes startet opp i 2026, bl.a.

- E16 i Valdres på strekningen Lomen–Hausåker i Innlandet
- rv. 9 Setesdal på strekningen Geiskeli–Badstogdalen og ved Frøysnes i Agder
- E6 Grong–Nordland grense på strekningen Harran–Trones i Trøndelag
- rv. 70 Oppdal–Øygarden med ny Fale bru i Møre og Romsdal
- rv. 80 Sandvika–Sagelva i Nordland

Flere tiltak på Nasjonale turistveier videreføres i 2027.

Tunnelutbedringsprogrammet

I 2027 videreføres tunnelutbedringsprogrammet med allerede igangsatte prosjekter.

Gjennom programmet utbedres tunneler med lengde på over 500 meter, for å ivareta kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Dette er nødvendig for å ivareta både fremkommeligheten og trafikksikkerheten i disse tunnelene. Det gjenstår å utbedre åtte tunneler på den delen av riksveinettet som inngår i det transeuropeiske veinettet (TERN). Det er lagt til grunn at 20 andre tunneler på TERN over tid skal erstattes med nye veistrekninger, og de utbedres derfor ikke. Dette gjelder seks tunneler på strekningen Arna–Stanghelle og to på strekningen Hylland–Slæn på E16 i Vestland samt tolv tunneler på strekningen Megården–Mørsvikbotn på E6 i Nordland. Det vises til omtale av Fellesprosjektet Vossebanen/ E16 Arna–Stanghelle og E6 Megården–Sommerset under *Nærmere om investeringene*.

I tillegg til E16 Hylland–Slæn gjenstår det fortsatt å avklare videre fremdrift for arbeidene med utbedringene av E39 Fløyfjelltunnelen og E39 Eidsvågtunnelen i Vestland. For disse tunnelene pågår det arbeid med å avklare grensesnitt mot utbyggingen av Bybanen mot Åsane og forlengingen av dagens Fløyfjelltunnel mot Åsane. I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt til grunn oppstart av utbedringene i planperioden, avhengig av tilstrekkelige avklaringer knyttet til Bybanen til Åsane der det nå pågår arbeid med ny reguleringsplan for en del av traseen. Videre er oppstart av arbeidene med E39 Lotetunnelen i Vestland utsatt, da det er gjort nye vurderinger av alternative løsninger for tunnelen. Statens vegvesen har tilrådd at eksisterende Lotetunnel bør erstattes med en ny tunnel, både av hensyn til kostnader og trafikkavvikling ved ev. rehabilitering av dagens tunnel. Prosjektet vil bli vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040.

I tillegg til tiltak i tunneler på TERN pågår det arbeid i enkelte tunneler på det øvrige riksveinettet.

Statens vegvesen gjennomfører ved behov avbøtende sikkerhetstiltak for de gjenstående tunnelene som ikke utbedres i 2027.

Byvekstavtaler

Denne underkategorien består av mindre investeringer i gang-, sykkel- og kollektivtiltak som bygger opp under nullvekstmålet.

Midlene blir brukt til riksveitiltak i byområder der det er inngått byvekstavtaler eller andre avtaler med nullvekstmålet som overordnet mål. I 2027 vil midlene i hovedsak bli brukt til å bygge sammenhengende sykkelveinett i flere byområder, noe som vil bidra til å nå de nasjonale målene om økte sykkelandeler. I tillegg blir det gjennomført enkelte tiltak for å bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten. Midlene vil i all hovedsak bli brukt til å videreføre allerede igangsatte prosjekter. Se også omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak, *Byomtaler – byvekstavtaler*.

Post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/ E16 Arna–Stanghelle

Det foreslås å bevilge 943,0 mill. kr. Det anslås en fordeling med 491 mill. kr til jernbanedelen og 452 mill. kr til veidelen av prosjektet.

Prosjektet er organisert som et felles prosjekt mellom Bane NOR SF og Statens vegvesen.

I 2027 vil de forberedende arbeidene i prosjektet videreføres med bl.a. prosjektering og grunnerverv. I tillegg vil arbeidene med den første av de store entreprisene videreføres. Entreprisen omfatter bygging av tre anleggstunneler fra Sørfjorden til de fremtidige vei- og jernbanetunnelene. Arbeidene er ventet startet opp høsten 2026. Prosjektet er ventet åpnet for trafikk i 2039. Det vises til *Nærmere om investeringene* for omtale av prosjektet.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås å bevilge 349,3 mill. kr.

I 2010 ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*.

Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået. I 2027 er det lagt til grunn en renteforutsetning for kompensasjonen på 4,0 pst. På bakgrunn av forutsetninger for ordningen innebærer gjeldende rentenivå en bevilgning på 349,3 mill. kr i 2027.

Tabell 4.5 Fylkesfordeling av rentekompensasjon

(i 1000 kr)

Fylke	Rentekompensasjon for 2027
Østfold	16 018
Akershus	26 167
Buskerud	16 251
Oslo	21 602
Innlandet	36 849
Vestfold	12 730
Telemark	13 671
Agder	22 879
Rogaland	24 590
Vestland	47 293
Møre og Romsdal	21 775
Trøndelag	37 785
Nordland	25 420
Troms	17 029
Finnmark	9 241
Sum	349 300

Post 67 Militær mobilitet på fylkesveier

Det foreslås å bevilge 95,6 mill. kr.

Tilskuddsordningen ble opprettet i 2025. Formålet er å sette fylkeskommunene i stand til å gjennomføre tiltak på 14 identifiserte bruer på fylkesveinettet som er kritiske for militær mobilitet. Statens vegvesen forvalter ordningen.

Post 68 Tilskudd for Tretten bru

Det foreslås å bevilge 25,1 mill. kr.

I Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024), ble det bevilget midler for å dekke Innlandet fylkeskommunes merutgifter i 2022, 2023 og 2024 som følge av kollapsen av Tretten bru i 2022. Regjeringen varslet samtidig at den la opp til å dekke fremtidige utgifter til ny permanent bru samt ev. gjenstående merutgifter etter brukollapsen. Det er anslått utgifter på om lag 300 mill. kr etter 2027.

Tilskuddet skal dekke Innlandet fylkeskommunes utgifter til opprydding, leie og oppsett av midlertidig bru samt å planlegge og bygge ny permanent bru. I 2027 vil tilskuddet dekke utgifter til midlertidig bru og utgifter knyttet til ny permanent bru.

Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften

Det foreslås å bevilge 3 939,3 mill. kr.

Rutetilbudet fra 2026 videreføres i stor grad i 2027. Ny kontrakt for drift av E39 Lavik–Oppedal i Vestland startet opp 1. september 2026. I den forbindelse fikk sambandet økt frekvens, og helårseffekt av denne endringen kommer i 2027. Budsjettforslaget legger til rette for å inngå nye kontrakter for drift av sambandene E39 Anda–Lote, rv. 5 Mannheller–Fodnes, rv.13/55 Vangsnes–Hella–Dragsvik i Vestland og rv. 19 Moss–Horten i Vestfold og Østfold innen utgangen av 2027.

Det er en stadig utvikling i digitalisering og automatisering i ferjesektoren. Som følge av den nye kontrakten for drift av Lavik–Oppedal utvikles en rekke nye løsninger. Dette inkluderer bl.a. automatisert lasting og lossing av ferjene samt et kontrollsenter på land for overvåking og mulighet for kontroll av ferjene.

I riksveiferjedriften har det over tid blitt krevd null- eller lavutslippsteknologi i alle nye anbud der det ligger til rette for det, og det forventes derfor at 34 av 45 hovedfartøy bruker batteri eller hydrogen i ordinær drift innen utgangen av 2027. Regje-

ringen har i tillegg innført krav om nullutslipp av klimagasser ved offentlige anbud av ferjer og ferjetjenester for anbud som kunngjøres etter 1. januar 2025. Dette gjelder også riksveiferjedriften og bidrar til at Statens vegvesen fortsetter arbeidet med å redusere klimagassutslippene fra ferjedriften.

Fullmakten til å fravike kontantprinsippet ved føring av inntekter og utgifter i riksveiferjedriften foreslås videreført i 2027, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås å bevilge 738,4 mill. kr.

Det er satt av 542 mill. kr til å videreføre den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017 for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Denne ordningen gjelder i hovedsak bompengeprosjekter utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 66 Tilskudd til byområder. Ordningen gjelder for prosjekter der bompengeopplegget ble lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. I tillegg omfattes prosjektet E39 Rogfast i Rogaland, jf. Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland* og Innst. 294 S (2016–2017). Tilskuddsordningen innebærer at bompengetakstene er om lag 10 pst. lavere i de aktuelle prosjektene.

Til sammen har 42 prosjekter fått tilsagn om tilskudd i den opprinnelige ordningen. 15 av prosjektene vil være avviklet innen utgangen av 2026. Ved utgangen av 2027 vil det kun være bompengeinnkrevingen i prosjektet E39 Rogfast som ennå ikke har startet opp.

Det settes av 63,7 mill. kr til å videreføre fritak for innkreving i bom på sidevei for prosjektet E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet i 2027. Prosjektet har siden 2021 fått tilskudd for å dekke inn reduserte bompengeinntekter på grunn av midlertidig stans av innkrevingen i bommer på sideveier.

Videre settes det av 132,7 mill. kr til å videreføre ordningen med fritak på sidevei og halv takst på hovedvei for prosjektet rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

I tråd med anmodningsvedtak nr. 1247 av 20. juni 2025 ble det gitt et ekstraordinært tilskudd til rv. 13 Ryfast for å sikre en takstreduksjon på ytterligere 33 pst. for perioden 1. juli 2025–31. desember 2026. Det er lagt til grunn at den ekstraordinære takstreduksjonen på 33 pst. ikke videreføres i 2027. Dette innebærer at bompengetakstene økes til nivået som gjaldt før det ekstraordinære tilskuddet ble innført, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 1247 av 20. juni 2025 i kapittel 2.2 i Del I.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Salgsinntekter m.m.	208 588	172 700	179 100
02	Diverse gebyrer	505 631	611 700	634 300
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	109 362	141 200	126 400
04	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	772 023	805 000	905 600
	Sum kap. 4320	1 595 604	1 730 600	1 845 400

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 179,1 mill. kr.

De største inntektene på posten kommer fra leie, eiendomssalg, salg av kjennemerker og ledsagertjenesten for spesialtransport. Inntektene er usikre, fordi omfanget av oppgaver og aktiviteter varierer over tid.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 634,3 mill. kr.

Stadig flere bruker Statens vegvesens selvbetjeningsløsninger. For å sikre kostnadsriktige gebyrer og stimulere til økt bruk av selvbetjente tjenester er det innført differensierte gebyrer for flere tjenester.

Det planlegges en ny løsning for dagsprøvekjennemerker, der ordinære kjennemerker brukes. Gebyret for bruken av den midlertidige brukstillatelsen vil bli prissatt kostnadsriktig.

Gebyrene justeres i tråd med generell prisstigning.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettert med inntekter på 126,4 mill. kr.

Inntektene dekker utbedring av skader som kjøretøy har påført bl.a. veiutstyr og som betales av forsikringsselskapene. Omfanget av forsikringsskader er usikkert og varierer fra år til år.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

Det foreslås budsjettert med inntekter på 905,6 mill. kr.

Posten gjelder budsjetterte billettinntekter i kontrakter der inntektene tilfaller staten. Ved beregning av inntektsnivået er takstene forutsatt prisjustert med 3,7 pst. fra 1. januar 2027. Det er også forutsatt at trafikkvolumet er noe høyere enn i 2026. Billettinntektene påvirkes i tillegg bl.a. av rabattandeler og andel nullutslippskjøretøy.

Ordningene for gratis ferje og reduserte takster i ferjedriften videreføres i 2027.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1321 Nye Veier AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 755 000	6 998 200	7 257 100
	Sum kap. 1321	6 755 000	6 998 200	7 257 100

Statens mål som eier av Nye Veier, er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbaneprosjektene som selskapet har fått ansvaret for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere utbyggingskostnader, økt nytte for trafikantene, lavere klimagassutslipp fra bygging, mindre arealbeslag og sikker utbygging av trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

Nye Veiers prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom strekningene i selskapets porteføljе, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten og redusere klima- og miljøkostnadene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store muligheter til kostnadsbesparelser som brukes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 7 257,1 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn 2 250 mill. kr i bompengefinansiering.

Forslaget er i tråd med modellen for selskapet som er beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036. Det foreslås å videreføre fullmakten til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier for fremtidige budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak.

Bevilgningen gjelder vederlag til Nye Veier i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet, bl.a. til planlegging og annet forberedende arbeid, utbygging av veier og drift og vedlikehold av veier selskapet har bygd ut.

I 2027 har selskapet foreløpig lagt opp til anleggsstart på prosjektet E39 Blørstad–Lyngdal, delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, i Agder.

I 2027 vil selskapet fortsette med utbyggingsaktivitet i prosjektene

- E6 Ranheim–Værnes, delprosjekt på E6 Ranheim–Åsen, i Trøndelag
- E6 Storhove–Øyer, delprosjekt på E6 Moelv–Øyer, i Innlandet
- E6 Roterud–Storhove, delprosjekt på E6 Moelv–Øyer, i Innlandet
- E39 Mandal–Blørstad, delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, i Agder

Samferdselsdepartementet har fra opprettelsen av Nye Veier 1. januar 2016 inngått veiutbyggingsavtaler med Nye Veier med samlet avtalt vederlag, inkl. bompengebidrag, på i underkant av 170 mrd. 2027-kr. I tillegg er det i 2026 inngått strekningsutviklingsavtale for rv. 13 Skare–Voss.

De enkelte prosjektene er omtalt i *Nærmere om investeringene*.

Prosjekter under planlegging

Nye Veier utvikler prosjektene i oppstartporteføljen og tilleggsporteføljen gitt gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, jf. Innst. 416 S (2018–2019). Videre er selskapet i gang med å utvikle prosjektene i porteføljeutvidelsen, jf. Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og Innst. 653 S (2020–2021), og endringer gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024).

Før Nye Veier prioriterer prosjektene for utbygging, arbeider selskapet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten både for det enkelte prosjekt og for den samlede prosjektporteføljen. Dette gjør selskapet hovedsakelig ved å se nærmere på hva prosjektet skal løse, vurdere prosjektinnhold, muligheter for bedre måloppnåelse, økt nytte og reduserte kostnader. Prosjektutviklingen og det formelle planarbeidet etter plan- og bygningsloven gjøres i tett dialog med berørte kommuner og fylkeskommuner. Selskapet legger bl.a. vekt på hensynet til klima, miljø og dyrket mark i prosjektutviklingen og planprosessene. Nye Veier følger Statens vegvesens veinormaler og håndbøker for konsekvensanalyser, der bl.a. virkninger på miljø, areal og naturmangfold vurderes og vektes.

Det vises til *Nærmere om investeringene* for omtale av enkeltprosjekter der selskapet har anslått at utgifter til planleggingsaktiviteten i 2027 overstiger 25 mill. kr.

Drift og vedlikehold

Nye Veier drifter og vedlikeholder totalt 183 km med riksvei som selskapet har bygd, inkl. strekninger som planlegges åpnet i 2026

- E39 Kristiansand vest–Mandal, delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, i Agder
- E39 Herdal–Røyskår, delprosjekt på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, i Agder
- E18 Tvedestrand–Arendal i Agder
- E18 Langangen–Dørdal i Telemark
- E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet
- E6 Kvål–Melhus, delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus, i Trøndelag
- E6 Berkåk–Vindåsliene, delprosjekt på E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus, i Trøndelag
- E6 Kvithammer–Åsen, delprosjekt på E6 Ranheim–Åsen, i Trøndelag

I tillegg kommer av- og påkjøringsramper og tilførselsveier.

Nye Veiers arbeid med drift og vedlikehold har frem til i dag hovedsakelig vært veidrift, siden porteføljen har bestått av nybygde veistrekninger med lite vedlikeholdsbehov. Det er dialog mellom selskapet og Statens vegvesen om drift og vedlikehold av enkelte strekninger. Statens vegvesen drifter foreløpig strekningene E6 Kvål–Melhus for Nye Veier samt E6 Berkåk–Vindåsliene når denne etter planen åpner sent i 2026. Nye Veier har egne avtaler for veidrift i Trøndelag for strekninger som ikke driftes av Statens vegvesen. Hensikten er å oppnå effektiv drift gjennom lengre sammenhengende driftsstrekninger.

Nye Veier overtar ansvaret fra Statens vegvesen for drift og vedlikehold for den 110 km lange strekningen rv. 13 Skare–Voss i Vestland fra 1. september 2027 og den 150 km lange strekningen E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal fra 1. september 2028. Nye Veier planlegger konkurranseutsetting av driftskontrakt på den første strekningen i løpet av høsten 2026.

Selskapets driftskontrakter har minimumskrav og tildelingskrav på klima og miljø. Driftskontraktene bygger på funksjonskrav der driftsentreprenørene bl.a. gjennom oppetidsmålinger får betalt for åpen og tilgjengelig vei. Kontraktene belønner effektiv veidrift og kostnadseffektivitet uten at dette går på bekostning av trafikantenes behov for åpen og tilgjengelig vei.

Nye Veier fortsetter å effektivisere drift og vedlikehold gjennom digitalisering. Det brukes et digitalt driftssystem som understøtter overgangen fra erfaringsbasert til tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet. Driftssys-

temet oppdateres på grunnlag av utførte inspeksjoner og/eller avvik som oppdages gjennom digital samhandling mellom Nye Veier og driftsentreprenørene. Dette gir Nye Veier mulighet til å kartlegge og systematisere tilstanden på veiene. Nye Veier har inngått avtale om automatisk datainnhenting ved hjelp av skanning og bilder fra kamerautstyr montert på kjøretøy. Datainnsamlingen gir informasjon om tilstand på veikropp og veiobjekter, terrenget langs veien mv. Resultatene fra datainnsamlingen blir analysert. Avvik mot gjeldende standard eller egne krav rapporteres i Nye Veiers drifts- og vedlikeholdssystem.

Kap. 1323 Vegtilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Driftsutgifter	21 357	22 100	24 400
	Sum kap. 1323	21 357	22 100	24 400

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 24,4 mill. kr som er en økning på 9,4 pst. fra saldert budsjett 2026. Økningen legger til rette for at Vegtilsynet i 2027 kan utpekes som tilsynsmyndighet for vei- og trafikk etter digitalsikkerhetsloven med tilhørende forskrift.

Vegtilsynet fører tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier etterlever sikkerhetskravene for riksveiinfrastrukturen. Tilsynsvirksomheten er risikobasert og prioriteres ut fra vurderinger av hvor sikkerhetsutfordringene er størst, og der tilsynets innsats ventes å få størst effekt. Formålet er å styrke trafikksikkerheten på riksveinettet.

Videre følger Vegtilsynet opp sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon innen veisektoren og bidrar til utviklingen av et sikkert og formålstjenlig veinett. Dette skjer bl.a. gjennom forslag til regelverksendringer, initiativ til forsknings- og utviklingsarbeid og deltakelse i internasjonalt samarbeid. Vegtilsynet har også ansvar for å kontrollere etterlevelse av forskriftsfestede krav til trafikkinformasjon, som skal bidra til økt trafikksikkerhet og bedre trafikantinformasjon.

Vegtilsynet har tilsynsmyndighet for riks- og europaveier, men bidrar til økt trafikksikkerhet på hele veinettet gjennom informasjon- og erfaringsdeling med fylkeskommuner, kommuner og andre aktører. Vegtilsynet vil i 2027 videreføre arbeidet med informasjons- og erfaringsdeling. Målet er å styrke kunnskapsgrunnlaget og bidra til bedre sikkerhetsstyring.

Bompenger

Bompenger utgjør en viktig del av finansieringen av veiprosjekter og bypakker i regi av fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier.

Bompenger stilt til disposisjon og innbetalte bompenger er ulike størrelser og kan ikke sammenliknes direkte. Bompenger stilt til disposisjon er midler bompengeselskapene stiller til rådighet for utbyggingsprosjektene i byggefasen, i henhold til bompengenes andel av prosjektenes finansieringsplaner. Ved etterskuddsinnkreving av bompenger, som er vanlig i strekningsvise prosjekter, må bompengeselskapene ta opp lån i løpet av byggefasen for å kunne stille slike midler til rådighet for prosjektene. Innbetalte bompenger er midler som bompengeselskapene krever inn fra bilistene først når veien er ferdig bygd og åpnet for trafikk, for å tilbakebetale sine lån.

I bypakker kreves bompengene inn samtidig med gjennomføringen av prosjektene. Bompengeinntektene brukes direkte til å dekke prosjektkostnadene, men det er i noen bypakker likevel gitt anledning til låneopptak, bl.a. for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjekter. Slik kan det også i bypakker være tilfeller der bompenger stilt til disposisjon og årlige bompengeinntekter ikke nødvendigvis sammenfaller. Det er også i enkelte bypakker åpnet opp for at bompenger kan brukes til drift av kollektivtransport.

Tabell 4.6 viser bompenger som er stilt til disposisjon til investeringer i årene 2018–2025, prognoser for 2026 og anslag for 2027, fordelt på riks- og fylkesveier.

Tabell 4.6 Bompenger stilt til disposisjon fra bompengeselskapene til investeringer

Mill. 2027-kr

År	På riksvei	På fylkesvei (inkl. Oslo kommune)	Totalt
2018	11 224	6 386	17 610
2019	8 669	8 495	17 164
2020	10 533	6 762	17 295
2021	6 217	5 571	11 788
2022	7 507	6 287	13 794
2023	15 175	6 778	21 954
2024	14 413	6 534	20 880
2025	9 917	6 967	16 884
2026 Prognose	13 500	7 550	21 050
2027 Anslag	11 900	8 800	20 700

I 2025 ble det stilt til disposisjon om lag 9,9 mrd. kr i bompengefinansiering til tiltak på riksvei. Dette er noe lavere enn det som ble lagt til grunn i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

For 2026 ventes bompengefinansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 13,5 mrd. kr. Dette er om lag som lagt til grunn i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet.

For 2027 ventes bompengefinansiering av tiltak på riksvei å utgjøre om lag 11,9 mrd. kr.

Av forutsatte bompenger stilt til disposisjon på fylkesvei er det for 2027 lagt til grunn at om lag 4,5 mrd. kr går til kollektivtrafikktiltak i de fire største byområdene med byvekstavtaler. Resterende beløp, 4,3 mrd. kr, forutsettes brukt til øvrige fylkesveiprosjekter.

I tillegg er det lagt opp til om lag 1,8 mrd. kr til drift av kollektivtransport, i hovedsak fra Oslopakke 3.

Innbetalte bompenger

Tabell 4.7 viser innbetalte bompenger fra trafikantene til bompengeselskapene på riks- og fylkesveier i årene 2018–2025, prognose for 2026 og anslag for 2027.

Tabell 4.7 Innbetalte bompenger fra bompengeinnkreving på riks- og fylkesvei

	Mill. 2027-kr
År	Innbetalte bompenger[1]
2018	14 722
2019	15 424
2020	14 897
2021	14 906
2022	15 705
2023	17 168
2024	17 311
2025	18 004
2026 Prognose	18 917
2027 Anslag	19 440

[1] Tallene for innbetalte bompenger fra trafikantene er basert på etterskuddsvis rapportering fra bompengeselskapene. Prognosen for innbetalte bompenger for 2026 er basert på rapporterte inntektsprognoser fra bompengeselskapene for de enkelte bompengeprosjektene.

Trafikantene betalte 18 mrd. kr i bompenger i 2025. Dette er 0,7 mrd. kr mer enn året før. Per 15. juli 2026 var 65 bompengeprosjekter enten i drift eller vedtatt. Siden 1. januar 2025 er det vedtatt seks nye prosjekter. I 2025 ble innkrevingen avsluttet i to prosjekter, i tillegg til en delstrekning i et prosjekt. Ved utgangen av juli 2026 var ytterligere tre prosjekter avviklet. For tre av prosjektene som er avviklet etter 1. januar 2025, har innkrevingen fortsatt i samme område med nye vedtatte prosjekter eller faser.

Nærmere om investeringene

Investeringer på riksvei finansieres av statlige midler og ekstern finansiering. I forslaget for 2027 består ekstern finansiering i sin helhet av bompenger. Til sammen legges det opp til 25 mrd. kr i statlige midler til riksveiinvesteringer, inkl. bevilgningen til Nye Veier som i hovedsak går til utbygging. Videre er det anslått 11,9 mrd. kr i bompengefinansiering av tiltak på riksvei.

Under redegjøres det i hovedtrekk for prioriteringene på riksvei innenfor den enkelte transportkorridor i 2027. Redegjørelsen omfatter både Statens vegvesens og Nye Veiers planlagte aktivitet.

For Statens vegvesen omtales alle prosjekter med vedtatt kostnadsramme. Terskelverdien for når en kostnadsramme skal legges frem for Stortinget i veiprosjekter er 1 000 mill. kr. I tillegg omtales prosjekter som gjennomføres som offentlig-privat samarbeid (OPS), der Stortinget har vedtatt øvre rammer for investering, drift og vedlikehold av prosjektet. For Nye Veier omtales alle prosjekter over 1 000 mill. kr der Samferdselsdepartementet har inngått veiutbyggingsavtale med selskapet og det pågår utbygging. I tillegg omtales enkelte tiltak under 1 000 mill. kr.

For Statens vegvesens prosjekter med prognose for sluttkostnad over 1 000 mill. kr, men der det ennå ikke er lagt frem forslag om kostnadsramme for Stortinget, omtales utgifter til planlegging, grunnerverv og forberedende arbeider dersom anslåtte utgifter overstiger 25 mill. kr i budsjettåret. Gjennomføringen av slike tiltak kan gå ut over budsjettåret, jf. forslag til romertallsvedtak. For Nye Veier omtales prosjekter der selskapet har anslått at utgifter til planlegging overstiger 25 mill. kr i budsjettåret.

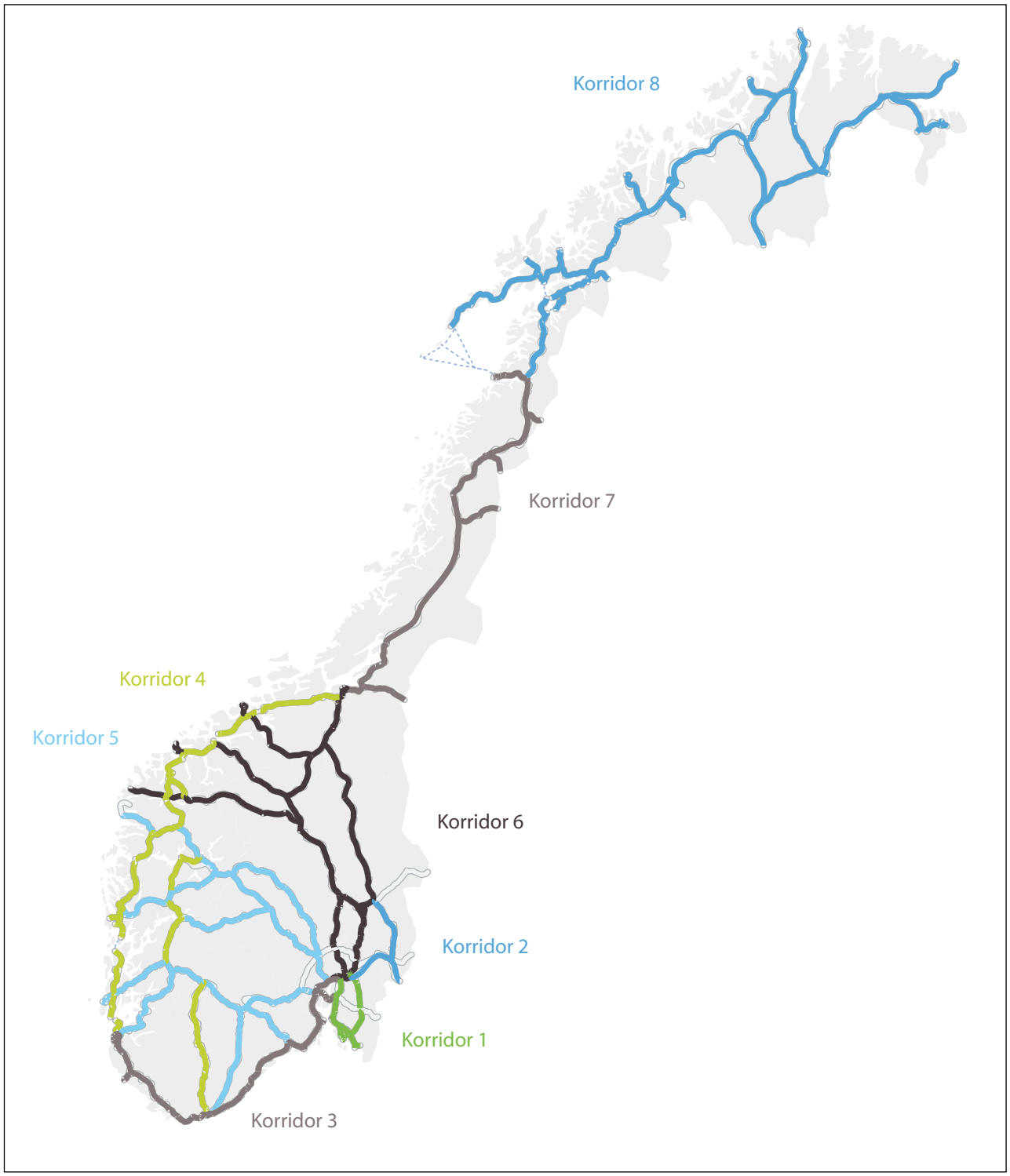
Kostnadsramme for prosjekter vedtatt av Stortinget er pris- og valutakursjustert i samsvar med fullmakt.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

Korridoren er den viktigste landbaserte transportforbindelsen mellom Norge og Europa for person- og godstransport. E6 Oslo–Svinesund er en del av Det nordiske triangel Oslo–København–Stockholm, mens rv. 22 Lillestrøm–Fredrikstad gir mulighet for omkjøring øst for E6. Den går i et tett befolket område og er viktig for næringstransporten til og fra Sverige og resten av Europa. Statens vegvesen har oppgradert flere tunneler på E6 med stor trafikk. På veinettet er det problemer med kapasiteten inn mot Oslo og Lillestrøm og i Nedre Glomma-regionen.

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger

Det legges opp til å gjennomføre enkelte miljø- og servicetiltak. Innenfor Bypakke Nedre Glomma fase 2 er det lagt til grunn bruk av bompenger til flere tiltak. Anleggsarbeidene for prosjektet rv. 22 Hafslund–Dondern i Sarpsborg kommune videreføres.



Figur 4.4 Transportkorridorene for riksveinettet

Kilde: Statens vegvesen

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor

Ørje og Magnor er viktige grenseoverganger til Sverige. Korridoren inngår i Det nordiske triangel. Den er viktig for godstransport og har en viktig øst-vest-funksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer i korridoren.

E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo

Det prioriteres midler til å videreføre enkelte gang- og sykkeltiltak, bl.a. som en del av statens bidrag i byvekstavtalen for Oslo-området.

E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss

Det prioriteres midler til enkelte mindre trafikksikkerhetstiltak.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Korridoren er en viktig transportåre for person- og godstransport. Bl.a. er E39 viktig for transport av varer og folk mellom Vestlandet og Europa. Korridoren binder sammen en rekke større bo- og arbeidsmarkeder. De senere år er det gjennomført betydelige investeringer i korridoren som har ført til bedre fremkommelighet og redusert reisetid for både person- og godstransport. I tillegg har oppgraderinger økt trafikksikkerheten.

Deler av riksveinettet har ikke tilfredsstillende standard. Fremkommeligheten langs enkelte delstrekninger og i byområder blir påvirket av at veien stenges bl.a. på grunn av ulykker.

E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger

Det legges til grunn statlige midler og bompenger fra Bypakke Nord-Jæren til å videreføre forberedende arbeider på prosjektet E39 Figgjo–Ålgård i Rogaland. Se omtale av videre arbeid i prosjektet i kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer.

For å ivareta sikkerheten til nytt regjeringskvartal bygges Hammersborgtunnelen og deler av Vaterlandstunnelen på Ring 1 i Oslo kommune om. Prosjektet gjennomføres i regi av Statens vegvesen i nært samarbeid med Statsbygg og finansieres over Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets budsjett, jf. omtale i Prop. 1 S (2026–2027) for Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet.

Det prioriteres statlige midler til å videreføre byggingen av ny Eigerøy bru på rv. 426 i Rogaland. I tillegg videreføres enkelte tiltak for fotgjengere og syklister samt enkelte fornyingstiltak.

Det legges opp til å bruke bompenger til å videreføre enkelte gang- og sykkeltiltak som inngår i byvekstavtalen for Kristiansandsregionen, jf. omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Videre legges det til grunn statlige midler og bompenger fra Bypakke Nord-Jæren til restfinansiering av utbyggingen av E39 Osli–Hove i Rogaland. Prosjektet åpnet for trafikk i august 2026.

For E39 mellom Lyngdal vest i Agder og Ålgård i Rogaland pågår arbeid med planlegging av delstrekningene Bilstad–Bue i Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner og Øyna–Bilstad i Lund kommune.

Arbeidet er kommet lengst for delstrekningen Bilstad–Bue, der det pågår arbeid med å utarbeide detaljreguleringsplan med konsekvensutredning. Det forventes oppstart av planarbeid for delstrekningen Øyna–Bilstad i 2027.

For prosjektet E18 Arendal–Grimstad i Agder pågår prosjektarbeid som forberedelser til oppstart av planarbeid.

Det pågår videre arbeid med bl.a. reguleringsplan på strekningen E18 Ramstadsletta–Slependen–Nesbru i Akershus. I arbeidet med en løsning for å sikre nødvendig fremkommelighet på strekningen må det også tas hensyn til at eksisterende bruer nærmer seg sin levetid.

Tabell 4.8 E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E18	Lysaker–Ramstadsletta, Akershus	24 967	22 252
E134	Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, Akershus	8 388	8 388
E18/E39	Gartnerløkka–Kolsdalen, Agder	6 342	5 637
E39	Kristiansand vest–Lyngdal vest, Agder[1]	34 168	
E39	Smiene–Harestad, Rogaland[2]	6 577	5 633

[1] Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet.
[2] Jf. forslag til romertallsvedtak for kostnadsramme.

E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 38 S (2019–2020) *Utbygging og finansiering av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus* og Innst. 393 S (2019–2020).

Strekningen Lysaker–Ramstadsletta i Bærum kommune er 4,4 km lang og er en del av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker i Bærum og Drengsrud i Asker.

Prosjektet omfatter også fylkesveitiltak med bygging av firefelts vei mellom Gjønnes og E18 samt ny forbindelse til Fornebu i Bærum kommune. Det planlegges i tillegg sammenhengende sykkelvei på hele strekningen. Bygging av Lysaker kollektivterminal inngår i prosjektet.

Vestgående og østgående løp på E18 er planlagt åpnet for trafikk i henholdsvis 2027 og 2028. Hele prosjektet, inkl. lokalveier, er planlagt ferdig ved årsskiftet 2029/2030.

E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 88 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane og forskotering i vegsaker* og Innst. 333 S (2023–2024).

Utbyggingen omfatter et nytt tunnelløp parallelt med det eksisterende og med rømningsvei mellom løpene. I tillegg inngår utvidelse fra to- til firefelts vei mellom Måna og Vassum med nye løp i Frogn- og Vassumtunnelene. Prosjektet er totalt 14 km, hvorav tunnelen under Oslofjorden er 7,5 km.

Strekningen er del av en ytre ring rundt Oslo og tverrforbindelse mellom E6 og E18 med videre tilknytning til E134 mot Vestlandet. Prosjektet gir bedre fremkommelighet for trafikantene med en mer forutsigbar, trafikksikker og trygg kryssing av Oslofjorden i eksisterende trasé for E134.

Anleggsarbeidene startet opp i juni 2026, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2033.

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 95 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder* og Innst. 320 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av 1,4 km ny E18/E39 i Kristiansand kommune med nye kryss, bl.a. med Vestre Strandgate, bygging av vei på deler av Havnegata med adkomst til containerterminalen, prioriterte tiltak for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressvei. Eksisterende jernbanespor til industrien i Kolsdalen legges om.

Anleggsarbeidene i hovedkontrakten startet opp i september 2024, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2028.

E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest i Agder

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 89 S (2022–2023) *Endringer i utbyggingen og bompengeopplegget for E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder fylke* og Innst. 384 S (2022–2023).

Strekningen på om lag 60 km er planlagt som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Veien mellom Kristiansand og Mandal og delstrekningen Herdal–Røyskår forbi Lyngdal åpnet i 2021–2025.

Reguleringsplan er vedtatt for den gjenværende delstrekningen mellom Mandal og Herdal. Utbyggingen er delt i to. Det var anleggsstart på delstrekningen Mandal–Blørstad i 2025, og den ventes åpnet for trafikk i 2028. Det er lagt opp til anleggsstart på delstrekningen Blørstad–Herdal i 2027.

E39 Smiene–Harestad i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland* og Innst. 214 S (2016–2017). Innkrevingen ble forlenget i 2025, jf. Prop. 92 S (2024–2025) *Forlengd innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing av tilskot i belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda* og Innst. 357 S (2024–2025).

E39 Smiene–Harestad omfatter bygging av om lag 4,8 km ny firefelts vei mellom Smiene på Tasta i Stavanger kommune og Harestad i Randaberg kommune. Prosjektet omfatter bl.a. en kulvert på 400 meter på Tasta og tre planskilte kryss. Det vil gi bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet ved å etablere sammenhengende veistandard mellom Eiganestunnelen i sør og ny tunnel under Boknafjorden (Rogfast) i nord. Rogfast skal kobles til veinettet i Harestadkrysset, som er en

del av E39 Smiene–Harestad. Prosjektet er også en forutsetning for at det ikke skal bli et stort standardbrudd på strekningen mellom de to tunnelene. For å sikre at Rogfast kan åpnes som planlagt må utbyggingen av Smiene–Harestad ha kommet tilstrekkelig langt til at prosjektene kan testes sammen før åpningen av Rogfast. Statens vegvesen har anslått en prissatt netto nytte for prosjektet på -1 068 mill. 2026-kr og en netto nytte per budsjettkrone på -0,27.

Anleggsarbeidene ventes startet sent i 2027 eller tidlig i 2028. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2033.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Korridoren binder sammen byer langs kysten fra Rogaland til Trøndelag og er viktig bl.a. for eksportrettede næringer. E39 mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim er hovedåren for veitransport mellom byene. Inn mot de største byområdene er det mye trafikk. Standarden på veinettet, i kombinasjon med bl.a. mange ferjesamband, lave hastigheter og flaskehalser gir lange transporttider. Den betydelige satsingen på forbedring av vei og ferjetilbud på E39 mellom Stavanger og Trondheim de senere årene har bedret fremkommeligheten.

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger

Det settes av midler i byvekstavtalen for Bergensområdet til å videreføre enkelte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, jf. omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Ulike utbedringstiltak videreføres som bl.a. tilpassinger av ferjekaier på E39 i Vestland, utbedring av Veibustkrysset på E39 i Møre og Romsdal samt utbedring av flere tunneler på E39 og rv. 555. Det legges også opp til å gjennomføre enkelte skredsikringstiltak og videreføre flere tiltak for fotgjengere og syklister.

Tabell 4.9 E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Rogfast, Rogaland	35 233	29 290
Rv. 555	Damsgård- og Nygårdstunnelene, Vestland	1 350	1 258
Rv. 555	Sotrasambandet, Vestland[1]	30 039	

[1] Vedtatt øvre ramme for investeringer, drift og vedlikehold av OPS-prosjektet.

E39 Rogfast i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 54 S (2020–2021) *Auka finansieringsbehov og revidert fremdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland* og Innst. 150 S (2020–2021).

Det omfatter bygging av en undersjøisk tunnel i to løp på 26,7 km lang mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en tunnelarm til Kvitsøy på 3,7 km . Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg skjer i Harestadkrysset som er en del av prosjektet E39 Smiene–Harestad, jf. omtale i korridor 3.

Anleggsarbeidene startet i 2018, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2033.

Rv. 555 Damsgårds- og Nygårdstunnelene i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 17 S (2025–2026) *Endringar i statsbudsjettet 2025 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 75 S (2025–2026). Prosjektet i Bergen kommune omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

Oppgraderingen av Damsgårdstunnelen var ferdig høsten 2025. For Nygårdstunnelen er det lagt opp til å starte oppgraderingen våren 2027, og den ventes å bli ferdig i 2029.

Rv. 555 Sotrasambandet i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert og med OPS (Offentlig-privat samarbeid) som kontraktsform, jf. Prop. 41 S

(2017–2018) *Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 270 S (2017–2018).

Det omfatter 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv. 562 ved Storavatnet i Bergen kommune til kryss med fv. 561 ved Kolltveit i Øygarden kommune. 4,6 km av den nye veien går i tunnel. I prosjektet inngår ny firefelts bru på 900 meter med separat gang- og sykkelvei og tre mindre bruer.

I Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioritering i statsbudsjettet 2026* ble det opplyst at åpningen av prosjektet rv. 555 Sotrasambandet ble forsinket til tidligst fjerde kvartal 2027. OPS-selskapet varslet i september 2026 Statens vegvesen om at prosjektet vil bli ytterligere forsinket. Omfanget av forsinkelsen er fremdeles uavklart. Nå arbeides det med å kartlegge konkrete tiltak som kan redusere forsinkelsen og å lage en oppdatert fremdriftsplan.

E39 Ålesund–Trondheim

Det settes av midler til å finansiere årlig vederlag til OPS-prosjektet E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag.

Tabell 4.10 E39 Ålesund–Trondheim – prosjekt

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E39	Betna–Vinjeøra–Stormyra, Trøndelag	3 523	3 356

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter ombygging av tre delstrekninger på til sammen 28 km. I Heim kommune korter prosjektet inn E39 med 5 km, og veien legges utenom tettstedene Liabø og Vinjeøra. Strekningen bygges som tofelts vei, dels i eksisterende og dels i ny trasé.

Statens vegvesen inngikk kontrakt med arbeidsfellesskapet Bertelsen & Garpestad AS og Metrostav Norge AS om å gjennomføre prosjektet. Som følge av at Bertelsen & Garpestad i mars 2026 begjærte oppbud, er ferdigstillelse av de resterende arbeidene i prosjektet forsinket.

Anleggsarbeidene startet i 2020. Delstrekningen Leirvika–Renndalen åpnet for trafikk i 2022, mens delstrekningen Betna–Hestnes åpnet for trafikk i juni 2025. Siste delstrekning Stormyra–Staurset ventes åpnet for trafikk i 2027 mot tidligere forutsatt i 2025.

Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal

Flere utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak på strekningen rv. 9 fra Kristiansand til Haukeli i Agder videreføres. Det kan bli aktuelt å starte opp enkelte nye tiltak for bedre fremkommelighet og forutsigbarhet for trafikantene, bl.a. utbedring av enkelte bruer.

Nye Veier har ansvaret for strekningen mellom Skare og Voss på rv. 13 i Vestland. Selskapet inngikk i 2026 en strekningsutviklingsavtale med Samferdselsdepartementet som omfatter det samlede ansvaret på strekningen. Fra 1. september 2027 omfatter ansvaret også drift og vedlikehold på strekningen. Det planlegges og gjennomføres utbedringstiltak på strekningen i 2027. Prioriteringen av tiltakene baseres på effektmålene om redusert skredfare, bedre trafikksikkerhet, økt forutsigbarhet og økt samfunnssikkerhet.

Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Korridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund omfatter viktige forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet, bl.a. mellom landets to største byer. Den preges av lange transporttider, press inn mot byene, varierende veistandard, skredfare og perioder med stengte fjelloverganger på vinterstid. Strekningene inn mot byene har mye trafikk. På grunn av skredfare, flom og værutsatte fjelloverganger er det problemer med fremkommelighet og trafikksikkerhet i korridoren. En stor del av transporten har få alternative tilbud. Det er de senere år gjennomført betydelige investeringer, bl.a. skredsikring og utbedring av veinettet.

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til å videreføre prosjektet Tveit–Mørkeli på E134 i Rogaland. Prosjektet er en del av Haugalandspakken, jf. Prop. 123 S (2022–2023) *Revidert finansieringsopplegg på Haugalandet i Rogaland og Vestland fylkeskommuner (Haugalandspakken)* og Innst. 495 S (2022–2023).

Tabell 4.11 E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E134	Røldal–Seljestad, Vestland	5 548	-
Rv. 13	Lovraeidet–Rødsliane, Rogaland	1 664	1 558

E134 Røldal–Seljestad i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 99 S (2025–2026) *Endret kostnadsramme for riksveiprosjektet E134 Røldal–Seljestad i Vestland*. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 44 S (2023–2024) *Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland* og Innst. 249 S (2023–2024).

Det omfatter en tunnel på 12,7 km fra Røldal til Seljestad i Ullensvang kommune. I tillegg inngår bygging av 1,3 km ny vei i dagen, nytt veikryss på Seljestad og Liamyrane.

Statens vegvesen inngikk kontrakt med arbeidsfellesskapet Bertelsen & Garpestad AS og Metrostav Norge AS om å gjennomføre prosjektet. I mars 2026 begjærte entreprenøren Bertelsen & Garpestad oppbud, noe som bl.a. økte kostnadene til å gjennomføre prosjektet. Det var derfor behov for å øke kostnadsrammen, jf. Prop. 99 S (2025–2026) *Endret kostnadsramme for riksveiprosjektet E134 Røldal–Seljestad i Vestland* og Innst. 453 S (2025–2026). I september 2026 inngikk Statens vegvesen en avtale med Metrostav Norge AS om videreføring av arbeidene i prosjektet. Statens vegvesen arbeider med å oppdatere prognosen for sluttkostnad.

Anleggsarbeidene startet våren 2025, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2030.

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet.

Det omfatter skredsikring av strekningen i Suldal kommune med bygging av en tunnel på om lag 3 km og i alt 1,5 km vei i dagen. I forbindelse med kryss i Lovraeidet bygges det også en kollektivterminal, og ved krysset og tunnelpåhugg skal det bygges en stor veifylling med støttefylling.

Anleggsarbeidene startet høsten 2025, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2029.

Rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug

Det prioriteres midler til å videreføre enkelte punktvise skredsikringsstiltak på rv. 7 i Eidfjord kommune i Vestland samt videreføre utbedringen av rv. 52 på delstrekningen Storeskar–Galdane i Buskerud.

Videre er det lagt til grunn bompenger til enkelte utbedringstiltak på rv. 7 på strekningen Kittilsvik–Flå og til forberedende arbeider på prosjektet rv. 7 Ørgenvika–Kittilsvik, jf. Prop. 77 S (2024–2025) *Vidareføring av bompengeinnkrevjing på rv. 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud for å påskunde utbetringar av rv. 7 vidare gjennom Hallingdal* og Innst. 394 S (2024–2025).

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Det er lagt til grunn bompenger til restfinansiering av prosjektet E16 Bjørum–Skaret i Buskerud. Denne strekningen gir en raskere og mer forutsigbar forbindelse mellom Oslo, Ringerike og vestlige deler av Innlandet og Vestlandet.

Videre kan det bli aktuelt å starte opp enkelte nye mindre tiltak, f.eks. skredsikringstiltak på E16 på strekningen Stanghelle–Voss i Vestland. Det prioriteres også midler til å videreføre enkelte trafikksikkerhets- og skredsikringstiltak og til arbeidene med å utbedre E16 i Valdres på delstrekningen Lomen–Hausåker.

Tabell 4.12 E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E16	Bjørum–Skaret, Akershus og Buskerud	7 127	6 552
E16	Lærdalstunnelen, Vestland	3 062	2 764
E16	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, Vestland	52 137	43 525

E16 Lærdalstunnelen i Vestland

Tunneloppgraderingsprosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter en rekke tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. Bl.a. skal det bygges flere nye tekniske bygg med tilhørende bergrom. Ventilasjonen oppgraderes ved at eksisterende ventilasjonsanlegg blir supplert med to nye sjaktventilatorer i en ny ventilasjonstunnel. I tillegg skiftes lysanlegget, det bygges nødstasjoner samt installeres ledelys og nytt overvåkingssystem.

Arbeidene med å oppgradere tunnelen ventes å starte opp høsten 2026, mot tidligere planlagt i 2025, og ventes ferdig i 2029.

Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 97 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark* og Innst. 365 S (2024–2025). Det gjennomføres som et fellesprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR.

Prosjektet omfatter 28,8 km ny vei og 27,4 km ny jernbane i et felles tunnelsystem med gjensidig rømningsveier. Det avløser seks tunneler på dagens E16 som ikke tilfredsstiller krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

De forberedende arbeidene videreføres i 2027 med bl.a. prosjektering og grunnerverv. Videre vil det pågå arbeider med den første av de store entreprisene, som omfatter bygging av tre anleggstunneler fra Sørfjorden til de fremtidige vei- og jernbanetunnelene. Dette arbeidet er ventet startet opp høsten 2026. Prosjektet er ventet åpnet for trafikk i 2039.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Korridoren er hovedforbindelsen mellom Oslo og Trondheim og videre for transport mot Nord-Norge og Nordvestlandet. Den har en viktig nasjonal funksjon, med koblinger til store nasjonale terminaler. Mellom Oslo og Trondheim er E6 gjennom Gudbrandsdalen og rv. 3 gjennom Østerdalen to alternative ruter. Veitransport er den dominerende transportformen for gods, og målt i tonn går 74 pst. av godstransporten mellom Oslo og Trondheim på vei. Øst-vest-forbindelsene er viktige for transport av bl.a. fisk. Enkelte fjellstrekninger har dårlig fremkommelighet på vinterstid. Flere strekninger er utsatt for flom og skred, og det er lange omkjøringsveier.

De senere årene er det investert betydelige beløp i korridoren, bl.a. utbygging av flere delstrekninger på E6 i Gudbrandsdalen og fra Gardermoen til Moelv samt rv. 3 på strekningen Løten–Elverum.

E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger

Det settes av midler til flere tiltak i byvekstavtalene i Oslo-området og Trondheims-området, jf. omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. Midlene brukes i hovedsak til å videreføre flere kollektiv-, gang- og sykkeltiltak.

Enkelte mindre utbedringstiltak som forbedrer fremkommeligheten, og enkelte mindre trafikksikkerhetstiltak videreføres.

Rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag åpnet for trafikk i 2023. I 2027 settes det av midler til restarbeider og refusjon av forskutterte midler.

Rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet og Akershus, åpnet for trafikk i 2025. I 2027 settes det av midler til restarbeider.

Nye Veier fortsetter i 2027 strekningsutvikling på rv. 4 mellom Hunndalen og Mjøsbrua. Strekningen har stor trafikkmengde og er ulykkesutsatt.

Tabell 4.13 E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Moelv–Øyer, Innlandet[1]	25 296	
E6	Nedgård (Ulsberg)–Melhus, Trøndelag[1]	24 110	
Rv. 706	Nydalsbrua med tilknytninger, Trøndelag	1 970	1 946
Rv. 4	Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/ Almenningsdelet–Lygnebakken, Innlandet og Akershus	3 053	2 774

[1] Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet.

E6 Moelv–Øyer i Innlandet

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 119 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland* og Innst. 412 S (2018–2019).

Det omfatter 43 km firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t.

Nye Veier startet byggingen av delstrekningen Roterud–Storhove i 2025. For å redusere utslipp, belastning på verneområdet og verneverdier i og ved Lågendeltaet blir store deler av dagens trasé gjenbrukt, og det skal gjennomføres miljøforbedrende tiltak. Delstrekningen ventes åpnet for trafikk i 2030.

Delstrekningen E6 Storhove–Øyer, inkl. Lillehammerkrysset, ventes åpnet for trafikk i 2027.

E6 Nedgård (Ulsberg)–Melhus i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 82 S (2018–2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag* og Innst. 309 S (2018–2019).

Prosjektet omfatter utbygging av om lag 62 km hovedsakelig firefelts vei med fartsgrense 110 km/t.

Delstrekningen Kvål–Melhus åpnet i 2022, og delstrekningen Berkåk–Vindåsliene ventes åpnet mot slutten av 2026. Nye Veier har prioritert delstrekningen Ulsberg–Berkåk for utbygging.

Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg med tilknytninger

I 2027 settes det av statlige midler og bompenger til å finansiere årlig vederlag til OPS-prosjektet rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Det prioriteres også midler til restfinansiering av utbedringen av strekningen Evenstad–Imsroa på rv. 3 i Innlandet.

Rv. 15 Otta–Måløy i Innlandet og Vestland

For å bidra til økt fremkommelighet på strekningen videreføres enkelte utbedringstiltak.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Enkelte kollektivtiltak som en del av Bypakke Ålesund videreføres, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal* og Innst. 654 S (2020–2021).

Tabell 4.14 E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger – prosjekt

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E136	Breivika–Lerstad, Møre og Romsdal	3 297	2 883

E136 Breivika–Lerstad i Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal* og Innst. 654 S (2020–2021).

Prosjektet omfatter bygging av 3 km ny firefelts vei i tunnel fra Breivika til Lerstad i Ålesund og et nytt toplanskryss.

Anleggsarbeidene startet i 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027.

Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger

Innenfor Bypakke Kristiansund legges det til grunn bompenger til anleggsstart for enkelte mindre prosjekter.

Det prioriteres også midler til å videreføre enkelte utbedringstiltak, bl.a. bygging av ny Fale bru på rv. 70 i Møre og Romsdal.

Tabell 4.15 Rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger – prosjekt

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
Rv. 70	Vikansvingen–Kontrollplassen, Møre og Romsdal	1 508	1 295

Rv. 70 Vikansvingen–Kontrollplassen i Møre og Romsdal

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er 100 pst. bompengefinansiert, jf. Prop. 87 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Bypakke Kristiansund i Møre og Romsdal* og Innst. 337 S (2024–2025).

Prosjektet omfatter 1,4 km firefelts vei. To av feltene vil bli brukt som kollektiv- og sambruksfelt. Det blir også bygd 1,4 km sykkelvei med fortau på strekningen, som bl.a. omfatter fire planfrie kryssinger av rv. 70. Prosjektet skal bidra til å fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre veikapasitet til buss og legge til rette for fotgjengere og syklister.

Anleggsarbeidene ventes startet opp i 2027, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2029.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen

Korridoren er viktig for transport mellom Sør- og Nord-Norge. Områdene Trondheim–Steinkjer og Bodø–Salten er de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i korridoren. Over 90 pst. av reisene er i rundt Trondheim og Bodø og inn mot disse byene. Korridoren preges av høye transportkostnader for gods, lange reisetider og for liten kapasitet med tidvis mye kø inn mot Trondheim og Bodø. Mellom byene er avstandene lange, med til dels lav veistandard og mangelfulle omkjøringsmuligheter. Flere lengre strekninger er utsatt for skred, flom, vanskelige værforhold og vinterstengninger. Flere av forbindelsene til Sverige har stor betydning for sivil og militær beredskap. Lengre strekninger på E6 Helgeland er utbedret de siste årene, og det er bl.a. gjennomført flere tiltak på rv. 80 mot Bodø.

E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Siste delstrekning på E6 Helgeland sør i Nordland åpnet for trafikk i 2025. I 2027 settes det av midler til restarbeider, garantiarbeider og omklassifisering av veinett.

Det kan bli aktuelt å prioritere enkelte nye mindre tiltak bl.a. for å legge til rette for militær mobilitet, som flere utbedringstiltak på E14 mellom Stjørdal og Storlien/Riksgrensen i Trøndelag.

Tiltak som legger til rette for økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport, bl.a. utbedring av enkelte bruer, videreføres.

Arbeidene med å utbedre strekningene Harran–Trones sør på E6 i Trøndelag, Trøndelag grense–Majahaugen og Flyum–Lille Majavatn på E6 i Nordland og Sandvika–Sagelva på rv. 80 mellom Fauske og Bodø i Nordland videreføres. På E14 videreføres tiltak for fotgjengere og syklister på strekningen Stjørdal–Hegramo.

Det videreføres også enkelte andre tiltak for fotgjengere og syklister. I tillegg er det lagt til grunn bompenger til enkelte tiltak som en del av Bypakke Bodø.

Tabell 4.16 E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Ranheim–Åsen, Trøndelag[1]	19 745	
E6	Helgeland sør, Nordland	8 097	8 012

[1] Avtalt vederlag mellom Nye Veier og Samferdselsdepartementet.

E6 Ranheim–Åsen i Trøndelag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det gjennomføres av Nye Veier og er delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 81 S (2017–2018) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim–Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag* og Innst. 298 S (2017–2018).

Delstrekningen Ranheim–Værnes omfatter utvidelse av 23 km vei til fire felt. Prosjektet som startet opp i 2020, er forsinket. Nye Veier og totalentreprenøren avsluttet samarbeidet i 2023. Mellom Ranheim og Sveberg pågår nå utbygging i regi av ny totalentreprenør. Det er lagt opp til gradvis åpning av ny vei på strekningen, mens hele strekningen ventes å åpne for trafikk i 2028. Nye Veier har prioritert delstrekningen Sveberg–Værnes for utbygging. Reguleringsplan for Hellstranda ble vedtatt i 2026.

Delstrekningen Kvithammar–Åsen ventes åpnet for trafikk mot slutten av 2026.

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Korridoren binder sammen de nordligste delene av landet. E6 er eneste landbaserte forbindelse i Norge mellom Bodø og Kirkenes. E8 Riksgrensen (Finland)/Skibotn–Tromsø i Troms, E75 Riksgrensen (Finland)/Samelandsbrua–Vardø og rv. 94 Skaidi–Hammerfest i Finnmark gir forbindelse til byene og er viktige for lokal og regional transport. På fjellovergangene er det vanskelig å opprettholde god regularitet og fremkommelighet. Flere strekninger mangler gode omkjøringsmuligheter. På enkelte strekninger er det flaskehalser for tungtransporten som smal vei, krappe svinger og stigninger. Flere av forbindelsene til Sverige og Finland i korridoren har stor betydning for beredskap.

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Arbeidene med Evenes flyplasskryss på E10 i Nordland videreføres i 2027.

Det kan bli aktuelt å prioritere midler til enkelte nye mindre tiltak, bl.a. for å legge til rette for militær mobilitet, f.eks. Kjerringstraumen bru og Sørstraumen bru på E6 i Troms. I tillegg videreføres flere utbedringstiltak, enkelte tiltak for fotgjengere og syklister samt enkelte fornyingstiltak.

Tabell 4.17 E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger – prosjekter

Mill. kr

		Kostnads-ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Megården–Sommerset, Nordland	7 681	7 457
E8	Sørbotn–Laukslett, Troms	4 139	3 849
E10/rv. 85	Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt, Nordland og Troms[1]	25 291	

[1] Vedtatt øvre ramme for investeringer, drift og vedlikehold av OPS-prosjektet.

E6 Megården–Sommerset i Nordland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det inngår som første del av utbyggingen av ny E6 mellom Megården og Mørsvikbotn.

Det omfatter bygging av 21,4 km tofelts vei med fartsgrense 90 km/t i Sørfold kommune. Når det blir ferdig, blir dagens E6 om lag 5,9 km kortere. Seks av tunnelene på dagens E6, som ikke innfrir kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, erstattes av tre nye tunneler med en total lengde på 13,8 km. Det skal også bygges to større bruer, bl.a. en bru på 550 meter over Tørrfjorden. Reisetiden på strekningen blir redusert med om lag ti minutter.

Anleggsarbeidene startet opp i 2025, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2031.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026*.

Prosjektet omfatter bygging av 9,7 km tofelts vei i Tromsø kommune, med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, og korter inn strekningen med 2,5 km. Veien bygges i ny trasé på vestsiden av Ramfjorden som krysses med en 870 meter lang bru.

Statens vegvesen har inngått kontrakt med arbeidsfellesskapet Bertelsen & Garpestad AS og Metrostav Norge AS om gjennomføring av prosjektet. I mars 2026 begjærte entreprenøren Bertelsen & Garpestad oppbud. I juli 2026 inngikk Statens vegvesen en avtale med Metrostav Norge AS om å videreføre arbeidene i prosjektet.

Anleggsarbeidene startet i 2022, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2028.

E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er delvis bompengefinansiert og bygges med OPS (Offentlig-privat samarbeid) som kontraktsform, jf. Prop. 101 S (2020–2021) *Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering* og Innst. 380 S (2020–2021).

Det omfatter bygging av til sammen 82 km vei i Tjeldsund, Kvæfjord, Sortland og Harstad kommuner. I tillegg til strekningen Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt på E10 og rv. 85 omfatter prosjektet en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad samt utbedring av dagens E10 mellom Fiskfjord og Kåringen.

Anleggsarbeidene startet sommeren 2023, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2028. Delstrekningen Kanstadbotn–Gullesfjordbotn–Langvassbukt åpnet for trafikk i 2026.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

Arbeidene med å utbedre flere bruer på E6, bl.a. Badderen bru i Troms og Hatterelv bru i Finnmark videreføres.

Tabell 4.18 E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger – prosjekt

Mill. kr

		Kostnadsramme	Prognose for sluttkostnad
E45	Kløfta, Finnmark	2 176	1 940

E45 Kløfta i Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet.

Strekningen er skredutsatt og en flaskehals for tungtrafikken mellom Finnmark og utlandet vinterstid. Prosjektet er på 7,6 km og består av en tunnel på 4,2 km, 3,2 km vei i dagen samt en bru på 150 meter. Prosjektet gir en sikker, forutsigbar og god helårsvei.

Anleggsarbeidene startet opp våren 2026, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2030, mot tidligere forutsatt i 2029.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
1330	Særskilte transporttiltak	2 000 671	2 498 000	2 603 500	4,2
1332	Transport i byområder mv.	6 586 732	6 409 000	6 487 400	1,2
	Sum kategori 21.40	8 587 403	8 907 000	9 090 900	2,1

Inntekter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
4330	Særskilte transporttiltak	22 100	22 900	23 700	3,5
	Sum kategori 21.40	22 100	22 900	23 700	3,5

Programkategorien omfatter ordninger i tilknytning til kollektivtransport. Det foreslås bevilget i alt 9 090,9 mill. kr.

Inntektene gjelder gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag, for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter bevilgninger til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, tilskudd til kollektivtransport for å redusere prisen på månedskort, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, reiseplanlegger og elektronisk billettering samt kjøp av tjenester fra Entur AS (Entur). Det vil også startes opp et pilotprosjekt for samordning av offentlig betalt transport. Det foreslås bevilget 377,4 mill. kr til den utvidede TT-ordningen, 620 mill. kr til tilskudd til kollektivtransport, 1 309,9 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, 10 mill. kr til pilotprosjektet for samordning av offentlig betalt transport, 222,2 mill. kr til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering og 40,3 mill. kr til tettere samarbeid om data. Til kjøp av gebyrfinansierte tjenester fra Entur foreslås 23,7 mill. kr.

Kap. 1332 Transport i byområder omfatter bevilgninger til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og tilskudd til byområder. Det foreslås 1 707,6 mill. kr til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og 4 779,8 mill. kr til tilskudd til byområder.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, *kan overføres*	375 562	363 600	377 400
62	Tilskudd til kollektivtransport		620 000	620 000
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 389 054	1 238 300	1 309 900
72	Pilotprosjekt for samordning av offentlig betalt transport			10 000
76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, *kan overføres*	176 455	214 300	222 200
77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 100	22 900	23 700
78	Tettere samarbeid om data	37 500	38 900	40 300
	Sum kap. 1330	2 000 671	2 498 000	2 603 500

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Det foreslås bevilget 377,4 mill. kr.

Den utvidede TT-ordningen for brukere med særskilte behov videreføres i 2027 som et øremerket tilskudd til fylkeskommunene i tråd med Stortingets behandling av Prop. 94 S (2025–2026) *Kommuneproposisjonen 2027*, jf. Innst. 448 S (2025–2026) og anmodningsvedtak nr. 1031 av 16. juni 2026.

Tilskuddsordningen er en statlig toppfinansieringsordning for brukere med særskilte transportbehov og er ment brukt til fritidsreiser. Med dagens retningslinjer omfatter ordningen rullestolbrukere, blinde eller svaksynte og gir grunnlag for inntil 200 enkeltreiser i året. Ordningen har et landsdekkende virkeområde, og den er et supplement til de fylkeskommunale tilbudene.

Ved tildelingen av tilskudd for 2026 ble fordelingen i hovedsak beregnet med utgangspunkt i faktisk forbruk i 2025, med et påslag på 35 pst. For enkelte fylkeskommuner med en nylig utvidet ordning og forventet betydelig vekst i antall brukere, ble det gjort særskilte vurderinger. Formålet var å oppnå en mer likeverdig og treffsikker fordeling av midlene mellom fylkeskommunene og legge til rette for at ordningen kunne videreføres som en landsdekkende ordning innenfor bevilgningen.

Stortinget har bedt regjeringen vurdere om ansvaret for den utvidede TT-ordningen bør flyttes til Arbeids- og velferdsetaten (Nav). Det vises til omtale av anmodningsvedtak nr. 1030 av 16. juni 2026 i kapittel 2.1 i Del I.

Post 62 Tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås bevilget 620 mill. kr.

I statsbudsjettet for 2026 ble det bevilget 620 mill. kr til en midlertidig tilskuddsordning for å redusere prisen på månedskort med om lag 100 kr. Tilskuddet foreslås videreført i 2027, slik at en prisreduksjon på om lag 100 kr kan opprettholdes.

Tilskuddsordningen forvaltes av Jernbanedirektoratet. Fylkeskommunene og Oslo kommune kan søke om midler til prisreduksjon. Alle har i 2026 søkt om midler, og prisreduksjonene er gjennomført på noe ulike tidspunkt i 2026. Det er for tidlig å si noe om resultatet av ordningen, herunder om det har medført økt kollektivandel.

Prisreduksjonene skulle gjelde i minimum seks måneder, og inntil tolv måneder. Siden disse er innført på noe ulike tidspunkt i 2026, vil varigheten av prisreduksjonen for noen fylker kunne strekke seg inn i 2027.

Ved behandlingen av Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026*, jf. Innst. 450 S (2025–2026), ble ord-

ningen utvidet med 495 mill. kr slik at prisene på månedskort reduseres med ytterligere om lag 160 kr. Nye søknader behandles høsten 2026. Den ekstra prisreduksjonen skal gjelde minst til utgangen av april 2027 eller til utløpet av det opprinnelige priskuttet, dersom dette inntreffer tidligere.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Det foreslås bevilget 1 309,9 mill. kr.

Regjeringen ønsker å bidra til å dekke innbyggernes og næringslivets behov for mobilitet, vareflyt og forsyningssikkerhet langs norskekysten på strekningen Bergen–Kirkenes. Det kan gjøres gjennom et pålitelig og forutsigbart transporttilbud. Kystruten sikrer et daglig transporttilbud hele året mellom Bergen og Kirkenes i begge retninger for distansereisende samt tilbyr godstransport nord for Tromsø. På den måten kan kystruten være et virkemiddel som ivaretar målene til regjeringen.

Distansereisende er passasjerer som kjøper billett på selvvalgt strekning, med ev. tillegg for lugar og ordinære måltider om bord. Rederiene har anledning til å drive kommersiell virksomhet på samme skip, uten statsstøtte.

Staten har inngått tre avtaler om sjøtransporttjenester for Bergen–Kirkenes for perioden 2021–2030, med en opsjon om å forlenge avtalen med ett år. To av avtalene er inngått med Hurtigruten Coastal AS (Hurtigruten) for henholdsvis fire og tre skip og én avtale med Havila Kystruten AS (Havila) for fire skip. I henhold til kontrakt vil Hurtigruten motta 894,5 mill. kr og Havila 415,4 mill. kr i 2027. Avtalene inneholder også klima- og miljøkrav som skal sikre at CO_2-utslippene fra skipene som betjener ruten, blir betydelig lavere enn i forrige kontraktsperiode.

I 2025 reiste 175 338 distansepassasjerer med kystruten, og det ble fraktet 71 033 tonn gods.

Staten vil senest innen utgangen av 2027 ta stilling til om opsjonene i kontraktene skal utløses. For å sikre tilstrekkelig konkurranse om å utføre tjenesten er Samferdselsdepartementets erfaring at perioden mellom avtaleinngåelse og driftsstart bør være på minimum tre år. Videre bør det settes av minimum ett år til forberedelse og gjennomføring av konkurranse. Disse forutsetningene gjør at det nå er nødvendig å avklare den fremtidige hovedinnretningen for kjøp av kysttransporttjenester langs norskekysten.

Bakgrunn for kjøp av kysttransporttjenester

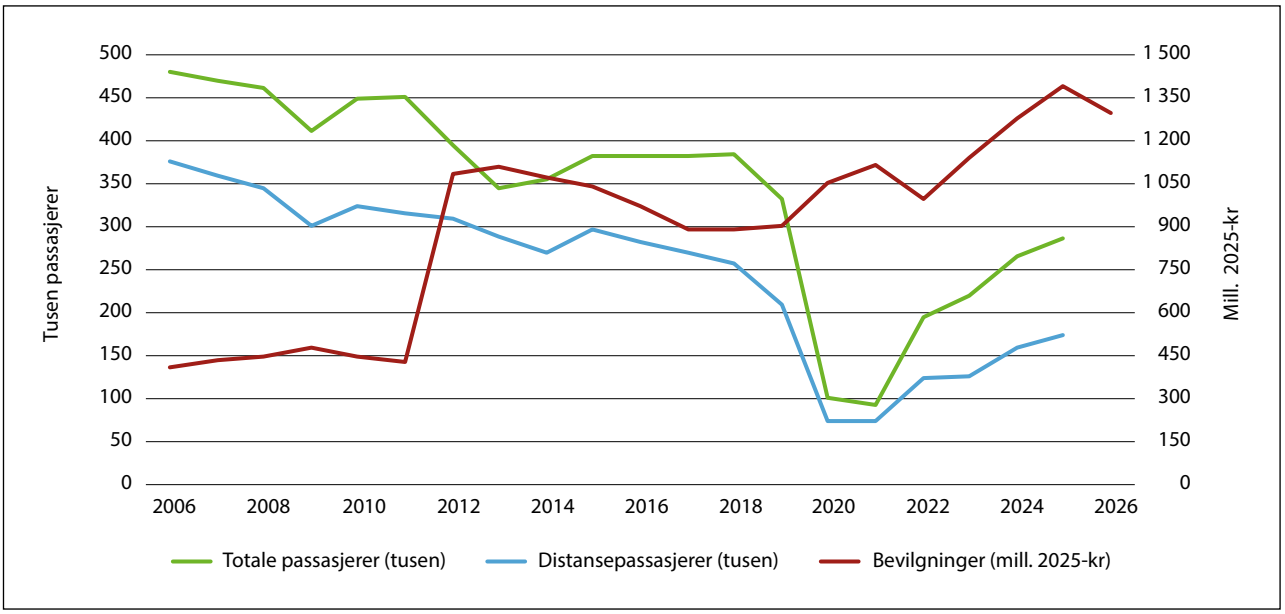
I tråd med praksis har Samferdselsdepartementet fått utredet behovet for fremtidig kjøp av kysttransporttjenester etter at dagens kystruteavtaler går ut i 2030. På oppdrag fra departementet gjennomførte Oslo Economics en miljø- og transportfaglig utredning som ble levert i 2025, jf. rapportnummer 2024-80 *Fremtidens kystrute.* Utredningen var på offentlig høring høsten 2025.

Utredningen viste at kystruten har størst transportmessig betydning for distansereisende langs kysten nord for Bodø. Videre viste utredningen at kystruten spiller en viktig rolle for næringslivet i Nord-Norge, bl.a. ved å bidra til aktivitet i havner, vareflyt, generell handel og turisme. I den åpne høringen var det bred støtte til kystruten. Et flertall av høringssvarene kom fra kommuner, havner og interesseorganisasjoner, og et fåtall fra privatpersoner.

Som oppfølging av utredningen har departementet kartlagt transportbehovet og transportsystemet langs kystruteleia. Departementet vurderer at kystruten virker å ha størst transportmessig betydning nord for Bodø, og særlig i Finnmark. På store deler av strekningen for øvrig finnes det gode alternative transportmuligheter, mens det på strekningen mellom Bodø og Kirkenes ikke tilbys tilfredsstillende tilbud for stykkgodstransport fra markedet.

Tidligere stortingsvedtak og utredninger av kystruten har vist til at bevilgningen til kystruten kan vurderes til andre formål, når alternative transportformer har blitt utbedret. Med bl.a. utbedret veinett og vinterberedskap, ferjestrekninger, utbygging av kortbaneflynettet og lavere flypriser mv. har kystrutetilbudet gradvis gått fra å være et essensielt transporttilbud for mange, til å bli et supplement på store deler av strekningen. Antall distansepassasjerer og godsmengder har over tid vært fallende, mens kystrutens kommersielle potensial har parallelt vært økende.

Regjeringen mener at kystrutetjenestene kan ivareta ulike samfunnshensyn utover transportoppdraget. Eksempler er beredskap, herunder forsyningssikkerhet, nasjonal tilstedeværelse og evakueringskapasitet. Andre hensyn kan være havneinfrastrukturen og havnenes inntekter fra kystruteanløp, sjøarbeidsplasser og videreutvikling av norsk maritim kompetanse samt verdiskaping fra reiselivet og cruisegjester som går i land.



Figur 4.5 Kystruten – utvikling i passasjerer og bevilgninger 2006–2026

Kilde: Samferdselsdepartementet

Kystrutens utvikling de siste årene

Mange av høringsinstansene til utredningen om fremtidens kysttransport ønsker å videreføre kystruten, men departementet har også fått tilbakemeldinger om svakheter og utfordringer med dagens tilbud. Dette går bl.a. på liggetider og ruteplan, rederienes bestillingsløsninger, godskapasiteten om bord, mulighetene til å frakte privatbiler og bruken av lokalt næringsliv.

Antall distansepassasjerer og godsmengder transportert med kystruten har falt over tid, men det har de siste årene vært en vekst. Transportvolumene er fortsatt under nivået før koronapandemien i 2020–2022. Samtidig med den langsiktige utviklingen med fall i volumene, har statens utgifter til kystrutevirksomheten over tid økt utover prisstigningen, mens tilbudet til lokalbefolkning og næringsliv langs kysten i mindre grad har styrket seg. Figur 4.5 viser utviklingen i bevilgningen på kap. 1330, post 70, og utviklingen i passasjertall for perioden 2006–2026.

Nedgangen i antall distansepassasjerer og godsmengder kan ha flere årsaker. Høringssvar og utredningsarbeid peker på at alternative transportformer har blitt bedre over tid. Andre årsaker kan være strukturelle, bl.a. knyttet til at kystruten har døgnkontinuerlig drift langs kysten. Det er f.eks. krevende å gjøre ytterligere endringer i ruteplan som i større grad gjør det mulig med daglige nyttereiser til/fra jobb, skole, mv. fra alle havner. Koronapandemien kan også være en årsak. I tillegg kan utfordringer med dagens tilbud også være en forklarende faktor. Dagens innretning ser ut til å fungere godt for ikke-tidskritiske reiser og turisme.

Dersom historiske tall legges til grunn, vil utgiftene fortsette å øke fremover. Fremtidige statlige utgifter vil særlig avhenge av om kravene til ruteproduksjon, miljø- og utslippskrav eller ev. andre krav som gjør det nødvendig å investere i nye eller sterkt ombygde skip. Utgiftene avhenger også av om Samferdselsdepartementet lykkes med å gjennomføre virksom konkurranse om kontraktene.

Utviklingen med økte statlige utgifter, og at tjenesten over tid har blitt mindre brukt, gjør at Samferdselsdepartementet, som en naturlig del av den transportfaglige utredningen, også har vurdert alternative måter å dekke transportbehovene langs kysten på, bl.a. flere målrettede tiltak for transport der transportbehovene er størst og reisealternativene færre. En nærmere avklaring av hvilke tiltak som kunne vært aktuelle, måtte skjedd sammen med berørte fylkeskommuner.

Mer målrettede tiltak kan bidra til at de som trenger transporttilbudet mest, får et bedre tilbud til nyttetransport enn de har i dag. Mer målrettede tiltak kan også gi lavere utslipp og gjøre det rimeligere å gå over til lav-/nullutslippsteknologi for det resterende tilbudet. Samtidig kan avvikling av de statlige kystrutekontraktene, etablering av kommersielle tilbud og statlige målrettede tiltak føre til at en del, og særlig små, havner primært

sør for Bodø, ikke lenger blir betjent og kan miste deler av næringsgrunnlaget. Det vil heller ikke være garanti for at personer som trenger ruten for bekvem transport over natta, herunder pasienter, får et slikt tilbud. Avvikles kystrutekontraktene, mister vi et gjennomgående helårlig transportalternativ langs store deler av kysten.

Kystrutetjenester etter 2030

Regjeringen har vurdert hvordan kysttransportsystemet best mulig kan innrettes. Etter en totalvurdering av ulike hensyn er regjeringens mål for kystruten etter 2030 å videreføre dagens kystrutetilbud med betjening av 34 havner daglig på helårlig basis, men med tilpasninger for å avbøte på svakheter i dagens avtale, i en kontraktsperiode på 4–5 år. En slik kontraktsperiode gjør det mulig å vurdere en god ivaretakelse av transportbehovene langs kysten innenfor rammen av arbeidet med Nasjonal transportplan. På denne måten får en sett samlet på virkemiddelbruken for å løse transportutfordringene godt i landsdelene i Norge.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å lyse ut en konkurranse med kontraktskrav som gir forbedringer i kystrutetilbudet for distansereisende og virksomheter som har behov for transport av gods, uten at dette i seg selv fører til økte statlige utgifter. Eksempler på dette er bestillingsløsninger, godskapasitet om bord, mulighet til å frakte privatbil og rute-/liggetider i havn. Departementet vil vurdere om det skal tas inn særlige krav knyttet til beredskap samt vurdere krav som gjør at tilsiktede ringvirkninger og andre samfunnsmessige effekter oppstår.

Kystruten står for om lag 0,4 pst. av Norges totale klimagassutslipp. Regjeringen vil vurdere hvordan neste konkurranse om kystruten kan innrettes for fortsatt å gi insentiv til utslippskutt og økt brukt av klimavennlige energibærere. Det blir lagt opp til at ev. klimakrav eller insentiver utover det som følger av lovgivningen, vil være forsvarlige sett hen til tiltakskostnaden.

Post 72 Pilotprosjekt for samordning av offentlig betalt transport

Det foreslås bevilget 10 mill. kr.

Det foreslåtte pilotprosjektet for samordning av offentlig betalt transport er bl.a. en oppfølging av NOU 2024: 15 *En bedre regulert drosjenæring*.

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en prosjektbeskrivelse for å gjennomføre et pilotprosjekt for samordning av offentlig betalt bestillingstransport i Agder og Trøndelag fylkeskommune. Offentlig betalt bestillingstransport omfatter bl.a. skoleskyss, pasientreiser og tilrettelagt transport for de som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport på egen hånd, f.eks. på grunn av nedsatt funksjonsevne. Pilotprosjektet skal gi et kunnskapsgrunnlag for å oppnå god ressursutnyttelse gjennom bedre samordning av offentlig betalt bestillingstransport samt kunnskap om hvilke effekter ulike typer av samordning kan gi, og avklare hvilke forhold som må ligge til rette for at samordning kan skje. Videre er formålet å få kunnskap om hvordan samordning av offentlig betalt bestillingstransport kan bidra til et tilfredsstillende drosjetilbud i distriktene.

Pilotprosjektet anslås å vare t.o.m. 2029. Bevilgningen skal dekke kostnader deltakerne har til å planlegge og gjennomføre prosjektet.

Jernbanedirektoratets utgifter som prosjekteier dekkes over kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 21 Spesielle driftsutgifter.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det foreslås bevilget 222,2 mill. kr.

Bevilgningsforslaget følger opp regjeringens strategi i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* om en digital satsing på mer sømløse reiser og bedre bruk av data. Målet er at de reisende skal få en enklere og mer sømløs reisehverdag, og at aktørene i transportsektoren skal få bedre data som grunnlag for å styre trafikk, utnytte kapasitet, håndtere avvik og forbedre sin transportplanlegging.

Bevilgningen skal gå til å videreutvikle og drifte Enturs digitale løsninger og oppfylle internasjonale forpliktelser knyttet til å gjøre tilgjengelig informasjon om mobilitetstilbudet.

For at de reisende skal oppleve kollektivtilbudet som et høykvalitets transporttilbud må det være enkelt å få oversikt over rutetider, stoppesteder og bytter, og det må være lett å reise sømløst på tvers av operatører og transportformer. I tillegg til tradisjonell kollektivtransport omfatter mobilitetsmarkedet også ulike former for delingsmobilitet som f.eks. sparkesykler eller delebiler. Mobilitetsmarkedet står i dag overfor flere endringer, bl.a. i reisemønster og behov for større billettfleksibilitet, og økt bruk av dynamiske rutetider og priser. I tillegg er det økte forventninger hos de reisende til trafikkinformasjonen om bl.a. forsinkelser, klimagassutslipp, muligheten for sømløs dør-til-dør-mobilitet gjennom sanntidsinformasjon om tilgjengelige sparkesykler og andre former for

delingsmobilitet og bestillingstransport. Disse endringene krever mer av Enturs digitale løsninger.

Enturs app inkluderer nå enkeltbilletter fra alle fylkeskommunale kollektivselskaper samt andre billettyper for flere av dem. Ekspressbusser er også en viktig del av kollektivtilbudet. Entur har lagt til rette for salg av billetter for Flybussen på flere strekninger, og i 2025 inngikk Entur også avtale med busselskapet Flixbus om salg av deres billetter i Enturs kanaler. Ved utgangen av 2025 kunne Enturs app tilby billetter til 97 pst. av kollektivreisene i landet, og reiseplanleggeren hadde i løpet av 2025 over 47 millioner reisesøk. Entur samarbeider tett med kollektivaktørene om å utvikle nye løsninger. I 2025 innførte selskapet salg av gjennomgående jernbanereiser på strekningen Oslo–København. Det arbeides videre med løsninger som skal støtte generelt salg av internasjonale jernbanereiser.

I 2027 vil Entur, i samarbeid med Jernbanedirektoratet, fortsette arbeidet med å fremskaffe mer kunnskap om automatisk refusjon til reisende med periodebillett på jernbanen f.eks., gjennom en kombinasjon av kundeundersøkelser og manuell pilotering. Det vises også til omtale av anmodningsvedtak nr. 707 av 20. mai 2025 i kapittel 2.2 i Del I.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det foreslås bevilget 23,7 mill. kr.

Bevilgningen dekker Enturs utgifter for fylkeskommuners og transportoperatørers tilknytning til og bruk av felles elektroniske støttesystemer for billettsalg. Utgiftene finansieres ved at fylkeskommuner og transportoperatører betaler gebyr tilsvarende bevilgningen på posten, jf. kap. 4330 Særskilte transporttiltak, post 01 Gebyrer. Gebyret fastsettes etter hvilke tjenester som defineres som grunntjenester i elektronisk billettering, og det gjelder for aktører som driver rutegående persontransport og som bruker systemene. Hvilke tjenester dette gjelder og prisingen av dem, besluttes etter dialog mellom Jernbanedirektoratet, fylkeskommunene og transportselskapene. Jernbanedirektoratet administrerer gebyrordningen og innholdet i den samt fordeler gebyret mellom aktørene. Gebyret skal være kostnadsdekkende. Jernbanedirektoratet fastsetter nasjonale retningslinjer for elektroniske billettsystemer i samarbeid med aktørene og bestiller de grunnleggende tjenestene som trengs fra Entur.

Post 78 Tettere samarbeid om data

Det foreslås bevilget 40,3 mill. kr.

Bevilgningen dekker faglig samarbeid og utviklingsarbeid rettet mot teknisk tilrettelegging for datadeling og bruk av offentlige data fra de statlige transportvirksomhetene. Samarbeidet koordineres av Entur som også forvalter den tildelte bevilgningen.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 vektlegges økt bruk og deling av data i transportsektoren. Bedre utnyttelse av data og kunstig intelligens kan gi mer effektiv planlegging, drift, trafikkstyring, forskning og bedre informasjon til de reisende.

Store deler av de statlige transportvirksomhetenes data er i dag ikke tilrettelagt for deling, og det mangler verktøy og komponenter for enkelt og trygt å kunne dele og få tilgang til å bruke data på tvers av etater og selskaper i sektoren. Det er også i liten grad etablert automatiserte prosesser for å dele data. Verdien av data ligger i den faktiske bruken, og skal det oppnås økt og bedre bruk av data og stordata på tvers av virksomheter i sektoren, må nevnte barrierer for deling av data og bruk håndteres.

Samarbeidet om data mellom de av Samferdselsdepartementets underliggende virksomheter (etater, selskaper og foretak) der det er definert relevante grenseflater for samarbeid, startet opp i 2022. I 2025 samarbeidet virksomhetene bl.a. om deling og forvaltning av data om passasjertellinger, som gir informasjon om den faktiske bruken av transporttilbudene. Det ble videre utarbeidet en veileder med felles prinsipper og praktisk støtte for trygg og lovlig deling av data samt testet deling av data om planlagt vedlikehold på vei og jernbane, som grunnlag for mer koordinert planlegging av stengninger.

Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Gebyrer	22 100	22 900	23 700
	Sum kap. 4330	22 100	22 900	23 700

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 23,7 mill. kr i gebyrinntekt fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag, for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.

Kap. 1332 Transport i byområder mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, *kan overføres*	2 330 056	1 940 000	1 707 600
66	Tilskudd til byområder, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30*	4 256 676	4 469 000	4 779 800
	Sum kap. 1332	6 586 732	6 409 000	6 487 400

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Regjeringen viderefører den langsiktige satsingen for attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet. Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene er nullvekst i persontransport med bil, ofte omtalt som nullvekstmålet. Målet dekker flere viktige hensyn og er:

> «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

En utvikling i tråd med målet vil dempe de negative konsekvensene av biltrafikk, samtidig som det legges til rette for en enklere reisehverdag med gode alternativer til bilen. Det er særlig viktig å fange opp de store reisestrømmene i sentrale områder og på viktige innfartsårer til byene der biltrafikken har størst negativ innvirkning, og der det er et godt grunnlag for å utvikle kollektivtilbudet og legge til rette for syklende og gående. Når mer av persontransporten skjer kollektivt og med å sykle og gå, vil det kunne gi bedre fremkommelighet i veinettet for næringstransport og for andre som av ulike årsaker har behov for å bruke bil.

Nullvekstmålet følges opp gjennom tre ulike ordninger der staten inngår avtaler med fylkeskommunene og/eller kommunene: byvekstavtaler, belønningsavtaler og tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet. Byvekstavtalene er den mest omfattende ordningen og gjelder de største byområdene. I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* varslet regjeringen at den vil styrke arbeidet med og fortsette satsingen på byvekstavtalene.

Det er så langt inngått avtaler med 13 byområder. Dette inkluderer sju byvekstavtaler, som bidrar til bedre samordning mellom aktørene som har ansvar for ulike deler av areal- og transportpolitikken. Avtalepartene har et felles ansvar for at nullvekstmålet nås ved å bruke effektive nok virkemidler og gjennomføre tiltak innenfor egne ansvarsområder. Samarbeidet bidrar til å øke nyt-

ten av de tiltakene og investeringene som gjøres i byområdene.

Rapporteringen fra byvekstavtalene for 2025 viser at personbiltrafikken økte i alle byområdene med byvekstavtale med unntak av Kristiansandsregionen. Økningen var størst i Oslo-området, Bergens-området og Nedre Glomma. Utviklingen indikerer at de fire største byområdene og Nedre Glomma nå kan ligge i nærheten av eller noe over nullvekstmålet. Utviklingen følges nøye og vurderes løpende. For de to andre byområdene ligger trafikken under målet. Etter reduksjonen under koronapandemien har antall kollektivreiser økt de siste årene. Denne utviklingen fortsatte i alle byområdene i 2025 unntatt på Nord-Jæren der veksten har flatet ut.

For de fire største byområdene viser utviklingen i personbiltrafikken at det kan bli vanskelig å nå nullvekstmålet i 2029, som er siste år i gjeldende avtaleperiode. Langsiktig planlegging av virkemiddelbruken og forutsigbar finansiering er viktig for måloppnåelsen. Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet har derfor invitert Oslo-området, Trondheims-området og Nord-Jæren til reforhandlinger av byvekstavtalene. Disse startet i juni 2026. Det er lagt opp til en fremdrift som kan gjøre det mulig å inngå nye avtaler med virkning fra 2027. Ny avtaleperiode vil gå frem til 2036. For Bergens-området vil reforhandlinger kunne starte etter lokale avklaringer om Bybanen til Åsane, som er ventet våren 2027. Det er en ambisjon at reforhandlingene i alle de fire byområdene skal være ferdig før gjeldende avtaleperiode går ut, dvs. senest i 2029.

Nullvekstmålet ligger til grunn for reforhandlingene. I de nye avtalene vil staten stille strengere krav til måloppnåelsen, og det skal etableres bedre rutiner for regelmessig oppfølging, rapportering og håndtering hvis utviklingen i avtaleperioden ikke gir måloppnåelse.

I 2025 ble det gjennomført byutredninger for de fire største byområdene, som viser strategier og ulike virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet. Dette er et viktig faglig grunnlag i reforhandlingene. Byutredningene viser at med uendret virkemiddelbruk vil personbiltrafikken vokse betydelig frem mot 2036 og 2050. De største driverne bak trafikkveksten er befolkningsvekst og deretter økt trafikk med elbiler fordi de er rimelige i drift. En satsing på kollektivtransport, sykling og gange vil bidra til å nå nullvekstmålet, men det må suppleres med bilregulerende tiltak. Bompenger og parkeringspolitikk som virker restriktivt på biltrafikken, og en konsentrert arealbruk som reduserer transportbehovet, blir avgjørende.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 er det innført en forenklet tilskuddsstruktur i byvekstavtalene, der flere tilskudd er slått sammen og øremerking av midler er fjernet. Forenklingen gir økt lokalt handlingsrom i prioriteringene, noe de lokale partene har ønsket, slik at virkemiddelbruken i større grad kan tilpasses behovene i det enkelte byområdet. Økt handlingsrom innebærer også at de lokale partene får en større del av ansvaret for å nå nullvekstmålet. Endringen er innført for byvekstavtalene i Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma, og den vil innføres for de fire største byområdene når reforhandlede byvekstavtaler er inngått. Dette må tilpasses lokale prosesser med handlingsprogram og årlige budsjetter. Bruk av midler i 2027 er planlagt ut fra dagens tilskuddsstruktur, og dette er også utgangspunktet for fordelingen mellom tilskuddsordningene på post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og post 66 Tilskudd til byområder.

Buskerudbyen og Grenland har belønningsavtaler. Ordningen skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse ved å dempe veksten i personbiltransporten, gjennom å legge til rette for gående og syklende og økt bruk av kollektivtransport. Utover i planperioden for Nasjonal transportplan 2025–2036 vil det være aktuelt å invitere dem til forhandlinger om byvekstavtaler.

Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet er øremerket fem mindre byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Det er inngått fireårige avtaler for fire av de fem aktuelle byområdene, Bodø, Ålesund, Haugesund og fastlandsdelen av Karmøy kommune og Tønsberg-regionen.

I flere av de største byområdene er det inngått rute-, pris- og billettsamarbeidsavtaler som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk. Se omtale under det enkelte byområde. Det vises også til anmodningsvedtak nr. 1147 av 19. juni 2026 i kapittel 2.1 i Del I.

Mål og prioriteringer i 2027

I 2027 prioriterer regjeringen å følge opp byvekstavtalene i sju byområder. I de fire største prioriteres det midler til å starte opp nye mindre investeringstiltak for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange.

For Grenland og Buskerudbyen settes det av midler til å følge opp inngåtte belønningsavtaler.

For Ålesund, Bodø, Haugesund og Tønsberg som omfattes av tilskuddet til klima- og miljøvenn-

lig byutvikling og god fremkommelighet, settes det av midler til å følge opp inngåtte avtaler.

Det foreslås til sammen om lag 7,1 mrd. kr over Samferdselsdepartementets budsjett til disse avtalene i 2027. Tabell 4.19 viser statens direkte bidrag til avtalene.

I tillegg settes det av midler til forberedende arbeider og gjennomføring av statlige investeringsprosjekter i byområdene over vei- og jernbanebudsjettene, som f.eks. E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder og E39 Smiene–Harestad og E39 Figgjo–Ålgård i Rogaland, stasjonstiltak for nye lokaltog på strekningene Oslo–Ski, Stabekk–Moss i Oslo-området og utbygging for to tog i timen på Trønderbanen mellom Melhus–Stjørdal/Steinkjer. For rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag settes det av midler til restarbeider og refusjon av forskutterte midler. Prosjektene er nærmere omtalt under programkategoriene 21.30 Veiformål og 21.50 Jernbaneformål.

Tabell 4.19 Statens direkte bidrag til avtaler i byområdene

Kap.	Post	Benevning	Mill. kr
1320	30	Riksveiinvesteringer. *Gang-, sykkel- og kollektivtiltak*	433
1332	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	1 708
1332	66	Tilskudd til byområder	4 780
1352	72 og 73	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer og Kjøp av infrastruktur – investeringer. *Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen*	225
Sum			7 146

6,2 mrd. kr av det samlede, statlige bidraget går til å følge opp byvekstavtalene i de fire største byområdene. Til byvekstavtalene for Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma er det lagt til grunn 670 mill. kr i statlig tilskudd over post 66.

Videre er det lagt til grunn 235 mill. kr over post 66 til belønningsavtalene for Grenland og Buskerudbyen. Til avtaler om tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet er det lagt til grunn 45 mill. kr over post 66 og 10 mill. kr over kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Det foreslås bevilget 1 707,6 mill. kr.

Ordningen med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter gjelder fem prosjekter i de fire største byområdene. Det statlige bidraget blir fastsatt ved avtaleinngåelse, og det tildeles i tråd med de fastsatte retningslinjene for tilskuddsordningen. Bompenger kan brukes som lokal andel.

Midlene går til å dekke om lag 54 pst. av utbyggingskostnadene, og utbetales etter fremdriften i prosjektene. Inkludert tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene som utbetales over post 66, utgjør det årlige statlige bidraget til de store kollektivprosjektene om lag 70 pst.

På grunnlag av gjeldende avtaler legges det opp til denne fordelingen i 2027 til de tre prosjektene som nå bygges (avrundet)

- 1 462 mill. kr til Fornebubanen i Oslo og Akershus
- 120 mill. kr til Metrobuss i Trondheim
- 126 mill. kr til Bussveien på Nord-Jæren

Tilskuddsordningen omfatter også Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen som ble åpnet i 2022, og ny T-banetunnel i Oslo. Ettersom ny T-banetunnel ikke er prioritert i de lokale vedtakene om revidert Oslopakke 3 2027–2045 er det ikke aktuelt å gjennomføre dette prosjektet de nærmeste årene.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det prioritert 70 pst. statlig bidrag til å starte byggingen av Bybanen til Åsane i Bergen. Statlig bidrag til prosjektet vil bli tema i kommende reforhandlinger av byvekstavtalen, og vil bli vurdert ut fra retningslinjene for tilskuddsordningen.

Post 66 Tilskudd til byområder

Det foreslås bevilget 4 779,8 mill. kr.

Siden finansiering av mindre investeringsprosjekter på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler innebærer statlige forpliktelser om tilskudd ut over budsjettåret, foreslås det en til-

sagnsfullmakt på 2 280 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Den foreslåtte bevilgningen går til ulike tilskudd til byområder som vist i tabell 4.20. Tallene er avrundet.

Tabell 4.20 Tilskudd til byområder over kap. 1332, post 66

	Mill. kr
Tilskudd til byvekstavtaler	670
Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	234
Belønningsmidler til byvekstavtaler	1 560
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	260
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene	1 120
Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren	65
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler	826
Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet	45
Sum	4 780

Under *Byomtaler – byvekstavtaler* er det rapportert resultater fra byområdene i 2025.

De siste årene har deler av tilskuddsmidlene som staten har utbetalt til fylkeskommunene i de fire største byområdene, stått ubrukt. For å redusere dette mindreforbruket har det blitt satt i verk flere tiltak, og fra 2021 til 2025 ble det akkumulerte mindreforbruket i fylkeskommunene vesentlig redusert. Prognosene per 30. april 2026 viser at mindreforbruket blir ytterligere redusert.

Som ett av flere tiltak for å redusere mindreforbruket ble bevilgningen på kap. 1332, post 66, redusert i 2022. Statens vegvesen holdt også tilbake midler i 2023. Det legges til grunn at disse midlene utbetales i løpet av avtaleperioden og blir vurdert årlig ut fra innmeldt behov og disponible midler i byområdene. Deler av midlene som tidligere er holdt tilbake, er planlagt utbetalt i 2027.

Tilskudd til byvekstavtaler

Det settes av 670 mill. kr.

Tilskuddet utgjør det statlige bidraget til byvekstavtalene for Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma i 2027, og det skal brukes i tråd med det overordnede målet i avtalene.

I 2027 legges det opp til denne fordelingen av midler

- Tromsø 236,0 mill. kr
- Kristiansandsregionen 239,9 mill. kr
- Nedre Glomma 194,4 mill. kr

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Det settes av 234 mill. kr.

Belønningsavtalene er som hovedregel fireårige. Byområdene skal sette mål og dokumentere en helhetlig virkemiddelbruk som bidrar til måloppnåelse i tråd med avtalen. Videre må byområdene endre virkemiddelbruken i avtaleperioden dersom det er nødvendig for å nå nullvekstmålet.

Utbetaling av belønningsmidler og resultater i 2025

I tråd med avtalte beløp ble det i 2025 utbetalt 218,3 mill. kr i belønningsmidler over kap. 1332, post 66, med denne fordelingen (avtaleperiode i parentes):

- Buskerudbyen (2022–2025) 121,8 mill. kr
- Grenland (2025–2028) 96,5 mill. kr

Utbetalingen til Buskerudbyen omfatter også 24,8 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser.

Nullvekstmålet ligger til grunn for belønningsavtalene. Tabell 4.21 viser trafikkutviklingen med personbil i de to byområdene basert på trafikktellinger. I gjennomsnitt for årene 2023–2025 økte personbiltrafikken i Grenland og Buskerudbyen sammenliknet med referanseåret 2016 (byindeksen). Den økte også fra 2024 til 2025. Trafikkutviklingen vil bli fulgt opp tett fremover i vurderingen av måloppnåelse i gjeldende belønningsavtaler.

Tabell 4.21 Utvikling i personbiltrafikken i byområder med belønningsavtale

Prosent

Byområde	Byindeksen[1]	2016–2025	2024–2025
Buskerudbyen	1,6	1,0	1,7
Grenland	1,1	0,4	1,9

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2023–2025 sammenliknet med nivået i referanseåret 2016.

Belønningsmidler i 2027

Tabell 4.22 viser avtaleperiode og belønningsmidler for denne perioden og tildeling for 2027 for Grenland og Buskerudbyen.

Tabell 4.22 Belønningsavtaler – tildeling av midler i 2027

Mill. kr

Byområde	Avtale-periode	Belønnings-midler	Tildeling i 2027
Bypakke Grenland (Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan)	2025–2028	386 (2025-kr)	103,9
Buskerudbyen (Buskerud fylkeskommune og kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg)	2026–2029	499,6 (2026-kr)	129,6

Belønningsmidler til byvekstavtaler

Det settes av 1 560 mill. kr.

Tilskuddet skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalene. I 2025 ble det utbetalt 1 471,3 mill. kr over kap. 1332, post 66, med denne fordelingen

- Oslo-området 396,2 mill. kr
- Bergens-området 441,8 mill. kr
- Trondheims-området 306,9 mill. kr
- Nord-Jæren 326,4 mill. kr

I 2027 legges det til grunn denne fordelingen

- Oslo-området 426,5 mill. kr
- Bergens-området 466,9 mill. kr
- Trondheims-området 330,4 mill. kr
- Nord-Jæren 336,1 mill. kr

Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Det settes av 260 mill. kr.

For Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren er det lagt til grunn om lag 65 mill. kr til hvert byområde.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene

Det settes av 1 120 mill. kr.

I Oslo-området, Trondheims-området og Bergens-området går midlene i sin helhet til tiltak for bedre kollektivtransport. På Nord-Jæren går midlene til tiltak for et bedre kollektivtilbud og til reduserte bompengetakster.

I 2027 legges det opp til denne fordelingen

- Oslo-området 730,5 mill. kr
- Bergens-området 141,2 mill. kr
- Trondheims-området 88,3 mill. kr
- Nord-Jæren 159,8 mill. kr

Det årlige statlige bidraget til de store kollektivprosjektene utgjør om lag 70 pst. og består av dette tilskuddet samt midlene over post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter.

Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren

Det settes av 65 mill. kr.

I tråd med byvekstavtalen for Nord-Jæren kompenserer staten for reduserte bompengeinntekter som følge av det lokale vedtaket om å fjerne rushtidsavgiften (tidsdifferensierte takster) på

Nord-Jæren. Videre bruk av midlene blir vurdert i reforhandlingen av byvekstavtalen for Nord-Jæren.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler

Det settes av 826 mill. kr, hvorav 775 mill. kr til å videreføre allerede igangsatte tiltak og 51 mill. kr til å starte nye tiltak.

Midler til mindre investeringstiltak i byvekstavtalene kan brukes til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange på riksvei, kommunal vei og fylkesvei. Denne fleksibiliteten bidrar til å gjennomføre prosjekter og tiltak som gir best måloppnåelse. Midler til riksveitiltak finansieres over kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer. Samferdselsdepartementet forutsetter at prioriteringen av tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei øker måloppnåelsen i byvekstavtalene og/eller blir vurdert som mer kostnadseffektiv eller samfunnsøkonomisk lønnsomt enn tiltak langs riksvei.

Prioritering av tiltak gjøres av avtalepartene som en del av arbeidet med handlingsprogrammet i det enkelte byområdet og i tråd med prinsippene for god porteføljestyring. Se omtale under *Byomtaler – byvekstavtaler*.

Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder

Det settes av 45 mill. kr.

Tilskuddsordningen legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen er søknadsbasert, men øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Det inngås fireårige avtaler. Det er inngått avtaler for Bodø, Ålesund, Haugesund og fastlandsdelen av Karmøy kommune samt Tønsberg-regionen.

I 2027 settes det av midler til tiltak på lokal vei for å følge opp de inngåtte avtalene. For Ålesund er det lagt til grunn at midlene skal brukes til tiltak på riksvei, og 10 mill. kr er derfor i tillegg satt av på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

Byomtaler – byvekstavtaler

Det er inngått byvekstavtaler for sju byområder; Oslo-området, Bergens-området, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen.

Rapportering og endringer i indikatorer

Nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavtalene. Byindeksen er hovedindikatoren for å følge opp nullvekstmålet og beregnes ut fra trafikktellinger. Byindeksen indikerer gjennomsnittlig trafikknivå de tre siste årene (2023–2025) sammenliknet med referanseåret for den enkelte byvekstavtalen. For å få et bredere bilde av utviklingen rapporteres det i tillegg på trafikknivået i 2025 sammenliknet med referanseåret og på endringen fra 2024 til 2025. Byindeksen brukes også til å følge opp nullvekstmålet i belønningsavtalene og avtaler om tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet.

For å redusere usikkerhet og få mer tidsnære målinger for tettere oppfølging av nullvekstmålet har Statens vegvesen utarbeidet en forbedret beregningsmetode for byindeksen. Denne gir et mer presist, robust og sammenliknbart grunnlag for å følge utviklingen i personbiltrafikken, og den vil fra 1. januar 2027 brukes i oppfølgingen av måloppnåelse i byområdene som bruker byindeksen.

I storbyområdene er utviklingen i ulykker alvorlig, særlig for syklister. Det er fastsatt en trafikksikkerhetsindikator for byvekstavtalene som det skal rapporteres på årlig, og første gang for 2026. Indikatoren skal være et verktøy for å følge ulykkesutviklingen i byområdene, vurdere behovet for trafikksikkerhetstiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak.

I byvekstavtalene rapporteres det også på trafikkarbeid, transportmiddelfordeling, kollektivreiser og klimagassutslipp for referanseåret samt for 2024 og 2025. For klimagassutslipp er det foreløpig ikke publisert data for 2025.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen brukes til å måle transportmiddelfordelingen og beregne trafikkarbeid. I 2025 ble det gjennomført en betydelig fornying og forbedring av metoden. Dette kan ha påvirket resultatene ved sammenlikning bakover i tid. På grunn av arbeid med å kvalitetssikre tall blir det derfor ikke rapportert på trafikkarbeid (kjøretøykilometer), som er støtteindikatoren til byindeksen.

Det rapporteres annethvert år på indikatorer for arealbruk og parkering. Arealindikatoren er forbedret, og parkeringsindikatoren er justert. Arealindikatoren skal måle andelen nye boliger og arbeidsplasser innenfor definerte områder som bygger opp under nullvekstmålet. Avgrensingen

av områdene skal fastsettes i samråd med lokale parter. Dette er ikke på plass ennå. For Oslo-området, Bergens-området, Nord-Jæren og Tromsø rapporteres det etter gjeldende metode, mens det for øvrige byer rapporteres på arealindikatoren når forbedret metode er implementert.

Porteføljestyring

Porteføljestyring ligger til grunn for alle byvekstavtalene. Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet for planlegging og gjennomføring. Ev. kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal fortrinnsvis håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte bompengetakster ut over gjennomsnittstaksten og/eller forlenget innkrevingsperiode for byområdenes bompengeordning.

Oslo-området

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus fylke. I juni 2026 startet reforhandlinger av avtalen.

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Oslopakke 3. I tillegg er det forutsatt bidrag fra private grunneiere og Oslo kommunes vognselskapsfond.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Prop. 86 S (2016–2017) *Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036*, jf. Innst. 464 S (2016–2017), og Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2*, jf. Innst. 295 S (2017–2018), ligger til grunn for bompengeinnkrevingen i Oslopakke 3.

Våren 2024 inngikk Oslo kommune og Akershus fylkeskommune en lokal avtale om revidert Oslopakke 3. Avtalen innebærer enighet om takstøkning i 2028, revidert portefølje og forlengelse av bompengepakken frem til 2045. Det er nylig gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av det faglige grunnlaget som vil ligge til grunn for fremlegg av en ev. ny bompengeproposisjon.

Jernbanedirektoratet har en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Ruter AS, som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk i Oslo og Akershus fylke.

Resultater 2025

Det rapporteres på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabellene 4.23 og 4.24 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen, og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.23 Trafikkutviklingen i Oslo-området

	Byindeksen[1]	2018–2025	2024–2025
Endring i trafikkmengde i pst.	0,7	3,1	2,7

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2023–2025 sammenliknet med nivået i referanseåret 2018.

Byindeksen indikerer at trafikkmengden ligger noe over nullvekstmålet. Trafikken økte også fra 2024 til 2025.

Tabell 4.24 Supplerende indikatorer i Oslo-området

	2018 (Referanseåret)	2024	2025
Til fots, andel i pst.	24	30	27
Sykkel, andel i pst.	5	5	6
Kollektiv, andel i pst.	22	21	21
Bilfører, andel i pst.	38	33	35
Bilpassasjer, andel i pst.	8	8	7
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	345,4	351,4	353,0
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	41,5	44,8	47,2
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter	1 601	1 213	-

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for henholdsvis antall togreiser og kollektivreiser. Miljødirektoratet for klimagassutslipp.

Andelen reiser som bilfører gikk noe ned i 2025 sammenliknet med referanseåret, mens andelen reiser til fots økte. Sammenliknet med 2024 økte andelen reiser med bil, og andelen til fots ble redusert. Andelen reiser med sykkel og kollektivtransport var om lag på nivå med referanseåret. Antall kollektivreiser fortsatte å øke. Klimagassutslippene fra veisektoren var lavere i 2024 enn i referanseåret.

Areal og parkering

I Oslo-området viser arealindikatoren at nye boliger i økende grad bygges nær sentre og kollektivknutepunkter, mens gjennomsnittlig avstand fra knutepunkt til arbeidsplasser er stabil. Begge indikatorene har lokale variasjoner for Oslo-området.

Om lag 34 pst. av arbeidstakerne disponerer gratis parkeringsplass. Andelen er redusert fra om lag 44 pst. i 2018. Antall parkeringsplasser ved utvalgte knutepunkter i Oslo gikk ned fra 2023 til 2025, mens andelen tidsbegrensede parkeringsplasser er relativ stabil. Det er også en reduksjon i andel avgiftsbelagte plasser i Oslo, med variasjoner mellom knutepunktene. For Akershus finnes det ikke sammenliknbare tall på grunn av usikkerhet i datagrunnlaget. Parkeringsnormene er gradvis strammet inn siden 2017.

Bruk av midler i 2025

Tabell 4.16 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025 i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale viser hva midlene var planlagt brukt til i 2025.

Midler til mindre investeringstiltak på riksvei ble bl.a. brukt til å bygge og ferdigstille del 1 av gang- og sykkelveiprosjektet på strekningen Ås–Holstad i Ås kommune. Det ble bygd og ferdigstilt to bussholdeplasser ved Teisen i Oslo. Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei ble bl.a. brukt til å ferdigstille gang-, sykkelvei- og kollektivprosjekt ved Ring 2 Tøyenkrysset og til å bygge gang- og sykkelvei langs fv. 120 Leikvoll–Klampenborg i Gjerdrum og Lillestrøm kommuner.

På grunn av senere fremdrift enn forutsatt ble det statlige bidraget til Fornebubanen redusert med 100 mill. kr i 2025, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* og Innst. 540 S (2024–2025).

Stasjonstiltak for universell utforming ved Haugenstua i Oslo ble ferdig i 2025.

Mål og prioriteringer i 2027

Handlingsprogram for byvekstavtalen for perioden 2027–2030 ble vedtatt av Oslo bystyre og Akershus fylkesting i juni 2026, og det legges frem som orienteringssak i kommunene Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm høsten 2026.

Tabell 4.25 viser foreløpig fordeling av midler i 2027. Prioriteringene er basert på vedtatt handlingsprogram og vil avhenge av faktiske tildelinger.

Handlingsprogrammet for byvekstavtalen og Oslopakke 3 vektlegger tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet og redusere klimagassutslipp. Det prioriteres å gjennomføre igangsatte prosjekter, ta vare på eksisterende infrastruktur og styrke kollektivtilbudet i regionen. Endelig prioritering skjer i porteføljestyringen.

Tabell 4.25 Foreløpig fordeling av midler til Oslo-området i 2027

Mill. kr

	Statlige midler	Lokale midler	Bom-penger	Totalt
Mindre investeringstiltak riksvei	171		11	182
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	156			156
Store kollektivprosjekter – Fornebubanen	1 462	60	1 685	3 207
Belønningsmidler til byvekstavtaler	427			427
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	65			65
Tilskudd til bedre kollektivtilbud	731			731
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	362	437	349	1 148
Bompenger til drift av kollektivtransport			1 543	1 543
Andre store kollektivtiltak		155	2 444	2 599
Sum	3 374	652	6 032	10 058

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil gå til å videreføre igangsatte tiltak, som prosjektering av del to av gang- og sykkelvei langs fv. 152 på strekningen Ås–Holstad i Ås kommune og bygging av gang- og sykkelvei langs rv. 150 (Ring 3) på strekningen Gaustadalleen–Rektorhaugen i Oslo.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Det settes av midler til knutepunktutvikling og oppgradering for universell utforming av stasjonene Vestby, Ås og Jessheim. Universell utforming av Hauketo stasjon ble i mars 2026 besluttet avsluttet på grunn av vanskelige grunnforhold og vesentlig kostnadsøkning for tiltaket. Midlene fra Hauketo omdisponeres til universell utforming av Vestby stasjon, og Bane NOR går nå videre med sitt prosjekteringsarbeid med gjennomføring i 2027. For omtale av øvrige jernbanetiltak i Oslo-området vises det til Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Store kollektivprosjekter – Fornebubanen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det omfatter bygging av en ny sammenhengende tunnel for T-banen mellom Majorstuen stasjon og Fornebu, en strekning på om lag 8 km. Det skal også bygges seks nye T-banestasjoner. Prosjektet skal bidra til mer effektiv transport mellom Fornebu og Majorstuen og til å redusere belastningen på veinettet i området og inn og ut fra Oslo i vestkorridoren.

Det totale statlige tilskuddet til Fornebubanen over kap. 1332, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, utgjør om lag 12,3 mrd. 2027-kr. I tillegg brukes det midler over post 66 Tilskudd til byområder, til prosjektet slik at det årlige statlige bidraget utgjør om lag 70 pst.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune varslet høsten 2025 at Fornebu stasjon og base ble forsinket, og at prognosen for totalkostnad ville øke. Det pågår fortsatt arbeid lokalt med å oppdatere prognosene for prosjektets totalkostnad. Det statlige bidraget til Fornebubanen ligger fast.

Tabell 4.26 Fornebubanen

Mill. kr

		Budsjett 2027				Restbehov 01.01.28	
Styringsramme	Prognose sluttkostnad[1]	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bom-penger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
31 145	31 145	1 462	731	60	1 685	1 709	2 090

[1] Det pågår arbeid lokalt med å oppdatere prognose for prosjektets sluttkostnad.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene brukes i hovedsak til investeringer og tiltak for kollektivtrafikken bl.a. for å styrke tilbudet og gi bedre fremkommelighet, lavere pris for barn og ungdom og til mindre sykkeltiltak.

Bruk av tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk besluttes i løpet av 2027.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det lagt opp til at hele tilskuddet skal gå til Fornebubanen.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre igangsatte gang-, sykkel- og kollektivtiltak, som Bryn kollektivknutepunkt i Oslo, gang- og sykkelvei langs fv. 152 på strekningen Kirkeveien–Langhusveien i Nordre Follo kommune samt ny bru for gående og syklende over fv. 1628 Gjønnesjordet i Bærum kommune. Det legges også opp til å starte opp enkelte nye tiltak, bl.a. gang- og sykkelvei ved Villenga i Nordre Follo kommune.

Bompenger til drift av kollektivtransport

I 2027 er det satt av bompenger til å styrke driften av kollektivtrafikken i avtaleområdet. Midlene brukes til drift av buss, T-bane og trikk.

Andre store kollektivtiltak

Midlene vil i hovedsak gå til tiltak for å oppgradere og vedlikeholde T-bane- og trikkesystemet. Det er i tillegg satt av midler til nytt signalsystem (kommunikasjonsbasert togstyring, CBTC) på T-banen og til oppgraderingen av Majorstuen stasjon.

Bergens-området

I 2020 ble det inngått byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Departementene vil invitere lokale parter i Bergens-området til reforhandlinger av avtalen når nødvendige lokale avklaringer om Bybanen til Åsane foreligger.

Stortinget behandlet i 2017 Bypakke Bergen, jf. Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* og Innst. 90 S (2017–2018). Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøløftet. Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger fra Bypakke Bergen.

Jernbanedirektoratet har en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Vestland fylkeskommune ved Skyss som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk.

Resultater 2025

For 2025 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Nullvekst måles innenfor de geografiske grensene til kommunene Bergen, Lindås, Os, Fjell og Askøy slik de var før 1. januar 2020. Øvrige indikatorer følger de nye kommunegrensene. Tabellene 4.27 og 4.28 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen, og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.27 Trafikkutviklingen i Bergens-området

	Byindeksen[1]	2018–2025	2024–2025
Endring i trafikkmengde i pst.	0,6	2,2	2,1

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2023–2025 sammenliknet med nivået i referanseåret 2018.

Byindeksen indikerer at trafikkmengden ligger noe over nullvekstmålet. Trafikkmengden i 2025 lå over referanseåret 2018, og trafikken økte fra 2024 til 2025.

Tabell 4.28 Supplerende indikatorer i Bergens-området

	2018 (Referanseår)	2024	2025
Til fots, andel i pst.	22	24	22
Sykkel, andel i pst.	3	4	3
Kollektiv, andel i pst.	14	15	15
Bilfører, andel i pst.	49	44	47
Bilpassasjer, andel i pst.	10	9	9
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	67,7	85,4	86,7
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	0,9	1,0	1,4
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter	466	334,4	–

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Miljødirektoratet for klimagassutslipp.

Selv om det er små endringer i reisemiddelfordelingen sammenliknet med referanseåret, viser reisevaneundersøkelsen at fra 2024 til 2025 økte andelen reiser som bilfører, mens andelen reiser til fots og med sykkel gikk ned. Antallet kollektivreiser var i 2025 høyere enn i referanseåret. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2024 enn i referanseåret.

Areal og parkering

Gjennomsnittlig avstand mellom nye boliger og store sentra/knutepunkt er redusert sammenliknet med referanseåret 2018, og utviklingen fortsatte i samme retning i 2025. Dette indikerer en mer konsentrert boligutbygging i tråd med målene i byvekstavtalen. Gjennomsnittlig avstand mellom besøks-/arbeidsintensive arbeidsplasser og store sentra/knutepunkt økte i tre av fem kommuner, men økningen i Bergen kommune var marginal (2 pst.).

Om lag 43 pst. av arbeidstakerne disponerer gratis parkeringsplass. Andelen er gradvis redusert fra 2018, men har vært stabil de siste årene. Antallet offentlige parkeringsplasser i avtaleområdet er redusert sammenliknet med 2018, og i flere kommuner har andelen parkeringsplasser med tidsbegrensing økt. Det er ikke rapportert om endringer i parkeringsnormene.

Bruk av midler i 2025

Tabell 4.20 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025 i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale viser hva midlene var planlagt brukt til i 2025.

Midler til mindre investeringstiltak på riksvei ble i hovedsak brukt til å gjennomføre tiltak på sykkelstamveien i Bergen kommune. Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei ble brukt til prosjekter i alle de fem kommunene i Miljøløftet.

Mål og prioriteringer i 2027

Handlingsprogram for Miljøløftet for perioden 2027–2029 ble vedtatt av lokale myndigheter våren 2026.

Tabell 4.29 viser foreløpig fordeling av midler. Prioriteringene er basert på handlingsprogrammet og vil avhenge av faktiske tildelinger.

De prioriterte prosjektene og tiltakene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken. I tillegg videreføres midler til sykkelstamveien til Bergen sentrum fra sør. Dette forventes å bidra til å nå nullvekstmålet. Endelig prioritering mellom tiltak skjer i porteføljestyringen.

Tabell 4.29 Foreløpig fordeling av midler til Bergens-området i 2027

Mill. kr

	Statlige midler	Lokale midler	Bom-penger	Totalt
Mindre investeringstiltak riksvei	27			27
Store kollektivprosjekter – Bybanen til Åsane[1]			214	214
Belønningsmidler til byvekstavtaler	467			467
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	65			65
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	141			141
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	122	25		147
Sum	822	25	214	1 061

[1] Det legges til grunn bompenger. Ev. statlig bidrag er ikke fastsatt.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil i hovedsak gå til å videreføre allerede igangsatte tiltak, som gang- og sykkelvei på E39 på strekningene Nesttun–Skjold og Bradbenken–Glass Knag i Bergen kommune. I tillegg gjennomføres utbedring av kollektivholdeplasser langs riksvei.

Store kollektivprosjekter – Bybanen til Åsane

I handlingsprogrammet til Miljøløftet er det satt av bompenger til forberedende arbeider for Bybanen til Åsane, som er byggetrinn 5 for Bybanen i Bergen. Finansiering av dette byggetrinnet er ikke en del av gjeldende byvekstavtale, og det må vurderes i kommende reforhandlinger av avtalen. I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* har regjeringen prioritert 70 pst. statlig bidrag til prosjektet.

Statens vegvesen planlegger å forlenge E39 Fløyfjelltunnelen nordover og utbedre eksisterende Fløyfjelltunnel. Forlenging av Fløyfjelltunnelen er en forutsetning for å bygge Bybanen til Åsane. Disse riksveiprosjektene og Bybanen til Åsane må derfor vurderes i sammenheng.

Samferdselsdepartementet er kjent med det lokale arbeidet med ny reguleringsplan for en tunnelløsning for bybanen gjennom deler av Bergen sentrum, som er en annen løsning enn det som ligger i de vedtatte reguleringsplanene. Det er ventet at ny reguleringsplan kan vedtas lokalt våren 2027.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil i hovedsak bli brukt til drift av kollektivtransport og mindre kollektivtiltak.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil gå til takstreduksjon for periodebilletter.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det lagt opp til at hele tilskuddet skal gå til Bybanen i Bergen.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil i hovedsak gå til å videreføre igangsatte gang-, sykkel- og kollektivtiltak, bl.a. fortau i Johan Berentsens vei i Bergen kommune og på fv. 5452 Leknesvegen i Alver kommune, gang- og sykkelløsning langs fv. 522 Hatvikvegen i Bjørnafjorden kommune samt prosjektene Bildøyvegen/Straumsundet bru og Skogsskiftet i Øygarden kommune. Det prioriteres i tillegg midler til å starte utbedring av Skarholmvegen i Askøy kommune.

Trondheims-området

I 2023 ble det inngått en reforhandlet byvekstavtale for perioden 2023–2029 mellom Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal. I juni 2026 startet reforhandlinger av avtalen.

Bypakke Trondheim er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Miljøpakken. Endringer i bypakken ble sist behandlet i Stortinget i 2023, jf. Prop. 113 S (2022–2023) *Utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag* og Innst. 481 S (2022–2023). Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Bypakke Trondheim.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har gjort lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede ny bypakke for Trondheim. Statens vegvesen har satt i gang arbeidet med utredningen. Faglig grunnlag til lokalpolitisk behandling skal etter planen være klart innen våren 2028.

For å legge til rette for god samordning av togtilbudet og resten av kollektivtrafikken har Jernbanedirektoratet inngått en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med AtB AS og Trøndelag fylkeskommune. Avtalen viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk.

Resultater 2025

For 2025 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen. Tabellene 4.30 og 4.31 viser henholdsvis trafikkutviklingen, inkl. byindeksen, og de supplerende indikatorene.

Tabell 4.30 Trafikkutviklingen i Trondheims-området

	Byindeksen[1]	2019–2025	2024–2025
Endring i trafikkmengde i pst.	5,3	2,0	1,2

[1] Gjennomsnittet av trafikken for 2023–2025 sammenliknet med nivået i referanseåret 2019.

Byindeksen indikerer at trafikkmengden ligger over nullvekstmålet. Fra 2024 til 2025 økte trafikken.

Tabell 4.31 Supplerende indikatorer i Trondheims-området

	2019 (Referanseår)	2024	2025
Til fots, andel i pst.	24	27	24
Sykkel, andel i pst.	9	8	7
Kollektiv, andel i pst.	12	13	13
Bilfører, andel i pst.	45	40	43
Bilpassasjer, andel i pst.	10	10	9
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	39,8	44,0	47,6
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	0,6	1,4	1,3
Klimagassutslipp fra veisektoren, i 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter[1]	359	309	–

[1] Avtaleområdet ble utvidet med kommunene Orkland og Skaun fra 2023. Tallet i referanseåret er justert for dette.

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser. Miljødirektoratet for klimagassutslipp.

Det var små endringer i transportmiddelfordelingen fra referanseåret til 2025. Fra 2024 til 2025 ble andelen reiser som gående og syklende redusert, mens andelen reiser som bilfører økte. Antall kollektivreiser fortsatte å øke, og for jernbanen har antall reiser mer enn doblet seg siden 2019. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2024 enn i referanseåret.

Parkering

Om lag 41 pst. av arbeidstakerne disponerer gratis parkeringsplass. Andelen er gradvis redusert fra 47 pst. i 2019. Andel parkeringsplasser med tidsbegrensing og andel avgiftsbelagte plasser er om lag uendret. Antall parkeringsplasser i enkelte sentrumsområder er redusert. Det er ikke rapportert om endringer i parkeringsnormene.

Bruk av midler i 2025

Tabell 4.23 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025 i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale viser hva midlene var planlagt brukt til i 2025.

Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei ble brukt til Saupstadbrua som åpnet for gang- og sykkeltrafikk i 2024. I tillegg ble to strekninger langs fv. 6654 Ringvålvegen ferdige.

På grunn av forsinket fremdrift ble det statlige bidraget til Metrobuss redusert med 110 mill. kr i 2025, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* og Innst. 540 S (2024–2025).

Midler til knutepunktutvikling ble brukt til nye Trondheim S som åpnet i 2025. Det nye knutepunktet samler tog, buss og båt.

Mål og prioriteringer i 2027

Handlingsprogram for Miljøpakken for perioden 2026–2029 ble lokalpolitisk behandlet i desember 2025 og vedtatt i styringsgruppen i februar 2026. Tabell 4.32 viser foreløpig fordeling av midler i 2027. Prioriteringene er basert på vedtatt handlingsprogram og vil avhenge av faktiske tildelinger.

De prioriterte prosjektene forbedrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken i sentrumsområdene. Prosjektene styrker konkurransekraften til kollektivtransport, sykkel og gange sett opp mot bil, noe som forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Tabell 4.32 Foreløpig fordeling av midler til Trondheims-området i 2027

Mill. kr

	Statlige midler	Lokale midler	Bom-penger	Totalt
Store riksveiprosjekter	100			100
Mindre investeringstiltak riksvei	225			225
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	24			24
Store kollektivprosjekter – Metrobuss	120	104	140	364
Belønningsmidler til byvekstavtaler	330			330
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	65			65
Tilskudd til bedre kollektivtilbud	88			88
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	190	19	54	263
Bompenger til drift av kollektivtransport			268	268
Sum	1 142	123	462	1 727

Store riksveiprosjekter

Prosjektet rv. 706 Nydalsbrua ble åpnet for trafikk i 2023. I 2027 videreføres arbeidene med ombygging av gamle Sluppen bru til gang- og sykkelbru, som del av tilknytningene til Nydalsbrua.

Det ble tidligere brukt bompenger til å forskuttere statlige midler til prosjektet. I bevilgningsforslaget på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, er det derfor satt av statlige midler til refusjon av denne forskutteringen.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Midlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, vil brukes til å fortsette utbyggingen av hovedsykkelveien mellom Gildheim og Pirbrua der arbeidene vil starte på delstrekningene Lilleby skole–Nordtvedts gate og Gildheim–Leangbrua. I tillegg vil anleggsarbeidene for hovedsykkelveien langs E6 mellom Tonstad og Selsbakk startes opp.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Det settes av midler til å fullføre planskilt kryssing til knutepunkt i Stjørdal.

For omtale av øvrige jernbanetiltak i Trondheims-området vises det til Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Store kollektivprosjekter – Metrobuss

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Metrobussprosjektet omfatter bygging av et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veiinfrastrukturen, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Prosjektet legger til rette for et tilbud med god komfort og høy standard som vil gi god fremkommelighet og regularitet for kollektivtransporten i Trondheim.

I 2027 settes det av midler til videre arbeid på gateprosjektene Kongens gate og Innherredsveien øst som nærmer seg ferdig.

Det totale statlige bidraget til Metrobuss over kap. 1332 post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, utgjør om lag 2,6 mrd. 2027-kr. I tillegg brukes det midler over post 66 Tilskudd til byområder, til prosjektet slik at det årlige statlige bidraget utgjør om lag 70 pst.

Tabell 4.33 Metrobuss

Mill. kr

		Budsjett 2027				Restbehov per 01.01.28	
Styringsramme[1]	Prognose sluttkostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bom-penger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
5 219	5 219	120	43	104	140	1 242	1 039

[1] Styringsramme, inkl. mva.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene brukes bl.a. til drift av kollektivtrafikk, sykkeltiltak på fylkesvei og kommunal vei, informasjonsarbeid og kampanjer for redusert bilbruk.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil i hovedsak bli brukt til redusert pris på månedskort.

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud går i sin helhet til kollektivtiltak. Lokalt er det forutsatt at hele tilskuddet skal gå til Metrobuss.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre byggingen av hovedsykkelveien langs Klæburuta og Brøseruta. I tillegg er det lagt opp til å starte enkelte nye tiltak, bl.a. gang- og sykkelvei langs Bromstadruta i Ingvald Ystgaardsvei.

Bompenger til drift av kollektivtiltak

Midlene brukes i hovedsak til økt kapasitet i busstilbudet og tilbudsutvikling i avtaleområdet, men også til drift av lokalbuss i omegnskommunene til

Trondheim i henhold til mobilitetsplan samt til mindre tiltak på holdeplasser.

Nord-Jæren

I 2020 ble det inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 mellom Samferdselsdepartementet og daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. I juni 2026 startet reforhandlingene av byvekstavtalen.

Bypakken er en del av byvekstavtalen, som samlet omtales som Bymiljøpakken. Endringer i bypakken ble sist behandlet i Stortinget i juni 2025, jf. Prop. 92 S (2024–2025) *Forlengd innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing av tilskot i belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda* og Innst. 357 S (2024–2025).

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom statlige, kommunale og fylkeskommunale midler samt bompenger gjennom Bypakke Nord-Jæren.

Jernbanedirektoratet har en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Kolumbus AS, Rogaland fylkeskommunes administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, som viderefører det etablerte billettsamarbeidet mellom tog og øvrig offentlig kollektivtrafikk. Avtalen ble reforhandlet i 2025.

Fullmakt til å innføre økt takst for lette nullutslippskjøretøy

For lette nullutslippskjøretøy (takstgruppe 1) kan det fastsettes en bompengetakst på inntil 70 pst. av ordinær takst. For Bypakke Nord-Jæren er dette innført etter lokale vedtak.

Rogaland fylkeskommune har overfor Statens vegvesen ønsket å undersøke muligheten for å kunne innføre en høyere takst for lette nullutslippskjøretøy enn dagens 70 pst. og vist til at styringsgruppen for Bymiljøpakken har gjort vedtak om å være positiv til å innføre en høyere takst for lette nullutslippskjøretøy, dersom staten åpner for dette. Fylkeskommunen viser til at elbilandelen gjennom bomstasjonene i Bypakke Nord-Jæren i april 2026 utgjorde 45 pst. og er ventet å vokse betraktelig fremover. Videre viser fylkeskommunen til at byutredningen for Nord-Jæren viser at mer treffsikre bompengetakster er et sentralt virkemiddel for å begrense fremtidig trafikkvekst i tråd med nullvekstmålet.

Samferdselsdepartementet viser til at byvekstavtalen for Nord-Jæren nå reforhandles, og at partene skal komme frem til en omforent virkemiddelpakke. Mer treffsikker innretning på bompengeordningen kan bli et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet fremover. Det er mulig å øke taksten for lette nullutslippskjøretøy innenfor den fastsatte gjennomsnittstaksten for Bypakke Nord-Jæren. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at det blir åpnet opp for at det kan fastsettes en takst for lette nullutslippskjøretøy (takstgruppe 1) på inntil 100 pst. av ordinær takst i Bypakke Nord-Jæren dersom lokale myndigheter gjennom vedtak slutter seg til dette, jf. forslag til romertallsvedtak.

Departementet understreker at selv om det foreslås å åpne opp for at takstene for lette nullutslippskjøretøy i Bypakke Nord-Jæren kan økes, er det opp til lokale myndigheter å vedta en slik takstøkning. Dersom det innføres økt takst ut over 70 pst. for lette nullutslippskjøretøy i Bypakke Nord-Jæren, legger Samferdselsdepartementet opp til at ordningen evalueres etter at det har gått noe tid.

Resultater 2025

For 2025 rapporteres det på måloppnåelse og resultater i henhold til byvekstavtalen.

Dagens byindeks på Nord-Jæren har større usikkerhetspenn enn de øvrige byområdene. En gjennomgang viser at trafikkutviklingen trolig er lavere enn det som er vist tidligere. I reforhandlingene om byvekstavtalen og i arbeidet med forbedret metode for byindeksen, gjøres det en nærmere vurdering av byindeksen for Nord-Jæren.

Tabell 4.34 Supplerende indikatorer på Nord-Jæren

	2017/2018 (Referanseår)	2024	2025
Til fots, andel i pst.	20	22	20
Sykkel, andel i pst.	7	7	7
Kollektiv, andel i pst.	9	10	9
Bilfører, andel i pst.	52	47	49
Bilpassasjer, andel i pst.	10	11	10
Antall kollektivreiser, buss, trikk, båt, i millioner	18,3	28,5	28,2
Antall kollektivreiser, jernbane, i millioner	4,3	5,8[1]	5,8
Klimagassutslipp fra veisektoren, 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter	284	214,5	–

[1] Økningen i 2024 og 2025 fra referanseåret skyldes ny beregningsmetode. Tidligere beregninger for Jærbanen var basert på strekningen Stavanger–Ganddal, mens ny beregning omfatter hele strekningen fra Stavanger til Egersund.

Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling, der tallene for referanseåret er fra 2018. Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene for hhv. antall togreiser og kollektivreiser og Miljødirektoratet for klimagassutslipp, der tallene for referanseåret er fra 2017.

Det er små endringer i transportmiddelfordelingen fra 2018 til 2025, men andelen reiser som bilfører gikk ned. Fra 2024 til 2025 gikk andelen gående og kollektivreisende ned, mens andelen reiser som bilfører økte. Antallet kollektivreiser har hatt stor vekst sammenliknet med referanseåret, men har nå flatet ut. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2024 enn i referanseåret.

Areal og parkering

Utviklingen i avstand mellom boliger og sentra varierer mellom kommunene. Avstanden er redusert i Sandnes, men har økt noe i Stavanger, og samlet sett er det en økning sammenliknet med forrige rapportering. Tilsvarende utvikling gjelder for besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter.

Om lag 56 pst. av arbeidstakerne disponerer gratis parkeringsplass. Andelen har vært stabil de siste årene, men den er noe lavere enn i 2018 da den var på 59 pst. Både andelen offentlige parkeringsplasser med tidsbegrensing og andelen avgiftsbelagte plasser har økt siden forrige rapportering. Det er ikke endringer i parkeringsnormene siden forrige rapportering.

Bruk av midler i 2025

Tabell 4.27 Foreløpig fordeling av midler til byvekstavtalen i 2025 i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og påfølgende omtale viser hva midlene var planlagt brukt til i 2025.

I 2025 ble det brukt midler til å videreføre utbyggingen av E39 Sykkelstamveien, E39 Osli–Hove og Bussveien. Tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei ble brukt til Kollektivtrasé Ullandhaug–Jåttå i Stavanger kommune samt til bedre fremkommelighet for gående og syklister i Oalsgata i Sandnes kommune som hadde byggestart i oktober 2025.

Oppgradering av Sandnes stasjon til tilnærmet universell utforming ble fullført høsten 2025.

På grunn av forsinket fremdrift ble det statlige bidraget til Bussveien redusert med 120 mill. kr i 2025, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* og Innst. 540 S (2024–2025).

Mål og prioriteringer i 2027

Handlingsprogram for Bymiljøpakken for perioden 2027–2030 ble sendt til orientering til lokale parter i desember 2025 ettersom prioriteringene for 2027 i hovedsak er uendret fra forrige års handlingsprogram. Tabell 4.35 viser foreløpig fordeling av midler i 2027. Prioriteringene er basert på lokalpolitisk behandling av handlingsprogrammet for 2026–2029 og vil avhenge av faktiske tildelinger.

De prioriterte prosjektene legger til rette for høy utnyttelse av arealer i sentrale områder og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken. Dette vil legge til rette for å overføre arbeidsreiser fra bil til sykkel, noe som forventes å bidra til å nå nullvekstmålet.

Tabell 4.35 Foreløpig fordeling av midler til Nord-Jæren i 2027

Mill. kr

	Statlige midler	Lokale midler	Bom-penger	Totalt
Store riksveiprosjekter	92		179	271
Mindre investeringstiltak riksvei			20	20
Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane	45			45
Store kollektivprosjekter – Bussveien	126	48	22	196
Belønningsmidler til byvekstavtaler	336			336
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	65			65
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	160			160
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	65			65
Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei	153	26		179
Sum	1 042	74	221	1 337

Store riksveiprosjekter

Det legges til grunn statlige midler og bompenger til restfinansiering av E39 Osli–Hove. Prosjektet åpnet for trafikk i august 2026. I tillegg kan det bli aktuelt med anleggsstart for E39 Smiene–Harestad sent i 2027 eller tidlig i 2028. Statlige midler og bompenger vil gå til å finansiere utgifter til grunnerverv og andre forberedelser for prosjektet. Videre er det lagt til grunn statlige midler og bompenger til enkelte forberedende arbeider på E39 Figgjo–Ålgård. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter at et arbeid med å redusere kostnader i prosjektet er ferdig.

Mindre investeringstiltak på riksvei

Det settes av bompenger til diverse trafikkstyringstiltak på E39 i Rogaland.

Stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane

Det settes av midler til avklaringer av jernbanens arealer ved Stavanger stasjon og til Skeiane stasjon.

Store kollektivprosjekter – Bussveien

Bussveien omfatter bygging av et sammenhengende høykvalitets buss-system på om lag 50 km fordelt på fire korridorer på Nord-Jæren. Det legges til rette for et kollektivtilbud med god punktlighet og høy kapasitet med tilhørende tilrettelegging for gående og syklende samt byutvikling langs traséen.

I 2027 vil det i all hovedsak være arbeid med planlegging av siste delstrekningen av korridor 1 fra Hillevåg inn mot Stavanger sentrum og delstrekninger på korridor 2. I tillegg videreføres byggingen av Forus vest/Forus nord på korridor 1. Tabell 4.36 tar utgangspunkt i fordeling av midler etter vedtak i Bymiljøpakkens styringsgruppe.

Det totale statlige bidraget til Bussveien over kap. 1332, post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter, utgjør om lag 7,9 mrd. 2027-kr kr. I tillegg brukes det midler over post 66 Tilskudd til byområder, til prosjektet slik at det årlige statlige bidraget utgjør om lag 70 pst.

Tabell 4.36 Bussveien

Mill. kr

		Budsjett 2027				Restbehov per 01.01.28	
Styringsramme[1]	Prognose sluttkostnad	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Statlige midler, kap. 1332, post 66	Lokale bidrag	Bom-penger	Statlige midler, kap. 1332, post 63	Øvrig restbehov
14 995	14 995	126	86	48	22	4 680	3 205

[1] Styringsramme, inkl. mva.

Tilskudd til byområder

Belønningsmidlene vil i hovedsak bli brukt til drift av kollektivtransport og til Bussveien.

Tilskuddet til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk vil gå til reduserte billettpriser, takstsamarbeid tog/buss/båt/kystbuss og plassbestilling hurtigbåt.

Tilskudd til reduserte bompenger vil bli brukt til Bussveien. I likhet med tilskuddet til å fjerne rushtidsavgiften på Nord-Jæren, kompenserer tilskuddet for lavere bompengeinntekter som følge av at avgiften ble fjernet. Tilskudd til bedre kollektiv vil bli brukt til å forbedre kollektivtilbudet på Nord-Jæren ved økt ruteproduksjon og ladeinfrastruktur.

Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei

Midlene vil gå til å videreføre gang- og sykkeltiltak på fv. 334 Oalsgata i Sandnes kommune og på fv. 4584 Dusavikveien i Stavanger kommune. Det prioriteres i tillegg midler til å starte kryssutbedring i Madla–Regimentveien i Stavanger kommune.

Øvrige byer med byvekstavtaler

I 2023 ble det inngått byvekstavtale for Tromsø for perioden 2023–2032 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, daværende Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune.

For Kristiansandsregionen ble det i 2024 inngått byvekstavtale for perioden 2024–2033 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Agder fylkeskommune og kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland.

I 2024 ble det inngått byvekstavtale for Nedre Glomma for perioden 2024–2033 mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Østfold fylkeskommune og kommunene Sarpsborg og Fredrikstad.

Resultater 2025

Tabell 4.37 viser trafikkutviklingen i de tre byområdene. Byindeksen med gjennomsnittet av trafikkmengden de tre siste år sammenliknet med referanseår er hovedindikator for å følge opp nullvekstmålet.

Tabell 4.37 Trafikkutviklingen i tre byområder

Prosent

	Referanseår	Referanseår 2025[1]	2024–2025
Tromsø	2019	-6,9	1,3
Kristiansandsregionen	2023	-0,7	-0,5
Nedre Glomma	2023	0,7	2,1

[1] For Tromsø vises gjennomsnitt av målinger siste tre år sammenliknet med referanseåret. For Kristiansandsregionen og Nedre Glomma vises gjennomsnitt siste år sammenliknet med referanseåret.

Byindeksen for Tromsø viser at personbiltrafikken ble vesentlig redusert fra 2019 til 2025. Noe av reduksjonen kan forklares med at det ble innført bompengeinnkreving i Tromsø i 2023.

For Kristiansandsregionen indikerer byindeksen at trafikkmengden ligger under nullvekstmålet. Takstene i bomstasjonene økte i 2024 ved innføringen av *Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3*, og innkrevingen startet i ni nye bomstasjoner i 2025.

Byindeksen for Nedre Glomma indikerer at trafikkmengden ligger noe over nullvekstmålet. Den indikerer også at trafikken økte fra 2024 til 2025. Bompengeinnkrevingen for Bypakke Nedre Glomma fase 2 startet opp i 2024.

Tabell 4.38 Supplerende indikatorer i tre byområder

	Tromsø		Kristiansands-regionen[1]		Nedre Glomma	
	2019	2025	2023	2025	2023	2025
Til fots, andel i pst.	21	24		18	17	15
Sykkel, andel i pst.	4	6		7	4	4
Kollektiv, andel i pst.	12	15		8	5	5
Bilfører, andel i pst.	49	41		53	61	61
Bilpassasjer, andel i pst.	11	10		11	11	11
Antall kollektivreiser, buss, i millioner	10,4	15,5	14,8	15,9	7,4[2]	7,7[2]
Klimagassutslipp fra veisektoren, 1 000 tonn CO_2-ekvivalenter	81,2	67,7[3]	173,1	165,6[3]	164,7	155,8[3]

[1] Kristiansandsregionen har ikke hatt tilleggsutvalg i reisevaneundersøkelsen før i 2025. Det foreligger derfor ikke data for 2023.
[2] Tall for antall kollektivreiser inkluderer også tall for byferga i Fredrikstad.
[3] Tall for 2024 fordi tall for 2025 ikke foreligger før høsten 2026.
Kilde: Reisevaneundersøkelsen for transportmiddelfordeling. Kollektivselskapene for antall kollektivreiser. Miljødirektoratet for klimagassutslipp.

For Tromsø har andelen reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport økt sammenliknet med referanseåret 2019. Andelen reiser som bilfører gikk ned, mens det var en stor økning i antall kollektivreiser. Klimagassutslippene fra veisektoren i byområdet var lavere i 2024 enn i referanseåret.

For Nedre Glomma er det små endringer i reisemiddelfordelingen i 2025 sammenliknet med referanseåret. For Kristiansandsregionen foreligger det ikke data fra reisevaneundersøkelsen før 2025. Tallene for 2025 viser at Kristiansandsregionen har en høy sykkelandel sammenliknet med andre byområder. Antall kollektivreiser økte både i Nedre Glomma og Kristiansandsregionen.

Areal og parkering

Beregninger viser at gjennomsnittlig avstand fra boliger til sentra økte noe i Tromsø sammenliknet med forrige rapportering. Dette betyr ikke nødvendigvis at arealutviklingen går i feil retning. Små endringer gir store utslag i den innmeldte avstanden til sentrum siden Tromsø er en kompakt by med små bydelssentra og har befolkningsøkning.

Om lag 35 pst. av arbeidstakerne i Tromsø disponerer gratis parkeringsplass. Det er ikke gjennomført ny fullstendig kartlegging av parkeringsplasser i 2025, men det rapporteres om mindre endringer i parkeringstilbudet. Parkeringsnormene er uendret.

Om lag 52 pst. av arbeidstakerne disponerer gratis parkeringsplass i Kristiansandsregionen. Andelen for Nedre Glomma er om lag 59 pst. Kristiansand kommune strammet inn parkeringsnormen for de ulike sentrumssonene i 2024, men det var ingen endringer i normen for 2025. Det var ingen endring i parkeringsnormen for Nedre Glomma i 2025.

Bruk av midler i 2025

I Tromsø ble flere delprosjekter ferdig i 2025 som en del av prosjektet *Tryggere skolevei*. En betyde-

lig del av midlene ble brukt til å delfinansiere hyppige bussavganger og reduserte billettpriser. Prosjektet innfartsparkering på Skjelnan startet opp i 2025. Arbeidet med å forsterke Tromsøbrua ble ferdig, slik at bygging av utvidet sykkelfelt kan gjennomføres i 2026.

For Kristiansandsregionen og Nedre Glomma var 2025 det første hele året med byvekstavtale. I 2025 ble det i Kristiansandsregionen brukt midler til drift av kollektivtransport, og det ble satt i gang flere prosjekter. Enkelte mindre prosjekter i alle kommunene i byvekstavtalen ble også ferdig. Det har vært prioritert å få frem byggeklare prosjekter for å sikre god fremdrift i utbyggingen av infrastruktur i årene som kommer. Det ble også brukt overførte midler fra tidligere belønningsavtale til sykkel- og kollektivtiltak.

I Nedre Glomma ble tilskuddsmidlene i 2025 brukt til drift av kollektivtransport, bl.a. til forsterket tilbud i rushtiden og reduserte billettpriser. Det ble også brukt midler på vedlikehold og nye tiltak for gående, syklende samt på mobilitetsutvikling og analyser rettet mot *HjemJobbHjem*-tilbudet. I 2025 startet også byggingen av kollektivfelt og gang- og sykkelvei på rv. 22 Hafslund–Dondern.

Mål og prioriteringer i 2027

Tabell 4.39 viser foreløpig fordeling av midler i 2027. For alle byområdene er prioriteringene basert på vedtatt handlingsprogram og vil avhenge av faktiske tildelinger.

Handlingsprogrammet for byvekstavtalen i Tromsø for perioden 2027–2030 ble behandlet av lokale parter i juni 2026. I 2027 prioriteres drift av kollektivtransport og reduserte billettpriser, tiltak for tryggere skolevei, mindre tiltak i bydeler for myke trafikanter og opprusting av Strandvegen. I tillegg fortsetter arbeidet med å bygge ny fylkesvei på den nordlige parsellen av Stakkevollvegen.

Handlingsprogrammet for perioden 2027–2030 i Kristiansandsregionen ble vedtatt i styringsgruppen for byvekstavtalen i mars 2026 og skal behandles av lokale parter tidlig høst 2026. I 2027 prioriteres drift av kollektivtransport og infrastrukturtiltak for kollektivtransport, gange og sykkel. Det er i tillegg satt av midler til å planlegge flere infrastrukturtiltak.

Handlingsprogrammet for Nedre Glomma for perioden 2026–2029 ble vedtatt av lokale parter høsten 2025. For 2027 legges det opp til å videreføre satsingen på drift av kollektivtilbudet. Infrastrukturtiltak påbegynt i 2026 vil bli sluttført, og forsøket med forsterket vinterdrift av kommunale gang- og sykkelveier videreføres. I 2027 gjennomføres mobilitetstiltak spesielt rettet mot ungdom.

Tabell 4.39 Foreløpig fordeling av midler til tre byområder i 2027

Mill. kr

	Tilskudd til byvekstavtaler	Lokale midler	Bompenger	Totalt
Tromsø	236	193	349	778
Kristiansandsregionen	240	95	673	1 008
Nedre Glomma	194	100	905	1 199
Sum	670	388	1 927	2 985

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
1352	Jernbanedirektoratet	31 588 626	30 656 700	32 287 600	5,3
1354	Statens jernbanetilsyn	117 152	118 200	127 500	7,9
1358	Norske tog AS	3 733 300	4 938 200	6 375 900	29,1
	Sum kategori 21.50	35 439 078	35 713 100	38 791 000	8,6

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
4352	Jernbanedirektoratet	6 337	6 300	6 500	3,2
4354	Statens jernbanetilsyn	17 620	16 800	17 400	3,6
4358	Norske tog AS		9 900	6 000	-39,4
5641	Renter fra Norske tog AS	81 967	251 800	565 100	124,4
5672	Bane NOR SF – utbytte			150 000	100,0
	Sum kategori 21.50	105 924	284 800	745 000	161,6

Målene for samferdselspolitikken er trukket opp i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

Samferdselsdepartementets virkemidler i jernbanesektoren omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn samt eierstyring av Bane NOR SF, Vygruppen AS, Norske tog AS og Entur AS.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen i jernbanesektoren. Bane NOR skal sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur ved å bygge ut, forvalte, drifte og vedlikeholde det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom. Norske tog kjøper, forvalter og eier persontog og leier disse ut til operatører som kjører persontransport med tog etter avtale med staten. Entur har ansvaret for en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Vygruppen er ett av flere transportselskaper som bl.a. kjører persontransport med tog. Statens jernbanetilsyn har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, inkl. tunnelbane, sporvei og forstadsbane, samt tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger.

Til jernbaneformål foreslås det til sammen 38,8 mrd. kr.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet foreslås det bevilget 32,3 mrd. kr. Av dette gjelder 25,8 mrd. kr kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, fornying, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur, og 5,6 mrd.

kr kjøp av persontransporttjenester med tog. Videre dekker bevilgningen utgifter til drift av Jernbanedirektoratet og direktoratets utredningsoppgaver samt tilskudd til togmateriell, godsoverføring og kulturminner.

Regjeringen foreslår økt bevilgning til investeringer i infrastruktur for å fullføre igangsatte tiltak som vil gi et bedre togtilbud. Det omfatter bl.a. InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar og utbygging på Trønderbanen samt Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Det settes også av midler som legger til rette for å videreføre planlegging, inkl. forberedende arbeider for ny Hamar stasjon.

Budsjettforslaget for 2027 legger til rette for en omlegging og forbedring av rutetilbudet på Østlandet fra desember 2027. Dagens flytogtilbud til Oslo lufthavn, Gardermoen, skal da innlemmes i den ordinære regiontogtrafikken for å øke transportkapasiteten, driftsstabiliteten og antall avganger inn, ut og gjennom Oslo.

Bevilgningsforslaget til vedlikehold og fornying av infrastrukturen skal legge til rette for et pålitelig transporttilbud og effektiv utnyttelse av kapasiteten i jernbanenettet. Innenfor disse bevilgningene prioriteres fornying av anlegg for mobildekning i enkelte jernbanetunneler, som vil gi bedre nettdekning for de reisende.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standarder for kunngjøring av rutedata (reiseplanlegging) og elektronisk billettering samt for statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur. Det vises til omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Til Statens jernbanetilsyn foreslås det bevilget 127,5 mill. kr.

Til kjøp og forvaltning av togmateriell foreslås det bevilget 6,4 mrd. kr i lån og egenkapital til Norske tog AS, hvorav 5,1 mrd. kr over 90-poster.

Resultatrapport 2025

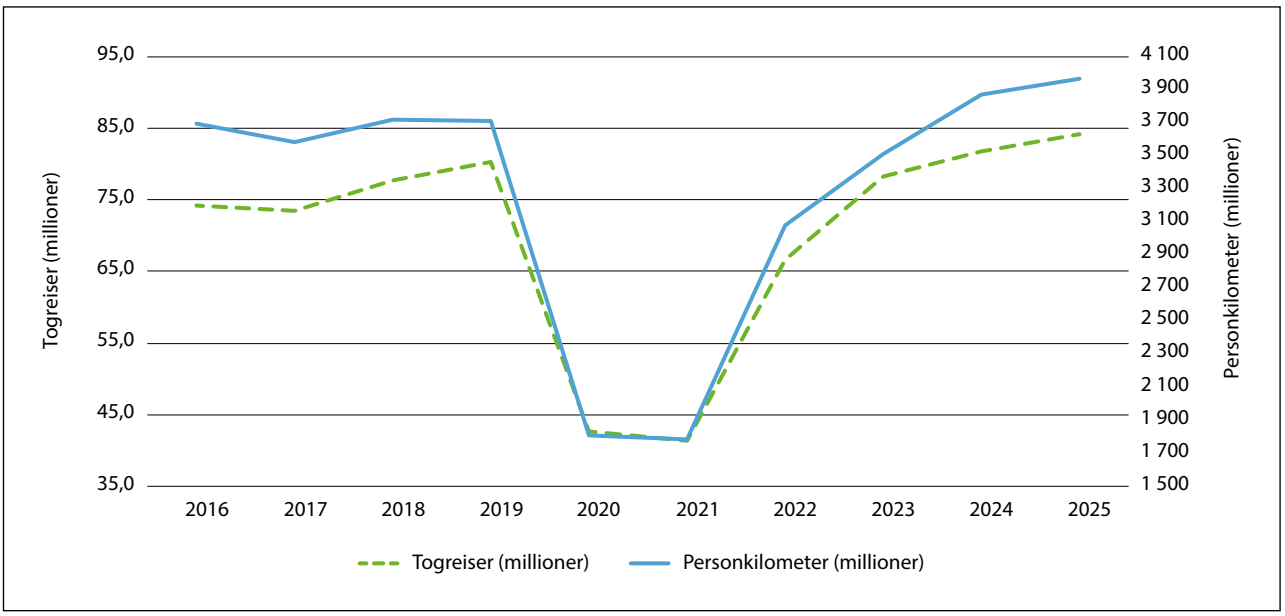
I samsvar med Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* rapporteres det for de fem hovedmålene

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

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Persontransport med tog

Jernbanen i Norge har aldri fraktet så mange passasjerer som i 2025 med i overkant av 84 millioner reiser på det nasjonale jernbanenettet. Utviklingen er i tråd med trenden før koronapandemien, med en årlig trafikkvekst på rundt 2,5 pst. Figur 4.6 viser utviklingen i persontransporten på jernbane i perioden 2016–2025, målt i antall reiser og antall personkilometer, mens tabell 4.40 viser



Figur 4.6 Persontransport med tog 2016–2025

Kilde: Statistisk sentralbyrå

persontransporten med tog i 2025 fordelt på ulike togtyper.

Utviklingen i antall togreiser fra 2024 til 2025 varierer mellom ulike jernbanestrekninger. F.eks. gikk antall togreiser med Sørtoget Oslo–Kristiansand–Stavanger ned med om lag 8 pst., hovedsakelig som følge av mange innstillinger og svak driftsstabilitet. På Dovrebanen var det nedgang i antall reisende grunnet bruddet ved Otta bru, og trafikken på Trønderbanen og Nordlandsbanen ble kraftig påvirket av raset ved Nesvatnet i Levanger i august 2025.

På Bergensbanen har lokal- og regiontogene hatt en trafikkvekst på grunn av flere avganger og høyere driftsstabilitet.

For lokal- og regiontogtrafikken på Østlandet har det fullførte arbeidet i Blixtunnelen på Follobanen gitt høy driftsstabilitet, god kapasitet i en del av togene og økt kundetilfredshet.

Tabell 4.40 Persontransport med tog på ulike togtyper i 2025

	Transportvolum		Transportarbeid		
Togtype	Millioner reiser	Andel i pst.	Millioner personkm.	Andel i pst.	Km per reise
Lokaltog Oslo[1]	43,9	52,1	1 095	22,2	25
Lokaltog Stavanger, Bergen, Trondheim	10,0	11,9	265	5,4	26
Flytoget	5,4	6,4	277	5,6	51
Mellomdistanse[2]	21,3	25,4	1 313	26,6	62
Langdistanse og nattog[3]	2,8	3,4	1 933	39,2	681
Grensekryssende tog	0,6	0,8	51	1,0	80
Sum alle togtyper	84,1	100,0	3 968	100,0	59

[1] Lokaltog Oslo omfatter også regiontogene Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal, Asker–Kongsvinger, Oslo S–Moss, Oslo S–Rakkestad og Oslo S–Ski.

[2] Mellomdistanse omfatter InterCity-strekningene (Oslo–Tønsberg/Skien, Oslo–Hamar/Lillehammer og Oslo–Fredrikstad/Halden), Gjøvikbanen og øvrige regiontog som ikke er omfattet av andre kategorier.

[3] Langdistanse omfatter Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tilbudsforbedringer

Følgende forbedringer ble gjennomført fra desember 2024

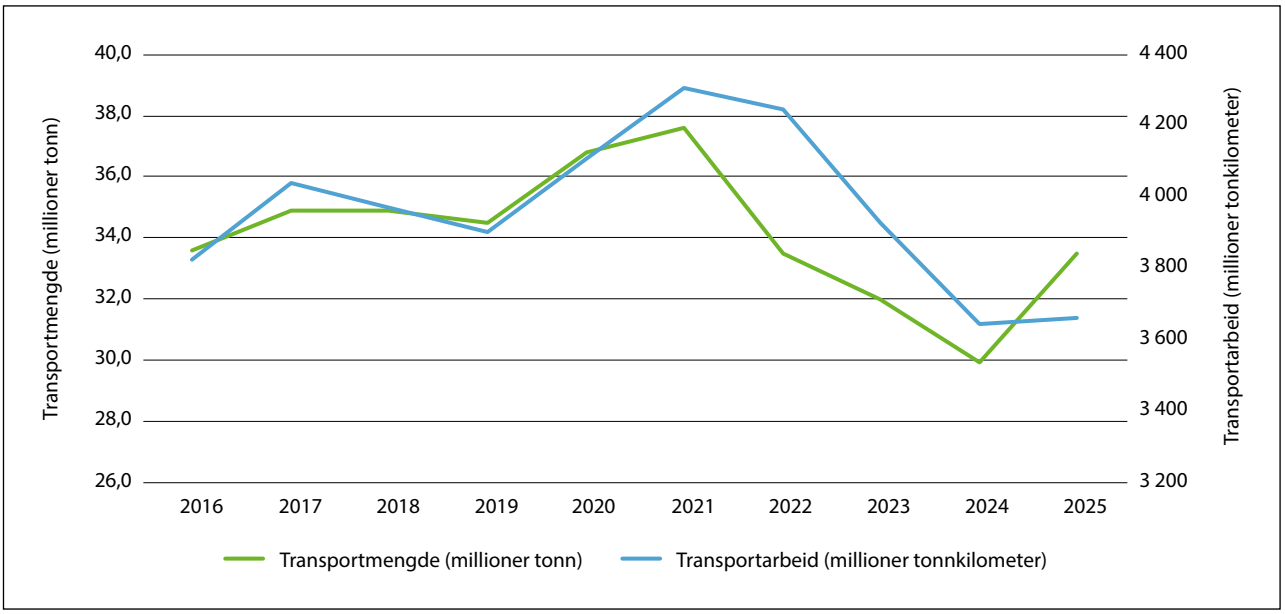
- forbedret togtilbud med avganger hver time mellom Oslo og Gjøvik etter at ERMTS på Gjøvikbanen ble ferdig
- gjenåpning av begge tunnelløp på Follobanen og ordinært rutetilbud ble reetablert
- flere avganger mellom Bergen og Arna i helgene
- flere avganger mellom Bergen og Voss med tilnærmet timefrekvens på kveldstid
- forbedret helgetilbud på Trønderbanen med åtte nye avganger lørdager og ti nye avganger søndager, dvs. timefrekvens store deler av helgen
- gjeninnført togstopp ved Audnedal og Vegårdshei som ble tatt ut av ruteplanen i 2024

Godstog

Fra 2024 til 2025 økte transportarbeidet (tonnkilometer) for godstransport på jernbane med 0,5 pst., mens transportmengden (antall tonn) økte med 12 pst. i hovedsak på grunn av økt malmtransport. Flere naturhendelser har rammet jernbanen de siste årene, og medførte også i 2025 betydelig nedetid på sentrale strekninger og påvirket transportarbeidet. Figur 4.7 viser utviklingen i godstransport med jernbane i perioden 2016–2025, målt i transportmengde og transportarbeid. I perioden 2019–2021 var utviklingen god. Fra 2021 til 2024 ble imidlertid transportmengden redusert med 20,5 pst., mens transportarbeidet ble redusert med 15,4 pst.

Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

En sentral prioritering i 2025 var å styrke drift, vedlikehold og fornying av eksisterende jernbane-



Figur 4.7 Godstransport med tog 2016–2025

Kilde: Statistisk sentralbyrå

infrastruktur, slik at togene går og kommer når de skal. Tabell 4.41 viser mål og resultater for driftsstabiliteten i 2025.

Tabell 4.41 Mål og resultater for driftsstabilitet i 2025

		Prosent
Indikator	Mål 2025	Resultat 2025
Punktlighet alle persontog	90,0	87,6
Punktlighet Gardermobanen	96,0	90,2
Punktlighet godstog	90,0	74,9
Oppetid	99,1	98,9
Regularitet	97,7	93,7

Kilde: Bane NOR

Regularitet

Regulariteten var i 2025 på nivå med 2024 og 2023. Over 68 pst. av innstillingene i 2025 var delinnstillinger.

Innstillinger som skyldtes forhold under Bane NORs kontroll var høyere i 2025 enn i 2024, i hovedsak på grunn av at planlagte stengninger ble lengre enn forutsatt og utbedringsarbeid etter ras. Innstillinger som skyldtes utenforliggende årsaker, ble lavere enn i 2024, mens innstillinger som skyldtes togselskapene økte i 2025, i stor grad på grunn av feil på togmateriell.

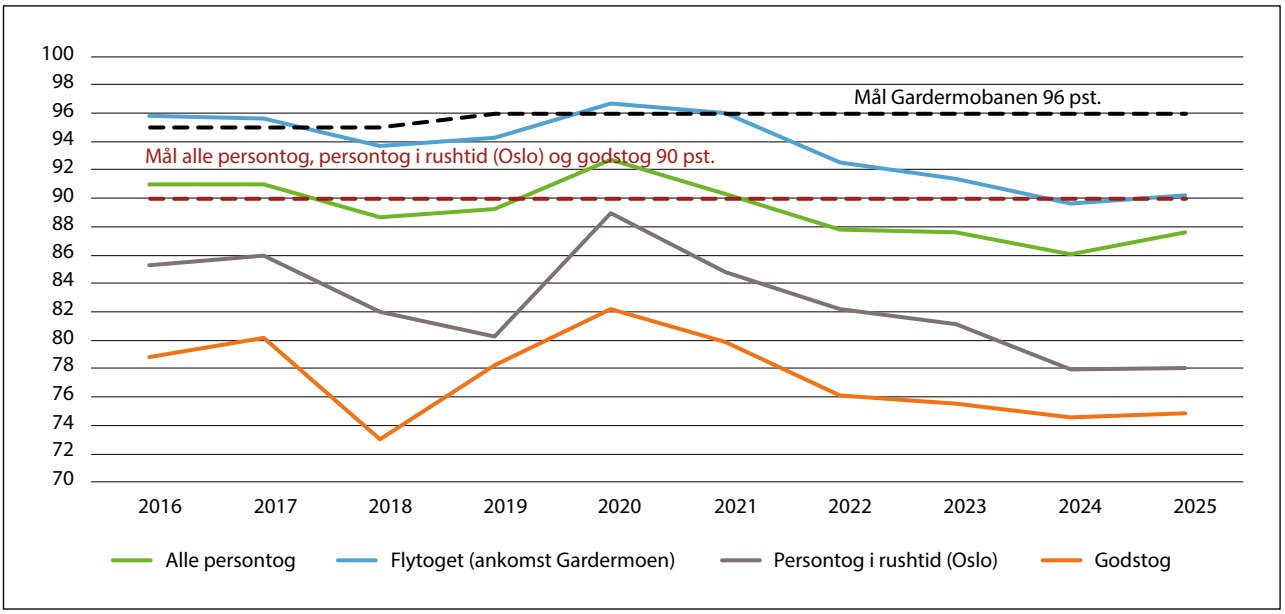
Punktlighet

Punktligheten for persontog i 2025 var 1,5 prosentpoeng bedre enn resultatet i 2024. Figur 4.8 viser utviklingen i punktlighet for person- og godstog i perioden 2016–2025.

Punktlighet og antall forsinkelsestimer påvirkes i hovedsak av feil på infrastruktur, problemer med togmateriell, og at enkelte linjer er overbelastet. Det ble registrert om lag 40 800 forsinkelsestimer i 2025, som er om lag 5 900 timer færre enn i 2024.

Feil på sikrings-/signalanlegg utgjør nesten halvparten av forsinkelsestimene innenfor Bane NORs ansvarsområde. Antall forsinkelsestimer på grunn av dette ble redusert med om lag 900 timer sammenliknet med 2024. Antall forsinkelsestimer som skyldes feil som togselskapene er ansvarlig for, ble redusert med 1 900 timer sammenliknet med 2024.

For godstog (utenom malmtransporten på Ofotbanen) var punktligheten på 74,9 pst. i 2025. Det er 0,3 prosentpoeng bedre enn i 2024. Punktligheten påvirkes i stor grad av lav avgangspunktlighet fra Alnabru godsterminal, hvor bl.a. kapasi-



Figur 4.8 Punktlighet for person- og godstog 2016–2025

Kilde: Jernbaneverket (2016) og Bane NOR (2017–2025)

tetsbegrensninger i terminalområdet og høy trafikkbelastning ofte medfører avvik.

Oppetid

Oppetid er tiden jernbanenettet er operativt og tilgjengelig for togtrafikk uten avbrudd. Oppetiden har vært stabil de siste tre årene. Den var for 2025 på 98,9 pst. som er nær det nasjonale målet på 99,1 pst. Det vises til omtalen under punktlighet for årsaker til resultatet.

Universell utforming

Ved utgangen av 2025 hadde 63 av 335 stasjoner status som universelt utformet, mens 85 stasjoner hadde status som tilgjengelig, som er et delmål på veien mot universell utforming. I 2025 ble stasjonene Drammen, Mjøndalen, Finse og Ustaoset oppgradert fra utilgjengelig til universelt utformet, mens Jaren, Haugenstua, Steinkjer, Gausel, Mariero og Jåttåvågen ble oppgradert fra tilgjengelig til universelt utformet. Sandnes stasjon ble oppgradert fra utilgjengelig til tilgjengelig. Andelen av- og påstigninger ved universelt utformede stasjoner økte fra 17,6 pst. i 2024 til 21,8 pst. i 2025.

Kundetilfredshet

Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsundersøkelse gjennomføres fire ganger i året. Kundetilfredsheten, på en skala fra 0 til 100, økte fra 78 i 2024 til 79 poeng i 2025. Over 70 poeng regnes som et godt resultat. Forbedringene i trafikkpakkene Østlandet 1 og 2, som driftes av Vygruppen, bidro til å øke kundetilfredsheten nasjonalt. SJ Norge har de mest tilfredse kundene.

Jernbanedirektoratet har, i samarbeid med togoperatørene og Bane NOR, utviklet egne indekser for å måle kundetilfredsheten ved avvik. Kundetilfredsheten ved avvik bedret seg for togoperatørene fra 55 i 2024 til 59 poeng i 2025. Til tross for fremgangen ligger tilfredsheten ved avvik fortsatt lavt på Østlandet.

Kundetilfredsheten ved avvik for Bane NOR dekker de områdene av avvikshåndteringen som foretaket er ansvarlig for, som informasjon via skjermer og høyttalere på stasjon samt skilting til alternativ transport. Her økte kundetilfredsheten fra 61 til 63 poeng totalt. Bedringen er tydeligst på Østlandet, der Bane NOR i 2025 prioriterte installasjon av flere og bedre informasjonsskjermer på store stasjoner, og tiltak for å lede kunden til riktig sted ved alternativ transport.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Aktørene i jernbanesektoren samarbeider om samfunnssikkerhet, og de arbeidet gjennom 2025 med å videreutvikle roller og ansvar. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet arbeidet Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Bane NOR, bl.a. med en beredskapsanalyse av jernbanesektoren.

Jernbanedirektoratet fikk i 2025 et tydeligere ansvar for at arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap på jernbanen er helhetlig og skal fra 2026 lede et beredskapsråd for jernbanesektoren med bred deltakelse fra sektoren. Bane NOR har som infrastrukturforvalter imidlertid det operative ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap på infrastrukturen og for å koordinere dette med øvrige aktører.

Jernbanedirektoratet deltok i 2025 sammen med Statens vegvesen i *Platform North*, et samarbeidsforum for grensekryssende transport mellom Norge, Sverige og Finland i nord. Se nærmere omtale i Programkategori 21.30 Veiformål.

Flere uønskede hendelser inntraff i 2025, bl.a. skredet ved Nesvatnet i Levanger i august der både Nordlandsbanen og E6 raste ut og en person omkom. Det ble store skader på infrastrukturen. Nordlandsbanen var stengt forbi rasstedet frem til juni 2026.

For å redusere risikoen for alvorlige konsekvenser som følge av ekstremvær oppdaterte Bane NOR i 2025 risikovurderinger for hver jernbanestrekning. Disse inneholder bl.a. kartlegginger av skredfare og til dels kvikkleire, og de gir nyttig informasjon for planlegging av arbeid på strekningene. Bane NOR reviderer værberedskapen som skal sikre at riktig beredskapsnivå blir innført ved ugunstige værhendelser. Dette arbeidet fortsetter i 2026. Foretaket jobber også med å forbedre løsninger for sikring og tilstandsovervåkning.

Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap berører også store deler av Statens jernbanetilsyns ansvarsområder. I 2024 fikk Statens jernbanetilsyn ansvar for å føre tilsyn med jernbanesektoren etter sikkerhetsloven og arbeidet i 2025 for å kunne utføre denne oppgaven.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Klima

Klimagassutslipp fra jernbanen kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger, fra utbygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen og fra arealbruksendringer. Omtrent 80 pst. av trafikken på jernbanen kjøres i dag med elektrisk fremdrift og er i praksis nullutslipp. Jernbanens største bidrag til å redusere klimagassutslipp kommer fra overføring av trafikk fra mer forurensende transportformer til jernbane.

Elektrifiseringen av Nordlandsbanen mellom Trondheim og Stjørdal og av Meråkerbanen, som ble ferdig i 2025, gir en anslått utslippsreduksjon på 2 146 tonn CO_2 fra transportsektoren årlig i gjennomsnitt.

Klimaeffekten av arealbruksendringer på prosjekter ferdigstilt i 2025 er beregnet til om lag 1 600 tonn CO_2-ekvivalenter. Utslippene er knyttet til utbyggingsprosjektet Drammen–Kobbervikdalen.

Direkte utslipp fra utbygging ble redusert med 17 pst. i 2025, sammenliknet med 2024. På grunn av metodiske endringer viser tabell 4.42 en reduksjon på 27 pst. I 2025 økte de direkte utslippene fra drift- og vedlikehold med om lag 7 pst. sammenliknet med 2024. Utslippene fra Bane NORs egenproduksjon ble redusert i 2025, men utslippene fra leverandørers aktiviteter knyttet til drift og vedlikehold økte. Målingene er usikre.

Tabell 4.42 Klimagassutslipp fra drivstoff i jernbanesektoren 2021–2025

Tonn CO_2-ekvivalenter

	2021	2022	2023	2024	2025
Drift og vedlikehold	19 400	17 452	18 109	16 464	17 640
Utbygging	15 700	24 900	19 300	19 458	14 200
Jernbanetrafikk[1]	49 000	58 000	56 000	53 000	-
Sum	84 100	100 352	93 409	88 922	31 840

[1] Tall for utslipp fra jernbanetrafikk for 2025 er ikke tilgjengelig før november 2026.

Kilde: Bane NOR og Statistisk sentralbyrå

Redusere beslag i verdifull natur og dyrket mark

I prosjektet Drammen–Kobbervikdalen som var ferdig i 2025, ble det gjort inngrep i om lag én dekar verdifull natur og beslaglagt elleve dekar dyrket mark midlertidig.

Jernbanedirektoratet videreførte i 2025 arbeidet med å utvikle et prosjektbasert arealregnskap for transportsektoren i samarbeid med Statens vegvesen, og jobbet videre med metoden for før- og etterundersøkelser for naturmangfold. Bane NOR testet i 2025 en ny metode for før- og etterundersøkelser ved prosjektet *Vendespor Asker*. Erfaringene viser at denne gir nyttig innsikt, men at påvirkning fra enkeltprosjekter kan være vanskelig å isolere i områder med flere påvirkningskilder.

Bane NOR gjennomførte i 2025 flere tiltak for å bedre naturmiljøet langs jernbanen, bl.a. ved å legge til rette for fiskevandring og gyting, erstatte gressarealer med blomsterenger og bekjempe fremmede arter.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Sikkerhet

Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de høyeste i Europa. Sikkerheten har over flere år vært stabilt svært god.

Antallet ulykker og alvorlige hendelser ble redusert fra 2024 til 2025. Ifølge Statens jernbanetilsyn tyder dette på at kravene til sikkerhetsstyring, teknisk oppgradering og rapportering har god effekt. Statens jernbanetilsyn prioriterte i 2025 bl.a. økt tilsynsaktivitet på feil og mangler ved jernbanekjøretøy, opplæring av personell i godstogselskaper samt sikring og beredskap.

Systematisk og langsiktig arbeid med sikkerhet har resultert i at det er få ulykker. Mer nedbør og ekstremvær fører til økt behov for tiltak for å hindre ras og skader på sporet. Hendelser som leirskredet ved Nesvatnet i Levanger i 2025 viser at det er behov for grundigere risikoanalyser, særlig for grunnforhold og rasfare.

Statens jernbanetilsyn vurderer at sikkerhetsnivået for taubaner er godt, men det varierer hvordan aktørene etterlever regelverket. I 2025 prioriterte Statens jernbanetilsyn særlig sikkerhet og redningsberedskap i stolheiser.

Effektiv bruk av ny teknologi

Jernbanedirektoratet koordinerer og leder norsk deltakelse i det europeiske innovasjonsprosjektet for jernbane, Europe's Rail. Det sikrer norsk jernbane tilgang til de fremste miljøene i Europa, og at ny teknologi fra start utvikles i tråd med norske forhold og behov. I 2025 åpnet en internasjonal testarena for å utvikle jernbaneteknologi under arktiske forhold, Arctic Test Arena, på Ofotbanen/Malmbanan i Norge og Sverige.

Jernbanedirektoratet styrket i 2025 arbeidet med innovasjon, datadeling og ny teknologi, bl.a. gjennom *nettverket for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold*. Formålet er å øke innovasjon og teknologiutvikling innen tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold, ved å samle rundt 50 virksomheter fra jernbanesektoren, universiteter, forskningsinstitusjoner og industri.

Jernbanedirektoratet arbeider for økt deling og bruk av data, bl.a. gjennom videreutvikling av reiseaktivitetsmodellen *Fram*. Modellen gir Jernbanedirektoratet betydelige mengder data om reisestrømmer, som kan deles og brukes til bedre transportplanlegging.

Både Jernbanedirektoratet og Bane NOR deltar i det tverrsektorielle datasamarbeidet med de øvrige transportvirksomhetene, med mål om å dele data på tvers.

Mer for pengene

Et langsiktig perspektiv i planleggingen, god drift, målrettet vedlikehold og fornying, gir bedre driftsstabilitet og færre feil. Dette øker kapasitetsutnyttelsen og reduserer kostbare avbrudd, slik at samfunnet får mer nytte ut av den eksisterende jernbanen. Lønnsomheten i jernbaneinvesteringer skal økes ved å redusere kostnader og øke nytten av prosjektene. Porteføljeprioritering og -styring er viktige virkemidler i den sammenheng.

Jernbanedirektoratet etablerte i 2025 arbeidsgruppen *Task force* for forbedring av togtilbudet på Østlandet. Den samler aktørene om felles prioriteringer, mål og tiltak for innføring av nytt regiontogtilbud fra 2028 og innfasing av nye tog. En slik koordinert tilnærming i sektoren bidrar til bedre ressursutnyttelse, reduserer dobbeltarbeid og legger til rette for raskest mulig gjennomføring.

Kostnadsutvikling og gjennomføring av prosjektporteføljen

En rekke store infrastrukturprosjekter er under bygging, bl.a. InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar samt utbygging av Trønderbanen. I tillegg pågår fornying av signalanleggene (ERTMS), som også påvirker gjennomføringen

og kostnadene i de øvrige effektpakkene. Kostnadene øker, og flere effektpakker er forsinket.

Tabell 4.43 viser at det i 2025 ble brukt vesentlig mer på fornying, mindre investeringer, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen enn lagt til grunn i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Det lavere forbruket til enkelte investeringstiltak gjaldt i hovedsak forsinkelser for effektpakken *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)* og reduserte kostnader i effektpakken *Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)*.

Tabell 4.43 Drift, vedlikehold, fornying og investeringer på jernbanen i 2025

Mill. kr

	Anslag i Prop. 1 S (2024–2025)	Forbruk 2025
Drift og vedlikehold	6 597	7 860
Fornying	5 500	6 111
Mindre investeringer	1 900	2 406
Investeringer		
– *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)*	4 300	3 293
– *Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)*	2 700	2 034
– *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Ski)*	310	325
– *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)*	1 800	1 981
– *Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)*	270	164
– *Flere tog på Trønderbanen*	560	566
– *Innfasing av nye lokaltog*	1 030	1 296
– *Innfasing av nye regiontog*	30	59
– *Banestrømforsyning/kapasitetsøkende tiltak*	90	93
– *ERTMS*	1 220	1 884

Kilde: Jernbanedirektoratet

For å vurdere om en får mer jernbane for pengene er det fastsatt indikatorer som viser netto nytte for aktuelle prosjekter og endring i investeringskostnad, sammenliknet med tabell 14.2 i Nasjonal transportplan 2025–2036. Utviklingen i indikatorene per første tertial 2026 viser samlet sett en svak forbedring, men det er variasjon mellom effektpakkene. Jernbanedirektoratet og Bane NOR jobber med å øke netto nytte i effektpakkene gjennom å optimalisere både togtilbudet, dvs. hvor mange avganger og hvor lange tog som skal kjøre gjennom driftsdøgnet, og omfanget av infrastrukturtiltak, altså hvor mye det må bygges for å kunne gi en forbedring.

Mål og prioriteringer i 2027

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

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

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

Klimaforpliktelser og -tilpasning, en endret sikkerhetspolitisk situasjon, begrenset tilgang på fornybar energi og et mindre økonomisk handlingsrom påvirker prioriteringene som gjøres i transportsektoren. Befolkningsvekst og fortetting tilsier at behovet for transport og mobilitet fortsetter å øke i og rundt de største byene, der det også er størst press i dag. Dette gjelder særlig på Østlandet. I byområdene har innføringen av byvekstavtalene og nullvekstmålet vært et sentralt virkemiddel for måloppnåelse, jf. nærmere omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. For å understøtte et godt kollektivtilbud, har det over flere år vært planlagt for sammenhengende kollektivløsninger med jernbanestasjonene som sentrale knutepunkt.

Regjeringens strategi for utviklingen av jernbanen frem mot 2050 er forankret i de transportpolitiske målene, og svarer på utfordringsbildet og behovene som er beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036. Strategien kan oppsummeres i hovedpunktene

- ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal
- ferdigstille tilbudsforbedringene som pågår rundt de største byene innen 2030
- øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036
- gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet
- gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data
- øke kapasiteten i jernbanen nasjonalt på lang sikt, herunder starte planleggingen av ny rikstunnel for ferdigstillelse på 2040-tallet
- oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan

Regjeringen har siden fremleggelsen av Nasjonal transportplan fulgt opp jernbanestrategien bl.a. gjennom økte bevilgninger til vedlikehold og fornying, prioritering av fremdrift i pågående utbygginger og kjøp av flere nye tog. Videre har Jernbanedirektoratet i 2026 levert flere utredninger som grunnlag for neste Nasjonal transportplan. I 2027 prioriterer regjeringen bl.a. økt bevilgning til investeringer for å fullføre igangsatte tiltak som vil gi et bedre togtilbud.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Et attraktivt togtilbud er en forutsetning for at de reisende og næringslivet skal velge toget. Dette innebærer at tilbudet må være forutsigbart og stabilt, men også at det må være relevant med tanke på frekvens og reisetid.

Vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur bidrar til bedre driftsstabilitet, med økt punktlighet og færre innstillinger, som gir en bedre reisehverdag for de som bruker toget. Særlig rundt de store byene bidrar jernbanen til arealeffektiv og miljøvennlig utvikling og god fremkommelighet. Det gjør det mulig å pendle over større avstander, noe som gir den enkelte større frihet i valg av arbeidsplass og bosted.

I 2027 videreføres InterCity-prosjektene til Tønsberg, Moss og Hamar, og tilbudsforbedring med fire tog i timen mellom Oslo og Tønsberg planlegges innført fra desember 2027. De forberedende arbeidene videreføres i Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, herunder arbeidene med den første av de store entreprisene, som omfatter bygging av tre anleggstunneler, jf. nærmere omtale i Programkategori 21.30 Veiformål. Arbeidet med å legge til rette for flere avganger og bedre driftsstabilitet inn mot og ut fra Trondheim fortsetter. Det samme gjelder tiltak for å legge til rette for flere og lengre godstog mellom Oslo og Narvik. Videre legges det i 2027 opp til forberedende arbeider for ny Hamar stasjon. Ved Hamar stasjon skal det også gjennomføres bolig- og næringsutvikling i regi av Bane NOR Eiendom AS på arealer som i dag brukes til jernbaneformål.

Befolkningsveksten i byområdene, økt mobilitetsbehov og strengere krav til areal- og energieffektiv transport innebærer at det allerede nå må planlegges hvordan jernbanen kan ta en større del av person- og godstransporten rundt de største byene og byområdene frem mot 2050. Svært høy kapasitetsutnyttelse av jernbanenettet i Østlandsområdet gjør at stadig flere feil fører til forsinkelser som forplanter seg ut over hele landet. Nye tog skal etter planen settes i trafikk på lokaltogstrekningene i 2027. Budsjettforslaget for 2027 legger til rette for å gjennomføre nødvendige tiltak for å innføre en ny og forbedret rutemodell på Østlandet fra desember 2027. Det innebærer bl.a. at dagens flytogtilbud til Oslo lufthavn, Gardermoen, innlemmes som en del av den ordinære regiontogtrafikken for å øke kapasiteten inn, ut og gjennom Oslo. Dette gir flere avganger for pendlere og øvrige reisende, særlig på de mest trafik-

kerte strekningene rundt Oslo. På lengre sikt er ny rikstunnel avgjørende for videre utvikling av kapasiteten gjennom Oslo. Planlegging av denne videreføres i 2027.

Jernbanedirektoratet og Entur skal i 2027 arbeide videre med digitale løsninger for sømløs mobilitet, slik at de reisende kan søke frem og kjøpe forskjellige mobilitetstjenester under ett, og dermed få en enklere og mer sømløs reisehverdag.

Arbeidet for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik videreføres i 2027. Resultater av igangsatte tiltak følges systematisk opp, og nye, målrettede tiltak identifiseres og settes i verk. Eksempler på tiltak som gjennomføres er kartlegging av årsaker til svak driftsstabilitet, oppfølging av resultat på strekninger og tiltak for å sikre lik informasjon til kunder i alle kanaler ved avvik. Videre legger budsjettforslaget til rette for å fortsette arbeidet med å fremskaffe mer kunnskap om refusjon til reisende med periodebillett på jernbanen.

Et sentralt grep for å sikre universelt utformede reisekjeder er oppgradering av stasjoner. For 2027 planlegger Bane NOR tiltak på stasjonene Nationaltheatret og Stjørdal, slik at disse kan få status som universelt utformet.

Samfunnssikkerhet

Jernbanesektoren er en viktig bidragsyter til totalforsvaret og Norges totalberedskap. Aktørene i jernbanesektoren samarbeider om samfunnssikkerhet og beredskap. Jernbanedirektoratet har et overordnet ansvar for at arbeidet er helhetlig. Som infrastrukturforvalter har Bane NOR det operative ansvaret for samfunnssikkerhet på det nasjonale jernbanenettet og koordinerer dette arbeidet med øvrige jernbaneaktører.

Norges betydning som mottaks- og transittområde for allierte styrker har økt etter at Finland og Sverige ble medlemmer av NATO. Mens det tidligere var mest oppmerksomhet på nord-søraksen på samfunnssikkerhets- og beredskapsområdet, vil det fremover også være økt vekt på å prioritere tiltak som støtter effektiv militær mobilitet vest-øst. I 2027 prioriteres videre fremdrift i effektpakken som skal øke kapasiteten for godstransport mellom Oslo og Narvik og som omfatter tiltak på Narvik stasjon og Kongsvingerbanen.

Nasjonal transportplan 2025–2036 legger økt vekt på beredskap, totalforsvar og militær mobilitet. Dette innebærer at militære behov skal tillegges større vekt enn tidligere ved planlegging og prioritering av tiltak i transportsektoren, herunder på jernbanen. Dette styrker forsvars- og beredskapsevnen.

Det er i 2026 opprettet et beredskapsråd for jernbanesektoren som Jernbanedirektoratet skal lede, og som skal ha bred deltakelse fra sektoren. Beredskapsrådet skal i normalsituasjon være den sentrale arenaen for samordning, strategisk dialog og informasjonsdeling om jernbanesektorens nasjonale beredskap. I krise og krig skal rådet bidra til at nødvendig transportkapasitet er tilgjengelig for prioriterte beredskapsoppdrag samt verifisere at nødvendig tilgang til jernbaneinfrastruktur opprettholdes.

Det nordiske samarbeidet om samfunnssikkerhet og beredskap skal videreutvikles i 2027 for å styrke landenes evne til å håndtere grenseoverskridende hendelser og sikre effektiv transportflyt i kriser og beredskapssituasjoner. Jernbanedirektoratet deltar i samarbeidet mellom transportmyndighetene i Nordic Transport Preparedness Committee (NTPC), og vil i 2027 bidra til å følge opp den felles nordiske transportberedskapsstrategien som ble utviklet av NTPC i 2026.

Klimatilpasning i jernbanesektoren handler om forebygging, slik at transportsikkerheten og fremkommeligheten i minst mulig grad påvirkes av naturhendelser. Infrastrukturen må dimensjoneres for å håndtere konsekvensene av klimaendringene. Investeringsprosjekter utvikles og bygges etter oppdaterte standarder for klimatilpasning og eksisterende jernbane oppgraderes gjennom fornyingstiltak og mindre investeringer.

Godstransport på jernbane

Regjeringen vil legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av godstrafikken. Godstransport på jernbane er sikker og areal- og energieffektiv, særlig ved transport av store volumer over lange avstander. Økt godstransport på jernbane kan redusere de negative eksterne effektene av veitransport, som lokal luftforurensing, klimagassutslipp, støy, overbelastning av veinettet og ulykker.

Med få omkjøringsmuligheter er godstransporten på jernbanen særlig sårbar for driftsavbrudd. Satsingen på vedlikehold og fornying, som over tid skal gi en mer driftssikker infrastruktur, vil legge til rette for gods på jernbane.

Bane NOR har innført endringer i ytelsesordningen, for å bedre kompensasjonen som godstogselskapene mottar for innstillinger. Kompensasjonen skal økes ytterligere fra 2027.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Jernbanen er en klimavennlig transportform, med lavt utslippsnivå sammenliknet med andre transportformer. Det viktigste bidraget fra jernbanen for å redusere klimagassutslippene og nå dagens klimamål kommer fra overføring av gods- og persontrafikk fra vei og fly over til jernbanen. God regularitet og punktlighet er viktig for å få til dette. Prioriteringen av vedlikehold og fornying bidrar til at mer gods- og persontrafikk kan foregå på jernbane. Utviklingen av jernbanetilbudet gjennom prosjektene og forutsetningene som lå til grunn i Nasjonal transportplan 2025–2036, ventes å redusere direkte CO_2-utslipp med om lag 1,6 millioner tonn ved overføring av trafikk til jernbane.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider med å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget og vurdere virkemidler og tiltak for å redusere klimagassutslipp. I *Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane* (KVU Green) vurderes bl.a. alternative driftsformer og driftsteknologi på strekninger som ikke er elektrifisert. Det er gjennomført kvalitetssikring (KS1) av arbeidet. Basert på anbefalingene i KVU Green og KS1 har Samferdselsdepartementet besluttet teknologivalget elektrifisering for Røros- og Solørbanen og batteri med delelektrifisering for Nordlandsbanen. Det vises til anmodningsvedtak nr. 553 av 10. mai 2022 i kapittel 2.5 i Del I. I 2027 videreføres planlegging av elektrifisering av strekningen Stjørdal–Steinkjer.

Bane NOR skal sørge for at tapet av verdifull natur blir så lavt som mulig. For å sikre at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til natur og arealbruk i utbygging, arbeider transportvirksomhetene med et arealregnskap som viser nedbyggingen av ulike naturtyper og dyrket mark. Dette arbeidet fortsetter i 2027. Det vises til omtale i kapittel 5 Klima og miljø i Del III.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Overføring av person- og godstrafikk fra vei til jernbane bidrar til å redusere risiko for ulykker, og drepte og hardt skadde i trafikken.

Ved utvikling og oppgradering av infrastrukturen oppnås bedre sikkerhet fordi nye anlegg har høyere teknisk sikkerhet enn gamle anlegg. Særlig reduseres risikoen for ulykker ved å fjerne eller utbedre spesielt utsatte planoverganger. Bane NOR arbeider med å bedre sikkerheten ved eksisterende planoverganger og fjerne planoverganger der risikoen anses som høyest. Spesielt gjelder dette usikrede planoverganger uten veisikringsanlegg. Ny teknologi testes ut og implementeres, f.eks. elektronisk overvåking av planoverganger koblet opp mot kunstig intelligens som kan identifisere objekter som befinner seg mellom bommene. Dersom planovergangen er blokkert etter at bommene har gått ned, varsles togfører og togleder automatisk slik at toget kan stanses.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med sikring, beredskap og digital sikkerhet i jernbanesektoren. Tilsynet har også en viktig rolle ved innføringen av ERTMS med å gjennomføre effektive godkjenningsprosesser for innføring av nye og ombygde togsett som er tilpasset det nye signalsystemet.

På områdene tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger er Statens jernbanetilsyns oppgaver knyttet til sikkerhet ved transport med tau- og kabelbaner og sikkerhet for publikum i fornøyelsesinnretninger. For å ivareta brukernes sikkerhet ved utilsiktet stans eller ulykker er tilsyn med taubaner og deres bærende konstruksjoner viktige prioriteringer i 2027.

Effektiv bruk av ny teknologi

Ny teknologi kan bidra med løsninger for fremkommelighet, kapasitet og transportsikkerhet. Forskning, utvikling og innovasjon er viktige elementer før jernbanen kan ta i bruk ny teknologi. Nye metoder for å videreutvikle tilbudet til reisende og godskunder skal gjøre det mulig å oppnå kostnadsreduksjoner og gjøre jernbanen mer attraktiv som transportform. Store datamengder gjør det mulig å forutse reisestrømmer, behov for vedlikehold og hvor mange som reiser med den enkelte avgang for jernbane- og kollektivtransport. Det legger til rette for bedre styring av kollektivtransporten og transportstrømmene samt bedre avvikshåndtering og planlegging.

Jernbanedirektoratet opprettet i 2026 en samordningsgruppe for digital tjenesteutvikling i jernbane- og kollektivsektoren med fylkeskommunene. Frem mot neste nasjonale transportplan skal direktoratet sammen med fylkene og Entur utarbeide et beslutningsgrunnlag for hvordan felles digital tjenesteutvikling i jernbane- og kollektivsektoren kan innrettes.

For drift og vedlikehold av infrastrukturen har Bane NOR tatt i bruk ny teknologi, med bl.a. sensorer og bedre datakvalitet. Forebyggende vedlikehold og overvåking av sporveksler og sporfelt bidrar til å effektivisere vedlikeholdet. Ved å ta i bruk ny teknologi med bl.a. digital overvåking av

infrastrukturen kan Bane NOR gå fra tidsbasert til tilstandsbasert vedlikehold. Det sikrer bedre og mer målrettet bruk av midlene. Jernbanedirektoratet har utviklet en felles modell for å beregne passasjertall på tvers av togoperatører og strekninger, noe som bl.a. legger til rette for bedre analyser av fremtidig utvikling av jernbanetilbudet.

Det utvikles en rekke initiativer for deling og felles bruk av data i sektoren. Det vises til omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Jernbanedirektoratet deltar i det europeiske innovasjonsprogrammet Europe's Rail, som er en del av EUs forsknings- og innovasjonsprogram Horisont Europa. Her utvikles løsninger for en mer bærekraftig, effektiv, driftssikker og datadrevet sektor.

Mer for pengene

Jernbanesektoren forvaltes med mål om effektiv ressursbruk og mer jernbane for pengene. Kostnadene skal holdes lavest mulig for igangsatte effektpakker, og nye effektpakker optimaliseres og porteføljestyres for å oppnå best mulig effekt til lavest mulig kostnad. Tiltak som Samferdselsdepartementet har innført for å forbedre styringen og kostnadskontrollen på jernbaneområdet, er omtalt under *Andre saker*. Bane NOR har identifisert et stort potensial for bedre utnyttelse av budsjettmidlene til vedlikehold og fornying gjennom bedre planlegging, økt digitalisering, bedre oversikt over tilstanden på infrastrukturen og mer prediktivt vedlikehold. Det vises til nærmere omtale under post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer.

Likviditetstilførsel til Bane NOR

Den årlige bevilgningen til drift, vedlikehold, fornying og investeringer i infrastrukturen blir utbetalt til Bane NOR uavhengig av foretakets aktivitet gjennom året (likviditetstilførsel). Bane NOR har ansvar for å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå basert på forventninger om statens fremtidige likviditetstilførsel og tidligere utbetalinger. Foretaket disponerer tildelte midler innenfor formålene for vedtatt bevilgning i statsbudsjettet og i tråd med avtaler med Jernbanedirektoratet.

Likviditetstilførsel til Bane NOR som av ulike årsaker ikke blir brukt, kalles produksjonsgjeld til staten. Produksjonsgjelden utgjorde 2,9 mrd. kr ved inngangen til 2026, mens likviditetsbeholdningen var 4,1 mrd. kr. Ved utgangen av 2026 anslås foretakets produksjonsgjeld til staten å utgjøre om lag 1,1 mrd. kr og likviditetsbeholdningen anslås til 2,5 mrd. kr. Det tilsier at Bane NORs produksjon vil være om lag 1,8 mrd. kr høyere enn tilført likviditet i 2026. Det er noe høyere enn forutsatt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet, der det ble lagt til grunn at Bane NOR skulle finansiere 1,7 mrd. kr av investeringsaktiviteten i 2026 ved å bruke av produksjonsgjelden.

Produksjonsgjelden til staten er vesentlig redusert de siste årene, fra over 7 mrd. kr ved utgangen av 2023. I budsjettforslaget for 2027 er det ikke forutsatt at Bane NOR finansierer investeringsaktivitet gjennom bruk av produksjonsgjelden. Det er bl.a. av hensyn til at foretaket skal ha et visst likviditetsnivå i sin virksomhet for å kunne sikre forsvarlig drift og rasjonell fremdrift i prosjektporteføljen når løpende utgiftsbehov og kostnadssvingninger oppstår.

Nærmere om budsjettforslaget

Til jernbaneformål foreslås 38,8 mrd. kr.

Det foreslås å bevilge 32,3 mrd. kr til Jernbanedirektoratet. Direktoratet skal ivareta den strategiske utviklingen og den helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren samt forvalte tildelte bevilgninger. Gjennom avtalestyring og samhandling med berørte aktører skal direktoratet sikre god koordinering mellom utviklingen av togtilbud og investeringer i nytt togmateriell, digitale løsninger og behov for tiltak i infrastrukturen. Jernbanedirektoratet inngår og følger opp avtaler med Bane NOR, togselskaper og på enkelte områder med Entur og Norske tog. Avtalene innrettes slik at kravene til leverandørene og det de leverer, er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningene. Viktige satsinger i 2027 omfatter bl.a.

- utvikling av jernbanens infrastruktur ved å videreføre igangsatte infrastrukturprosjekter og fortsette planleggingsarbeidet i flere store effektpakker
- omlegging og forbedring av togtilbudet på Østlandet fra desember 2027

Til kjøp og forvaltning av togmateriell foreslås det bevilget 6,4 mrd. kr i lån og egenkapital til Norske tog AS.

Det foreslås 127,5 mill. kr til Statens jernbanetilsyn.

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Driftsutgifter	408 997	422 400	452 100
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, *kan overføres*	74 562	130 700	114 900
70	Kjøp av persontransport med tog, *kan overføres, kan nyttes under post 71*	5 157 032	5 709 800	5 574 900
71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, *kan nyttes under post 70*	7 275 000	7 509 000	7 887 200
72	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer	8 225 000	7 853 600	7 249 300
73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, *kan nyttes under post 74 og kap. 1320, post 32*	10 165 259	8 741 500	10 700 100
74	Tilskudd til togmateriell mv., *kan overføres*	90 341	107 600	120 200
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	107 266	139 700	144 900
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	39 972	42 400	44 000
77	Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»	45 197		
	Sum	31 588 626	30 656 700	32 287 600

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 452,1 mill. kr som er en økning på 7,0 pst. fra saldert budsjett 2026.

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkl. utgifter til drift av Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum. Hoveddelen av Jernbanedirektoratets driftsutgifter består av lønnsutgifter, utgifter til lokaler, IKT-utstyr, kjøp av tjenester og reiser. Den økte bevilgningen skal bl.a. bidra til å bygge opp og styrke egen kompetanse til større utredninger, slik at konsulentbruken kan reduseres. Økningen må sees i sammenheng med forslaget om å redusere bevilgningen på post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger.

Jernbanedirektoratet er avtalepart, fagorgan og myndighetsorgan og ivaretar bl.a.

- overordnet koordinering av jernbanesektoren
- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet, herunder arbeid med å fremme innovasjon og teknologisk utvikling i sektoren, bidra til at den oppfyller nasjonale klima- og miljømål og legge til rette for god sikkerhet på jernbanen
- forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog og infrastrukturtjenester
- koordinering av togtilbudet mellom berørte aktører og opp mot annen kollektivtransport
- pådriverrollen for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetanse

Drift av Norsk jernbanemuseum omfatter utgifter til drift av museet på Hamar, publikumsutstillinger, dokumentasjon, restaurering og utgifter til drift av kongevognen.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Det foreslås bevilget 114,9 mill. kr.

Posten omfatter hovedsakelig Jernbanedirektoratets utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase, til forskning og utvikling og til ulike analysearbeid, utredningsarbeid og utvikling av metodeverktøy, bl.a. konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring. Bevilgningen foreslås redusert med 15,8 mill. kr fra saldert budsjett

2026 på grunn av lavere behov til utredninger og analyser mv. samt for å legge til rette for mindre bruk av konsulenter.

Viktige oppgaver i 2027 er

- å følge opp føringer i Nasjonal transportplan 2025–2036 og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. 439 S (2023–2024), og utarbeide kunnskapsgrunnlag som brukes i arbeidet med neste Nasjonal transportplan
- å forberede og gjennomføre ev. konseptvalgutredninger og andre analyser for å videreutvikle togtilbudet
- å utvikle og forbedre tilgang til og deling av data internt og i sektor, inkl. drift og forvaltning av løsninger
- å forberede inngåelse av nye trafikkavtaler med togselskapene
- å utvikle og forbedre transportmodeller, kapasitetsanalyser, samfunnsøkonomiske analyser og andre metodeverktøy for å bidra til et best mulig beslutningsgrunnlag
- evalueringer og gjennomganger av ulike problemstillinger i jernbanesektoren
- FoU og innovasjon, bl.a. delta i Europe's Rail som er Europas største forskningsprogram innenfor jernbane

Jernbanedirektoratets utredninger og analyser skal bl.a. bygge opp under regjeringens mål om at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikk, gi grunnlag for bedre utnyttelse av ny teknologi i infrastruktur og materiell samt legge til rette for best mulige beslutningsgrunnlag og strategier.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 5 574,9 mill. kr.

Persontransporttilbudene skal bidra til å realisere viktige transportpolitiske mål, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036 og omtalen under *Mål og prioriteringer i 2027*.

Bevilgningen dekker vederlag etter den etablerte ordningen med statlig kjøp av ulønnsomme persontransporttilbud med tog som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av ulønnsom grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm. I henhold til avtale om offentlig tjeneste betaler ikke staten vederlag for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen med Flytoget AS eller til Vygruppen for persontogtrafikken på Flåmsbana, men stiller vilkår til de offentlige tjenestene.

Formålet med bevilgningen er utvidet til å kunne omfatte kjøp av deler, utstyr og tjenester som er nødvendige for å opprettholde driften av togtilbudet frem til nye lokal-, region- og fjerntog fases inn, jf. Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026*.

Pågående prosjekter for kjøp og fornying av tog omtales under *Plan for togmateriell* og i *Nærmere om effektpakker på jernbanen*.

Direktetildelte avtaler for togtrafikken på Østlandet

Jernbanedirektoratet inngikk i 2023 trafikkavtaler for drift av lokal- og regiontog på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2) med Vygruppen. Avtalene gjelder for perioden desember 2023–desember 2031, med mulighet for forlengelse til 2033.

Avtalen for Østlandet 1 består av lokaltogstrekningene Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Stabekk/Oslo S–Ski, og regiontogstrekningene Oslo S–Jaren/Gjøvik, Stabekk–Moss, Oslo S–Mysen/Rakkestad, Oslo S–Ski (Follobanen) og Oslo S–Halden.

I avtalen for Østlandet 2 inngår regiontogstrekningene Skien–Eidsvoll, Drammen–Lillehammer, Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal, Asker–Kongsvinger og Notodden–Porsgrunn (Bratsbergbanen). I tillegg skal avtalen senest fra desember 2027 utvides til også å omfatte ruteleiene som Flytoget i dag trafikkerer i tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, Gardermoen. Disse vil da brukes til å forbedre det generelle togtilbudet på Østlandet, samtidig som det samlede togtilbudet til Oslo lufthavn opprettholdes på et høyt nivå. Det vises til nærmere omtale under *Nærmere om tilbudsforbedringer i 2027*.

Trafikkpakkene

Flere av dagens trafikkavtaler løper ut i årene som kommer. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet gått gjennom behovet for offentlige tjenesteforpliktelser for persontransport med jernbane i årene som kommer. Direktoratets vurdering er at for å tilby de reisende et tilstrekkelig godt togtilbud vil det også fremover være nødvendig at staten inngår avtaler om offentlig kjøp på alle strekninger, med unntak av grensekryssende trafikk som allerede drives kommersielt i dag, samt Flåmsbana. Videre skal dagens inndeling av trafikkpakkene videreføres for Trafikkpakke 1 Sør, Trafikkpakke 2 Nord og Trafikkpakke 3 Vest. Inndelingen på Østlandet vil besluttes senere. Samferdselsdepartementet tar sikte på å gi Jernbanedirektoratet et mandat for å

inngå nye trafikkavtaler for trafikkpakkene 1-3 på vegne av staten i løpet av 2026. Departementet er opptatt av at de fremtidige avtalene sikrer de reisende et godt og forutsigbart togtilbud med seriøse aktører som ivaretar de ansattes rettigheter. I tråd med gjeldende regelverk og forpliktelser etter EØS-avtalen vil fremtidige trafikkavtaler for persontogtrafikk konkurranseutsettes.

Trafikkpakke 1 Sør omfatter togtilbudet på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen og driftes av Go-Ahead Norge frem til desember 2027. Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å inngå en kortsiktig og midlertidig direktetildelt avtale med Vygruppen for disse strekningene, med trafikkstart i desember 2027. Avtaleperioden begrenses til den tiden som er nødvendig for å gjennomføre de vurderingene som må gjøres før en ny, langsiktig trafikkavtale kan tildeles. Ny langsiktig trafikkavtale har planlagt oppstart desember 2031.

Trafikkpakke 2 Nord omfatter togtilbudet i Midt-Norge og Nordland samt Dovrebanen og driftes av SJ Norge. Avtalen utløper i desember 2030, etter at staten i 2026 utløste opsjonen om forlengelse med 1+1 år.

Trafikkpakke 3 Vest omfatter fjerntog på Bergensbanen og region- og lokaltog på Bergensbanen og Vossebanen og driftes av Vy Tog. Avtalen utløper i desember 2029 og med opsjon om forlengelse med 1+1 år, dvs. frem til desember 2031. En ev. utløsning av opsjon om forlengelse må skje innen desember 2028.

Trafikkpakkene 1, 2 og 3 samt avtalene for Østlandet 1 og 2 omfatter en risikodeling der staten tar en andel av utgiftene dersom billettinntektene blir lavere, eller energiprisene blir vesentlig høyere enn lagt til grunn i de opprinnelige avtalene. Budsjettbehovet til vederlag for kjøp av persontogtjenester er derfor usikkert.

Andre avtaler

Svenske Trafikverket skulle inngå ny trafikkavtale med SJ AB om togtilbudet på strekningen Stockholm–Kiruna/Narvik fra desember 2024, men partene ble ikke enige. Trafikverket valgte derfor å gjennomføre et nødkjøp fra SJ AB for 2025 og 2026. Fra april 2026 ble togtilbudet redusert fra to til én daglig avgang hver vei på grunn av lavere budsjettrammer fra den svenske regjeringen. Fra 2027 var det planlagt at togtilbudet skulle være konkurranseutsatt, men innkomne tilbud var ikke innenfor budsjettrammen. Det gjennomføres derfor direktekjøp i 2027 og 2028 og med fortsatt én daglig avgang hver vei.

Jernbanedirektoratet har en trafikkavtale med SJ AB på strekningen Oslo–riksgrensen (–Karlstad/Stockholm) for perioden desember 2022 til desember 2027. I trafikkavtalen er det en opsjon på å forlenge avtalen med inntil tre år, for ett år av gangen. Jernbanedirektoratet har varslet SJ AB om at det kan være aktuelt å forlenge trafikkavtalen med ett år. Endelig avklaring om ev. forlengelse av avtalen skjer i løpet av 2026.

Fullmakt

Det foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser for kjøp av persontransport med tog for fremtidige budsjettår, jf. forslag til romertallsvedtak. I den foreslåtte fullmakten inngår avtalte forpliktelser for staten for trafikkpakkene 1–3, Østlandet 1 og Østlandet 2 samt trafikkavtalene på Ofotbanen og Oslo–Riksgrensen (–Stockholm). Den tar også høyde for nye flerårige forpliktelser som følge av økte leiekostnader til Norske tog, økt trafikk på Meråkerbanen og utløsing av opsjoner i Østlandet 2.

Infrastrukturavgifter

Staten kjøper tjenester fra togoperatørene for at de skal drive persontogtrafikken. Togselskapene kompenseres over bevilgningen på post 70, for endrede infrastrukturavgifter sammenliknet med nivået som lå til grunn for inngåtte avtaler. Statens vederlag til Bane NOR justeres tilsvarende, jf. omtale under post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold. I 2026 er det lagt til grunn avgifter på om lag 1,2 mrd. kr. Nivået fra 2026 videreføres i 2027.

Nærmere om tilbudsforbedringer i 2027

Bedre togtilbud på Meråkerbanen

Etter at elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen ble ferdig, er det mulig å kjøre et gjennomgående og mer miljøvennlig togtilbud mellom Trondheim og Østersund. Jernbanedirektoratet har besluttet å videreføre dagens trafikkomfang ut kontraktsperioden for Trafikkpakke 2 Nord til desember 2028. Fra sommeren 2026 er togtilbudet forbedret ved bruk av tog som tilbyr passasjerene bedre komfort og flere seteplasser og som kan kjøre på strøm.

Omlegging av togtilbudet på Østlandet

Jernbanenettet i Oslo-området er i dag nær fullt utnyttet. Innlemmingen av Flytogets ruter i regi-

ontogtilbudet på Østlandet fra desember 2027 innebærer at flere avganger blir tilgjengelig for de store reisestrømmene mellom Drammen og Gardermoen/Eidsvoll. Antall avganger fra Drammen til Oslo S øker fra fem til åtte avganger, mens antall avganger fra Asker og Lillestrøm til Oslo S øker fra seks i timen til henholdsvis ti og elleve avganger i timen. Mellom knutepunktene fra Drammen til Gardermoen vil lengste ventetid mellom avganger bli ti minutter. Togtilbudet til Oslo lufthavn, Gardermoen opprettholdes på et høyt nivå. Ved innfasing av nye regiontog vil avgangene kjøre med doble togsett og ha betydelig bedre plass i toget. Dette vil gi de reisende et helhetlig og kapasitetssterkt togtilbud med flere avganger, mindre trengsel, høyere komfort og forbedret punktlighet. Tilbudsforbedringene fra desember 2027 innebærer videre at timinutterssystemet mellom Lillestrøm og Asker blir forlenget til Drammen, og at det blir fire tog i timen hver vei mellom Drammen og Tønsberg.

Det er risiko ved innføring av ny rutemodell. F.eks. kan forsinkelser i levering av nye tog medføre at ikke hele tilbudsforbedringen innføres fra desember 2027, og at det blir en gradvis innfasing gjennom 2028, herunder at antall avganger med doble togsett må gradvis økes i takt med at flere togsett fases inn.

Jernbanedirektoratet leder arbeidet med å legge om togtilbudet på Østlandet som skjer i samarbeid med Vy, Norske tog og Bane NOR. Ny rutemodell innebærer en omfattende omlegging av togtilbudet. Vellykket implementering forutsetter tett koordinering mellom ansvarsområder og oppgaver som ligger til flere virksomheter. Arbeidet med å forbedre togtilbudet på Østlandet er organisert som en *Task force* under ledelse av Jernbanedirektoratet over fire arbeidsområder, som omfatter eksisterende materiell, innføring av nye tog, integrering av tilbringertjenesten og trafikkavtaler. Formålet med å organisere arbeidet på denne måten er bl.a. tettere samhandling mellom virksomhetene enn normalt, slik at risiko kan identifiseres og håndteres på et tidlig tidspunkt.

Parallelt med at rutetilbudet forberedes, bidrar bl.a. innfasingen av nye fjerntog fra mottaksbasen på Sundland til høyt aktivitetsnivå på Østlandet de neste årene. Aktivitetsnivået innebærer at systemet er sårbart for forsinkelser, som vil smitte over på andre aktiviteter. Det er f.eks. risiko for at ytterligere forsinkelser i innfasingen av lokal- og regiontog kan påvirke testkjøringen av nye fjerntog.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold

Det foreslås bevilget 7 887,2 mill. kr som er en økning på 5 pst. fra saldert budsjett 2026.

Bevilgningen skal bidra til å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur og til å opprettholde aktivitetsnivået i leverandørmarkedet, der Bane NOR er tilnærmet eneste kunde. Forutsigbarhet og langsiktighet i aktiviteten legger til rette for at leverandørmarkedet kan utnytte kapasiteten ved å planlegge de ulike prosjektene over tid. Overfor leverandørene arbeider Bane NOR for å sikre kapasitet og høy leveringspresisjon.

Bevilgningsforslaget dekker også økte drifts- og vedlikeholdsutgifter for ny infrastruktur som tas i bruk, noe som er anslått til om lag 90 mill. kr i 2027. Dette gjelder i hovedsak drift og vedlikehold av det nye dobbeltsporet Nykirke–Barkåker og togparkering Tønsberg som tas i bruk ved utgangen av 2026.

Drift

Det anslås 4,9 mrd. kr til drift av jernbanen. Utgiftene omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, tilrettelegging for alternativ reise, adkomster, parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold samt konkurranseutsetting av drift på godsterminaler. Utgifter til å utbedre skader i infrastrukturen på et normalt nivå etter natur- og trafikkhendelser som flom, ras, brann, avsporinger mv. inngår også, mens utbedring av feil i infrastrukturen som skyldes normal aldring og slitasje er en del av vedlikeholdsbudsjettet.

Vedlikehold

Det anslås 3,0 mrd. kr til vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen.

Vedlikehold er nødvendig for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet og for å forbedre driftsstabiliteten i togtrafikken. Økende sannsynlighet for klimarelaterte hendelser, økende antall togpassasjerer og en jernbane som preges av alder på både infrastruktur og togmateriell, medfører økte vedlikeholdsutgifter for å opprettholde ønsket kvalitet og standard. For å møte disse risikoene, prioriterer Bane NOR økt innsats på de strekninger og knutepunkter der trafikken og konsekvensene for nettet er størst. Effekten av vedlikehold kan ikke måles umiddelbart, men

over tid vil en godt vedlikeholdt infrastruktur gi bedre forutsetninger for god punktlighet og regularitet og redusere sannsynligheten for driftsforstyrrende feil.

Vedlikehold deles inn i de to hovedkategoriene korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold.

Korrektivt vedlikehold omfatter retting av oppståtte feil. Av hensyn til togfremføringen prioriterer Bane NOR korrektivt vedlikehold for å rette vesentlige feil og feil som ventes å påvirke punktligheten. Andre feil blir registrert og utbedret på et senere tidspunkt som en del av forebyggende vedlikehold eller fornying. Lav standard på store deler av infrastrukturen fører til økt feilfrekvens og økt sårbarhet for driftsavbrudd etter ras og flom.

Forebyggende vedlikehold omfatter periodisk vedlikehold for å opprettholde levetiden på eksisterende infrastruktur, tilstandskontroller av infrastrukturen og utbedring av feil som ikke påvirker punktligheten. En stor del av det forebyggende vedlikeholdet gjennomføres for å unngå at det oppstår feil som reduserer sikkerheten og/eller driftsstabiliteten i infrastrukturen. I tillegg omfatter forebyggende vedlikehold maskinelt sporvedlikehold, sporjustering, skinnesliping, ballastsupplering, skogrydding mv. Riktig nivå på forebyggende vedlikehold reduserer feil, forlenger anleggenes levetid og utsetter behovet for fornying. Totalkostnadene over livsløpet blir dermed lavere.

Handlingsrom i gjennomføringen av drift og vedlikehold

For å gi Bane NOR størst mulig handlingsrom til å prioritere mellom ulike tiltak legges det ikke føringer for fordelingen av bevilgningen under post 71. Bevilgningen til investeringer i jernbanen, jf. omtale på post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, kan etter samråd med Jernbanedirektoratet også nyttes til drift og vedlikehold av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse.

Det legges også til grunn at effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet i Bane NOR kan frigi midler til fornying.

Inntektsforutsetninger

Bevilgningen til drift og vedlikehold er nettobudsjettert. Det er lagt til grunn at Bane NOR i 2027 har inntekter fra salg av utstyr og tjenester og videresalg av elektrisitet mv. på om lag 1,4 mrd. kr og inntekter fra infrastrukturavgifter på om lag 1,4 mrd. kr. Det inkluderer også infrastrukturavgifter fra kommersiell togtrafikk. Inntektene tilfaller Bane NOR og er trukket fra forslaget til utgiftsbevilgning. Samferdselsdepartementet legger dermed til grunn at Bane NOR finansierer drift og vedlikehold med inntekter utover bevilgningsforslaget på om lag 2,8 mrd. kr i 2027.

Det er lagt opp til at vederlaget til togselskapene som staten kjøper tjenester fra, og statens vederlag til Bane NOR justeres ved endringer i infrastrukturavgifter, jf. omtale under post 70 Kjøp av persontransport med tog. Det er ingen vesentlige endringer sammenliknet med saldert budsjett 2026.

Ytelsesordningen er knyttet til sportilgangsavtalen mellom Bane NOR og togoperatørene. Ordningen innebærer at forstyrrelser i togtrafikken utløser økonomiske reaksjoner, enten fra infrastrukturforvalter (Bane NOR) eller fra togoperatørene, avhengig av årsaken til forstyrrelsen. Avvik som skyldes utenforliggende forhold, utløser ikke økonomisk reaksjon. Bane NOR har gjort endringer i ytelsesordningen, som bl.a. innebærer å doble kompensasjonen godstogselskapene mottar for innstillinger samt å inkludere innstillinger som skyldes planlagt arbeid. Kompensasjonen skal økes ytterligere fra 2027.

Fullmakter

Bane NORs virksomhet krever langsiktig planlegging og inngåelse av flerårige kontrakter. For å legge til rette for dette gir staten foretaket forutsigbarhet om fremtidig likviditetstilførsel gjennom å forplikte seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Minimumsnivået foreslås fastsatt til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Minimumsbeløpene rulleres årlig, slik at sikkerheten for tilførsel av midler til enhver tid er størst for årene som ligger nærmest i tid. Basert på dette nivået foreslås en fullmakt til å inngå forpliktelser for fremtidige budsjettår til drift og vedlikehold innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 26 030 mill. kr, og en ramme som forfaller i årene 2028, 2029, 2030 og 2031 på henholdsvis 7 100 mill. kr, 6 700 mill. kr, 6 310 mill. kr og 5 920 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer

Det foreslås bevilget 7 249,3 mill. kr.

I tråd med regjeringens strategi for utvikling av jernbanen frem mot 2050, har ressursinnsatsen til fornying økt vesentlig i 2025 og 2026, fra om lag 4,5 mrd. kr i 2024 til 6 mrd. kr i 2026. I tillegg har Bane NOR brukt produksjonsgjelden til staten til å øke vedlikeholds- og fornyingsaktiviteten utover bevilgningene i statsbudsjettet. Med budsjettforslaget for 2027 reduseres bevilgningen noe sammenliknet med 2026, men innsatsen vil likevel være høy sammenliknet med tidligere år.

Bevilgningen på post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, kan etter samråd med Jernbanedirektoratet også nyttes til fornying og mindre investeringer når dette vurderes å gi best måloppnåelse.

Fornying

Det anslås 5,7 mrd. kr til fornying i 2027.

Fornying består av utskifting av gammel infrastruktur med nytt, tilsvarende anlegg med samme funksjon og bidrar til å opprettholde og utvikle standarden i jernbaneinfrastrukturen, noe som er nødvendig for å kunne nå de langsiktige målene for driftsstabilitet. Anlegg må fornyes når feilratene øker på grunn av alder og slitasje og når det er rimeligere å skifte ut anleggene fremfor å kontrollere, utbedre eller skifte anleggsdeler og komponenter.

Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder, tilstand og funksjon, noe som påvirker driftsstabiliteten. Fornyingsbehovet er stort, og mange anlegg og komponenter er for lengst over sin tekniske levealder.

Fornyingsbehov og vedlikeholdsetterslep

Bane NOR beregner fornyingsbehov ved hjelp av data og kunnskap om infrastrukturen, og basert på en samlet vurdering av anleggenes alder, levetid, tilstand og funksjon.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 beregnet Bane NOR et grunnivå for fornying, definert som et økonomisk minimumsnivå for å unngå økt etterslep, til om lag 8,8 mrd. 2027-kr per år (inkl. ny togradio), og et samlet fornyingsbehov på om lag 131 mrd. kr i tolvårsperioden. Fornyingsbehovet er en beregning basert på både eksisterende vedlikeholdsetterslep og forventet fremtidig behov for fornying av infrastrukturen. Dersom bevilgningen til fornying er lavere enn beregnet grunnivå, vil vedlikeholdsetterslepet øke tilsvarende. I Jernbanedirektoratets og Bane NORs planer for å trappe opp ressursbruken til drift, vedlikehold og fornying legges det opp til at beregnet vedlikeholdsetterslep vil fortsette å øke i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036, men at det reduseres i andre seksårsperiode.

Effektivisering

Effektiviteten innenfor drift, vedlikehold og fornying kan økes gjennom bedre planlegging og økt digitalisering, og den realiseres gjennom

- økt innsikt i tilstandsutviklingen
- økt presisjon i planleggingen av vedlikehold og fornying
- digitalisering og prediktivt vedlikehold

Pågående arbeid med å forbedre datagrunnlag, overvåking av installasjoner og kontrollprogram mv. vil styrke kunnskapen om tilstanden i sporet. Mange av effektiviserings- og forbedringstiltakene knyttet til vedlikehold og fornying har Bane NOR samlet i forbedringsprogrammet *PRO20*. Programmet består av en rekke tiltak som gir gevinster gjennom økt innsikt i infrastrukturens tilstand. Tiltakene gir et bedre grunnlag for å prioritere riktige tiltak til rett tid, mer effektiv planlegging og gjennomføring samt bedre forutsetninger for leverandørmarkedet, noe som igjen bidrar til lavere kostnader. Arbeidet kan frigjøre midler som kan brukes til økt fornyings- og vedlikeholdsinnsats på jernbanen.

Fornyingsplan for strekningene

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 utarbeidet Bane NOR konkrete fornyingsplaner for perioden 2024–2027 og identifiserte fornyingsbehovet i perioden 2028–2036 for alle banestrekninger. Med utgangspunkt i budsjettrammene utarbeider Bane NOR årlig 5-års fornyingsplaner. Revidert plan er for perioden 2027–2031. Planen viser hvilke konkrete tiltak som planlegges, forventet ressursbruk og anslått effekt på driftsstabiliteten på de ulike strekningene. I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 prioriteres strekninger og knutepunkt der konsekvensene av feil er størst. De planlagte tiltakene ventes å redusere antall forsinkelsestimer og innstillinger som skyldes feil på infrastrukturen med i gjennomsnitt henholdsvis 10 og 14 pst. i 2030.

Oppfølgingssystem for fornying

I oppfølgingen av tiltak som er knyttet til fornying og utbedring av infrastrukturen, legger Samferdselsdepartementet større vekt på å vurdere

måloppnåelse fremfor å vurdere ressursinnsats og den beregnede verdien av vedlikeholdsetterslepet. For å sikre at midlene til fornying brukes effektivt og har den forventede effekten på driftsstabiliteten, utarbeider Jernbanedirektoratet et system for å følge opp vedlikeholds- og fornyingsplanen. Målet med systemet er å følge opp midlene som brukes, på en transparent og effektiv måte, og å få frem effektene av tiltakene i planen.

Prioritering og forutsetninger for økt vedlikehold og fornying

En økning av fornyings- og vedlikeholdsarbeidet medfører økt behov for tilgang til spor for å gjennomføre utbedringene. Spesielt i Oslo-området er det tett trafikk og høy utnyttelse av kapasiteten i jernbanenettet. Behovet for økt sportilgang, slik at vedlikehold og fornying kan gjennomføres effektivt, kommer ofte i konflikt med målet om å opprettholde et mest mulig stabilt togtilbud til de reisende.

Innsatsen til drift, vedlikehold og fornying skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene av feil for nettet for øvrig er størst. Hensyn til sikkerhet skal alltid ivaretas i prioriteringen av tiltak. For å øke driftsstabiliteten skal videre tiltak på infrastruktur med høy feilrate prioriteres. Forutsigbarhet og langsiktighet er viktige forutsetninger for å sikre kapasitet og gjennomføring av planlagt vedlikehold. Innenfor områdene som omfatter jernbaneteknisk materiell, er det generelt lange ledetider. Bane NOR følger opp leverandørene tett for å sikre kapasitet, og at leveringer kommer til rett tid. Forutsigbart nivå på aktiviteten legger til rette for at leverandørmarkedet kan utnytte kapasiteten ved å planlegge de ulike prosjektene over tid.

Klimatilpasning

Det ventes at klimaendringer vil føre til større slitasje på jernbaneinfrastrukturen i årene som kommer. Mer ekstremvær medfører risiko for at jernbanen stenges i kortere eller lengre perioder. De senere års ekstremvær med påfølgende hendelser med store konsekvenser, illustrerer behovet for at infrastrukturen er rustet til å tåle økte vannmengder, slik at konsekvensene av ekstremvær reduseres. I 2027 vil det gjennomføres fornyingstiltak som oppgradering og forbedring av dreneringsanlegg i jernbanens underbygning, snøoverbygg, og snø-/skredskjerming. Som en del av mindre investeringer utføres også sikringstiltak basert på kontinuerlig kartlegging av flom- og rasutsatte områder.

Mindre investeringer

Det anslås 1,5 mrd. kr til mindre investeringstiltak.

Mindre investeringstiltak er mindre tiltak, men som er strategisk viktige og nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke kapasiteten. Tiltakene kan overlappe med tiltak for fornying av anlegg. Mindre investeringer og fornying planlegges derfor i sammenheng, og Bane NOR gis handlingsrom til å innrette det samlede arbeidet på en koordinert og effektiv måte. De mindre investeringene kan deles inn i hovedområdene *Mer gods på bane*, *Stasjoner og knutepunkter*, *Sikkerhet og miljø*, *Sikker kjøreveis-IKT* og *Mindre strakstiltak for bedre driftsstabilitet.* I 2027 etableres også hovedområdet *Mobildekning i tunnel*. Bane NOR skal i 2027 fornye anlegg for mobildekning i enkelte jernbanetunneler, noe som vil gi bedre nettdekning for de reisende. I tillegg planlegger Bane NOR enkelte mindre tiltak på signalsystemer som bl.a. skal redusere kryssingstiden på baner med enkeltspor.

Mer gods på bane

Det er anslått å bruke om lag 90 mill. kr til å planlegge og gjennomføre mindre godstiltak. Dette omfatter mindre tiltak som har stor effekt, f.eks. tiltak på godsterminaler, forlengelse av kryssingsspor og andre sporarbeider samt infrastrukturtiltak som bidrar til bedre vilkår for godstransport på jernbanen.

For å bidra til å overføre mer godstransport til jernbane er det også en tilskuddsordning, jf. omtale under post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane. Videre prioriteres videre fremdrift i effektpakken som skal øke kapasiteten for godstransport mellom Oslo og Narvik.

Stasjoner og knutepunkter

Det er anslått å bruke om lag 370 mill. kr til å planlegge og gjennomføre stasjonstiltak. Tiltakene bidrar til en enklere reisehverdag gjennom å utvikle velfungerende og effektive stasjoner og knutepunkter. Videre skal tiltakene bedre kapasiteten, sikkerheten, tilgjengeligheten og informasjonen på togstasjoner. Tiltak for universell utforming prioritereres på de mest trafikkerte stasjonene. I 2027 planlegges det stasjonstiltak på Gardermoen og Oslo S for å legge til rette for integre-

ring av tilbringertjenesten, i tillegg til tiltak på flere andre stasjoner.

Av midlene som er planlagt brukt til stasjons- og knutepunktutvikling, gjelder om lag 180 mill. kr tiltak omfattet av byvekstavtalene, jf. omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Sikkerhet og miljø

Det er anslått å bruke om lag 490 mill. kr til tiltak som bidrar til å øke trafikksikkerheten og redusere negativ påvirkning på ytre miljø i og rundt eksisterende jernbaneinfrastruktur samt mindre investeringer rettet mot samfunnssikkerhet, sikring og beredskap. Bane NOR prioriterer tiltakene løpende etter vurdering av risiko og effekt. Viktige tiltak i 2027 vil være å sikre og sanere planoverganger og flom- og skredsikring. Tiltak for ytre miljø kan være tilpasning av terrenget langs banen for bedre vegetasjonskontroll og vannkvalitet samt tiltak for å redusere støy og hindringer for dyr.

Sikker kjøreveis-IKT

Det er anslått å bruke om lag 340 mill. kr til IKT-tiltak som bidrar til styrket driftsstabilitet, økt sikkerhet og bedre samhandling. Tiltakene gir økt digital sikkerhet for kritiske systemer for bl.a. togfremføring, nødvendig kommunikasjon mellom tog og togsentraler, og informasjon til de reisende. Det bidrar til høy oppetid og vil forhindre hendelser som stopper togtrafikken, noe som igjen bedrer driftsstabiliteten.

I 2027 vil Bane NOR bl.a. utbedre togradiodekningen, slik at høy tilgjengelighet og stabile togradiotjenester opprettholdes og forbedres. Andre tiltak er å bygge nødvendig transmisjonsnett med tilstrekkelig kapasitet for bl.a. ERTMS, innføre tilstandsovervåking av kritiske komponenter i sporet og å forebygge og håndtere mulige uønskede hendelser.

Mindre strakstiltak for bedre driftsstabilitet

Det er anslått å bruke om lag 30 mill. kr på mindre tiltak med god effekt på driftsstabilitet, f.eks. tiltak for omstigningsramper og plattformforlengelser.

Mobildekning i tunnel

Det er anslått å bruke om lag 135 mill. kr til fornying av anlegg for mobildekning i tunnel i Østlandsområdet. Fornyingen planlegges gjennomført i forbindelse med planlagte stengninger. I 2027 vil Romeriksporten bli prioritert i forbindelse med en planlagt stengning på sommeren.

Fullmakter

Bane NORs virksomhet krever langsiktig planlegging og inngåelse av flerårige kontrakter. For å legge til rette for dette gir staten foretaket forutsigbarhet om fremtidig likviditetstilførsel gjennom å forplikte seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Minimumsnivået foreslås fastsatt til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Minimumsbeløpene rulleres årlig, slik at sikkerheten for tilførsel av midler til enhver tid er størst for årene som ligger nærmest i tid. Basert på dette nivået foreslås en fullmakt til å inngå forpliktelser for fremtidige budsjettår til fornying og mindre investeringer innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 23 920 mill. kr, og en ramme som forfaller i årene 2028, 2029, 2030 og 2031 på henholdsvis 6 520 mill. kr, 6 160 mill. kr, 5 800 mill. kr og 5 440 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer

Det foreslås bevilget 10 700,1 mill. kr som er en økning på 22,4 pst. fra saldert budsjett 2026.

Økningen fra 2026 skyldes i hovedsak at det i 2027 vil være samsvar mellom bevilgning og faktisk produksjon på posten. I 2026 finansierer Bane NOR en betydelig del av investeringene med opparbeidet likviditet (produksjonsgjeld til staten). Bane NOR planlegger ikke å finansiere investeringsaktiviteten i 2027 med produksjonsgjelden, jf. omtale under *Mål og prioriteringer i 2027*.

Regjeringens langsiktige strategi for utviklingen av jernbanen som er presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036, innebærer fullføring av pågående investeringsprosjekter fremfor oppstart av nye store prosjekter. Med jernbanens del av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle som utgjør om lag 491 mill. kr, legges det opp til å bruke 11,2 mrd. kr til investeringer i jernbanen i 2027. Fellesprosjektet er omtalt i Programkategori 21.30 Veiformål. Bevilgningsforslaget legger til rette for rasjonell gjennomføring av infrastrukturtiltak i alle oppstartede effektpakker. Tiltakene skal gi kortere reisetider, økt kapasitet og flere avganger på jernbanestrekninger flere steder i landet samt legge til rette for å fase inn nye lokal-, region- og fjerntog. Videre prioriteres planlegging av infrastrukturtiltak i flere av effekt-

pakkene omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036. Dette gjelder effektpakkene *Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim*, *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet*, *Elektrifisering Stjørdal–Steinkjer*, *Flere tog på Jærbanen (Skeiane–Stavanger)* (kun arealavklaringer), *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Fredrikstad)* og *Ny rikstunnel*. Innenfor effektpakken *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet* legges det til rette for å starte opp enkelte tiltak. Videre skal Bane NOR utføre forberedende arbeider for ny Hamar stasjon.

Status i effektpakkene er omtalt under *Nærmere om effektpakker på jernbanen* som er en samlet omtale av alle innsatsfaktorene som skal til for å realisere effektpakkene.

Fordelingen av midlene til investeringer mellom ulike effektpakker er en foreløpig plan, basert på prognoser og anslag som var tilgjengelig da budsjettforslaget ble utarbeidet. Bane NOR vil tilpasse fremdrift og gjennomføring av prosjektporteføljen dersom forutsetninger lagt til grunn for gjennomføringen endrer seg. Bevilgningen til investeringer i jernbanen kan i samråd med Jernbanedirektoratet også nyttes til drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse.

De største risikoene for gjennomføringen av investeringsprosjektene i 2027 er

- risiko for gjennomføring av ERTMS, noe som også kan påvirke fremdrift i andre effektpakker
- økte kostnader under bygging bl.a. på grunn av usikkerhet rundt grunnforhold. Dette kan føre til at igangsatte prosjekter blir dyrere enn planlagt, og at handlingsrommet for å sette i gang og planlegge nye prosjekter blir mindre
- mangel på råvarer og tilgang på kompetanse. Det gjelder særlig tilgang til ressurser med kompetanse til å fungere som leder for elsikkerhet i forbindelse med kompetansekrav som trer i kraft i 2027
- innfasing av nytt togmateriell og konsekvenser for infrastrukturen
- redusert fremdrift og økte kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder, bl.a. som følge av forsinkelser i arbeid med arealplaner, miljøkonsekvenser o.l.

Tilskuddsordning for utstyr om bord i tog

Jernbanedirektoratet forvalter en tilskuddsordning for ERTMS-utstyr om bord i tog. Ordningen gir en maksimal støtte til togoperatørene på 50 pst. av kostnadene ved å bygge om tog. Den er et viktig virkemiddel for å få operatørene til å følge planlagt fremdrift. Tilskudd utgiftsføres på post 74 Tilskudd til togmateriell mv., men dekkes av midler fra post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, jf. forslag til stikkordsfullmakt. Behov for å bruke midler fra post 73 i 2027 anslås til 170 mill. kr. Øvrig behov for å finansiere ombyggingen av togene eid av Norske tog, bevilges over post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Fullmakter

Bane NORs virksomhet krever langsiktig planlegging og inngåelse av flerårige kontrakter. For å legge til rette for dette gir staten foretaket forutsigbarhet om fremtidig likviditetstilførsel gjennom å forplikte seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret. Minimumsnivået foreslås fastsatt til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Minimumsbeløpene rulleres årlig, slik at sikkerheten for tilførsel av midler til enhver tid er størst for årene som ligger nærmest i tid. Basert på dette nivået foreslås en fullmakt til å pådra staten forpliktelser til investeringer for fremtidige budsjettår innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 35 320 mill. kr og en ramme som forfaller i årene 2028, 2029, 2030 og 2031 på henholdsvis 9 630 mill. kr, 9 100 mill. kr, 8 560 mill. kr og 8 030 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Det foreslås bevilget 120,2 mill. kr som er en økning på 11,7 pst. fra saldert budsjett 2026.

Bevilgningen dekker halvparten av ombyggingskostnadene av ERTMS-utstyr om bord på tog som eies av Norske tog. Fremdriften i implementeringen av dette utstyret er usikker.

I tillegg dekkes inntil halvparten av utgiftene til å installere utstyr om bord for alle tog av en egen tilskuddsordning der utgiftene regnskapsføres på post 74. Bevilgningen til ordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, og utbetales til togeierne i løpet av året, jf. forslag til stikkordsfullmakt «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

Nytt signalsystem innebærer at fysiske installasjoner langs togskinnene flyttes om bord i togene. Eksisterende togsett oppgraderes med ERTMS-utstyr om bord, slik at de kan kjøre på jernbanestrekningene der det nye signalsystemet tas i bruk. Nye tog har slikt utstyr om bord som standard. Hensikten med ordningene er å avlaste

eiere av tog for merkostnader som følge av innføringen av ERTMS.

Også utgifter knyttet til tilskuddsordningen til private sidespor mv. regnskapsføres på post 74, men dekkes av bevilgningen på post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, jf. stikkord «*kan nyttes under post 74*» på post 73.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Det foreslås bevilget 144,9 mill. kr.

Forslaget legger til rette for å videreføre støttesatsene til godsoverføring fra vei til jernbane fra 2026. Økt godstransport på jernbane kan redusere de negative eksterne effektene av veitransport, som lokal luftforurensing, klimagasser, støy, kø på vei og ulykker.

Tilskuddsordningen skal legge til rette for å overføre gods fra vei til jernbane samt å opprettholde omfanget av gods som fraktes på jernbane i dag. Ordningen er innrettet mot kombitransport og vognlast, der konkurranseflatene mot veitransport er størst. Godstogoperatører kan få kompensert deler av kostnadene ved å frakte gods på jernbane. Tilskudd utbetales basert på netto tonnkilometer gods kjørt på jernbane. Ordningen bidrar til å lette den økonomiske situasjonen til godstogselskapene, noe som gir dem mulighet til å investere i nytt materiell og utvide sin virksomhet. Dette kan gi et mer attraktivt godstogtilbud for kundene. Måloppnåelse vurderes ut fra omfang transportert gods innen kombinerte transporter og vognlasttransporter, inkl. transport av bil på norsk jernbane. Ordningen videreføres med godkjenning fra ESA frem til 2028.

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Det foreslås bevilget 44,0 mill. kr.

Tilskuddet til kulturminner i jernbanesektoren skal sikre ivaretakelse og formidling av jernbanehistorien. Det forvaltes av Norsk jernbanemuseum og består av to deler.

Den ene delen er grunnstøtte og støtte til drift og vedlikehold av museumsbanene samt kompensasjon av leieutgifter for parkering av historisk togmateriell. Tilskudd til vedlikehold og drift av museumsbanene beregnes på bakgrunn av kjørte personkilometer, størrelsen på anlegg og utløste timer frivillighet og/eller egeninntjening.

Den andre delen av tilskuddet gjelder prosjektstøtte. Kriteriene for støtte er høy kulturhistorisk verdi, innsats og kvalitet på gjennomførte prosjekter.

Jernbanestrekninger driftet av etablerte museer, kalles museumsbaner. Museumsbaner tar vare på og formidler materiell og immateriell kulturarv knyttet til alle sider av jernbanedriften i Norge. I tillegg er det en rekke organisasjoner, miljøer og enkeltpersoner som gjør en innsats for å ta vare på og løfte frem jernbanevirksomhetens historie i Norge.

I 2025 ble det tildelt i underkant av 32 mill. kr i grunnstøtte og drifts- og vedlikeholdsstøtte til sju museumsbaner, mens rett i overkant av 8 mill. kr ble utbetalt i prosjektstøtte fordelt på 20 prosjekter.

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Diverse inntekter	6 337	6 300	6 500
	Sum	6 337	6 300	6 500

Post 01 Diverse inntekter

Det budsjetteres med 6,5 mill. kr i inntekter. Av dette gjelder 2,7 mill. kr Norsk jernbanemuseum og 3,8 mill. kr kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere og konsulentoppdrag for Norske tog.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Driftsutgifter	117 152	118 200	127 500
	Sum	117 152	118 200	127 500

Statens jernbanetilsyns oppgaver er knyttet til sikkerhet, sikring, samtrafikkevne og markedsovervåking.

Statens jernbanetilsyn er Samferdselsdepartementets fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen. Dette omfatter tog, trikk og T-bane samt lovene om taubaner og fornøyelsesinnretninger. Etaten fører tilsyn med rundt 40 jernbanevirksomheter, 40 drivere av serviceanlegg for jernbane, 320 taubanevirksomheter og 370 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

Som markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet skal Statens jernbanetilsyn påse at det er et effektivt marked for jernbanetransport med sunn konkurranse og like vilkår.

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 127,5 mill. kr som er en økning på 7,9 pst. fra saldert budsjett 2026. Budsjettforslaget legger til rette for at Statens jernbanetilsyn kan ivareta flere nye oppgaver, bl.a. å føre tilsyn etter digitalsikkerhetsloven.

I 2027 vil Statens jernbanetilsyn bl.a. prioritere

- tilsyn med særlig vekt på beredskap, leverandørstyring og digital sikkerhet på jernbane
- tilsyn etter sikkerhetsloven
- tilsyn med beredskap, risikovurderinger og spesielle inspeksjoner på taubaner, taubaners bærende konstruksjoner og fornøyelsesinnretninger
- å videreføre egenmeldinger på taubane og fornøyelsesinnretninger

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og veileder jernbanevirksomhetene om sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap. Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren og de prioriterte områdene klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet og kritiske objekter, systemer og funksjoner er integrert i tilsynsvirksomheten og er en del av tilsynets egen strategi.

Videre gir Statens jernbanetilsyn driftstillatelser for og fører tilsyn med virksomheter som har ansvaret for taubaner og fornøyelsesinnretninger.

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med og håndhever jernbanepassasjerrettighetsforskriften og samarbeider med andre lands tilsynsmyndigheter og klageorganer om dette.

Som markedsovervåkingsorgan påser Statens jernbanetilsyn at regelverket om markedstilgang etterleves, behandler klagesaker og veileder aktørene om hvilke plikter og rettigheter de har og hvordan regelverket skal forstås. Viktige saker skal undersøkes på eget initiativ. Statens jernbanetilsyn skal også behandle meldinger om etablering av nye kommersielle persontransporttjenester og anmodninger om å vurdere de økonomiske virkningene av disse på trafikkavtalene som Jernbanedirektoratet har inngått med jernbaneforetak.

Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
01	Gebyrer	17 620	16 800	17 400
	Sum	17 620	16 800	17 400

Post 01 Gebyrer

Det budsjetteres med 17,4 mill. kr i gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger samt saksbehandlingsgebyr for godkjenning av jernbanekjøretøy.

Merinntektsfullmakten for posten foreslås videreført, jf. forslag til romertallsvedtak.

Kap. 1358 Norske tog AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
70	Lån, *kan overføres*	95 300	808 400	1 200 600
71	Egenkapitaltilskudd		113 600	105 900
86	Driftskreditt	250 000		
90	Lån, *kan overføres*	285 900	2 425 300	3 601 800
91	Driftskreditt	750 000		
92	Refinansiering av eksisterende lån	2 000 000	1 250 000	1 150 000
96	Aksjer	352 100	340 900	317 600
	Sum	3 733 300	4 938 200	6 375 900

For endring i bevilgninger etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Norske tog kjøper og eier persontog og leier disse ut til operatører som kjører persontogtrafikk etter avtale med staten. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurransenøytrale vilkår. Norske tog har også en rådgivende funksjon overfor staten, bl.a. ved å bistå Jernbanedirektoratet i utredninger om materiellbehov.

75 pst. av Norske togs utleieinntekter er anslått å stamme fra et kommersielt marked i form av billettinntekter til operatørene. Det er derfor som tidligere lagt til grunn at 75 pst. av nye lån og egenkapitaltilskudd bevilges som lånetransaksjoner på 90-poster («under streken») og 25 pst. bevilges som tilskudd på 70-poster («over streken»). Refinansiering av eksisterende lån foreslås bevilget i sin helhet som lånetransaksjoner (under streken), da det utelukkende omfatter gjeld som i dag er i private aktørers eie.

Finansieringsbehovet til nytt togmateriell endrer seg erfaringsvis mye gjennom året, bl.a. påvirket av valutakurs, uforutsette hendelser hos leverandører mv. Finansieringen av Norske tog må derfor gi selskapet fleksibilitet til å kunne håndtere endringer i løpet av året. Selskapet har en driftskreditt på 1 mrd. kr som det kan trekke på ved kortsiktig likviditetsbehov. I tillegg foreslås det en fullmakt til å overskride bevilgningen på kap. 1358, postene 70 og 90, ved endringer i låneforutsetninger som er av ikke-prinsipiell betydning (som f.eks. ved pris- og valutakursendringer) på inntil 1 250 mill. kr i 2027, jf. forslag til romertallsvedtak.

Norske tog skal betale renter på statslånene og gebyrer for Samferdselsdepartementets låneadministrasjon.

Samlet foreslås det bevilgning til nye statlige lån på 4 802,4 mill. kr i 2027 og bevilgning til refinansiering av eksisterende privat gjeld på 1 150 mill. kr. Videre foreslås det å bevilge egenkapitaltilskudd på 423,5 mill. kr.

Pågående prosjekter for kjøp og fornying av tog omtales under *Plan for togmateriell* og under *Nærmere om effektpakker på jernbanen*.

Post 70 Lån

Det foreslås å bevilge 1 200,6 mill. kr for å dekke andelen av Norske togs lånebehov i 2027 som føres «over streken». Videre foreslås fullmakt til å overskride bevilgningen, jf. omtale innledningsvis under kap. 1358.

Post 71 Egenkapitaltilskudd

Det foreslås å bevilge 105,9 mill. kr for å dekke andelen av Norske togs egenkapitalbehov i 2027 som føres «over streken».

Post 90 Lån

Det foreslås å bevilge 3 601,8 mill. kr for å dekke andelen av Norske togs lånebehov i 2027 som føres «under streken». Det foreslås fullmakt til å overskride bevilgningen, jf. omtale innledningsvis under kap. 1358.

Post 92 Refinansiering av eksisterende lån

Det foreslås å bevilge 1 150 mill. kr til å refinansiere eksisterende lån til Norske tog.

Post 96 Aksjer

Det foreslås å bevilge 317,6 mill. kr for å dekke andelen av Norske togs egenkapitalbehov i 2027 som føres «under streken».

Kap. 4358 Norske tog AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
85	Gebyrer		9 900	6 000
	Sum		9 900	6 000

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 85 Gebyrer

Norske tog AS skal kompensere Samferdselsdepartementet for kostnadene ved å administrere låneordningen. Gebyret betales løpende i forbindelse med at Norske tog trekker på den statlige lånerammen. Gebyrnivået i 2027 er satt til 10 basispunkter (0,1 pst.) av trukket beløp på lånerammen. Det foreslås budsjettert med inntekter fra gebyrer på 6,0 mill. kr for administrasjon av ordningen i 2027.

Kap. 5611 Aksjer i Vygruppen AS

Post 85 Utbytte

Under koronapandemien tæret negative resultater på egenkapitalen i Vygruppen. Selskapet fikk i slutten av 2023 en betydelig økning i anleggsmidler knyttet til inngåelse av trafikkavtaler for drift av lokal- og regiontog på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2). Dette medfører høy kapitalbinding de første årene etter kontraktinngåelse. I de nærmeste årene fremover, vil forventet leveranse av nye lokal-, region- og fjerntog bidra til økt kapitalbinding, noe som isolert sett vil legge press på egenkapitalandelen. For å bidra til at selskapet raskere kan opparbeide en egenkapitalandel på nivå med det som er å anse som hensiktsmessig ut fra risikoen og omfanget av selskapets virksomhet og sammenlignbare selskapers nivå på egenkapitalandelen, foreslås det derfor at staten ikke tar utbytte fra selskapet for regnskapsåret 2026.

Kap. 5641 Renter fra Norske tog AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
80	Renter	81 967	251 800	565 100
	Sum	81 967	251 800	565 100

For endring i bevilgning etter saldert budsjett 2026 vises det til kapittel 3.2 i Del I.

Post 80 Renter

Norske tog AS skal betale renter på lån fra staten og obligasjoner som staten kjøpte tilbake fra markedet i september 2025. Det foreslås budsjettert med inntekter fra renter på 565,1 mill. kr i 2027. Renter på utestående obligasjoner utgjør 170,0 mill. kr.

Kap. 5672 Bane NOR SF – utbytte

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
85	Utbytte			150 000
	Sum kap. 5672			150 000

Post 85 Utbytte

Statens langsiktige utbytteforventning for Bane NOR utgjør 30 pst. av Bane NOR Eiendoms årsresultat etter skatt. Utbytte fra Bane NOR Eiendom til staten utbetales gjennom Bane NOR. Bane NOR Eiendom har hatt positivt årsresultat for regnskapsårene 2024 og 2025, på til sammen om lag 420 mill. kr. Siden statens utbytte går via morselskapet Bane NOR SF må også en rekke andre vilkår være oppfylt før det er adgang til å ta utbytte. Det ble bl.a. ikke tatt utbytte for 2024 som følge av begrensninger i statsføretakslova om at det kun er anledning til å ta utbytte når morselskapet Bane NOR SF har positiv egenkapital utover innskutt egenkapital («annen egenkapital»). For 2025 hadde statsforetaket positiv annen egenkapital, men det ble likevel ikke tatt ut utbytte ettersom konsernet samlet hadde negativ annen egenkapital.

Bane NOR Eiendom anslår et positivt resultat etter skatt i regnskapsåret 2026, anslagsvis 80 mill. kr. Dette tilsier at staten kan ta utbytte i 2027, forutsatt at øvrige vilkår også er oppfylt i konsernets regnskap for 2026. Departementet legger med utgangspunkt i prognoser for regnskapsåret 2026, per august 2026, til grunn at det vil være forsvarlig å ta utbytte inntil 150 mill. kr, selv om utbyttet overstiger den etablerte utbytteforventningen. Det budsjetteres i tråd med dette et utbytte på 150 mill. kr fra Bane NOR SF for regnskapsåret 2026. Endelig utbytte vurderes når Bane NOR og Bane NOR Eiendom sine regnskaper for 2026 foreligger, og blir behandlet på foretaksmøtet i 2027.

Nærmere om effektpakker på jernbanen

Togtilbudet er dimensjonerende for ressursinnsatsen på jernbane. Ressursinnsatsen omfatter alle nødvendige innsatsfaktorer, som infrastruktur inkl. signalsystem og togparkering, togmateriell, verksteder, personell, billettsystemer og trafikkavtaler med togoperatører. Det er kun når innsatsfaktorene settes sammen og utvikles i takt at togtilbudet kan realiseres som planlagt. Sammensetning av tiltak på tvers av innsatsfaktorene, som sammen skal gi en eller flere forbedringer for togtilbudet, kalles en effektpakke.

Målet med effektpakkene er å legge til rette for et forbedret togtilbud, gjennom bl.a. flere avganger, redusert reisetid og bedre driftsstabilitet i togtrafikken. De største tilbudsforbedringene som de igangsatte effektpakkene skal bidra til å realisere er

- fra to til fire avganger i rushtid og kortere reisetid på Østfoldbanen mellom Oslo og Moss
- fra ett til fire tog i timen og redusert reisetid på Vestfoldbanen mellom Oslo og Tønsberg
- fra ett til to tog i timen og redusert reisetid på Dovrebanen mellom Oslo og Hamar
- mer effektiv godstransport mellom Oslo og Narvik gjennom økt kapasitet ved Narvik stasjon og flere lange kryssingsspor på Kongsvingerbanen
- fra ett til to tog i timen på Trønderbanen mellom Melhus og Stjørdal
- økt transportkapasitet, bedre komfort for togpassasjerene og færre forsinkelser knyttet til feil på togene gjennom tiltak for å ta i bruk nytt lokaltogmateriell i og rundt Oslo
- bedre komfort for togpassasjerene og færre forsinkelser knyttet til feil på togene gjennom tiltak for å ta i bruk nytt region- og fjerntogmateriell

I tillegg skal fornying av signalanleggene (ERTMS) bidra til bedre driftsstabilitet og sikkerhet. Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle skal gi tryggere og raskere vei- og jernbaneforbindelse på strekningen Arna–Stanghelle, jf. omtale i Programkategori 21.30 Veiformål.

Tabell 4.44 viser effektpakker, herunder store jernbaneprosjekter og toganskaffelser som er igangsatt, med henvisning til proposisjonen der det først ble foreslått kostnadsramme, opprinnelig kostnadsramme og gjeldende kostnadsramme.

Tabell 4.44 Kostnadsramme for store jernbaneprosjekter og toganskaffelser

Mill. 2027-kr

Effektpakke Prosjekt	Først lagt frem	Opprinnelig kostnadsramme	Gjeldende kostnadsramme
ERTMS			
ERTMS-prosjektet	Prop. 126 S (2015–2016)	38 932	38 932
Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)			
Venjar–Eidsvoll–Langset (tatt i bruk i 2023)	Prop. 13 S (2017–2018)	7 947	7 947
Kleverud–Sørli	Prop. 1 S (2019–2020)	11 296	11 296
Sørli–Åkersvika	Prop. 1 S (2021–2022)	9 720	9 720
Flere og raskere tog på Østfoldbanen, (Oslo–Ski)			
Nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen, tatt i bruk i 2022/2023)	Prop. 97 S (2013–2014)	28 626[1]	37 535
Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren–Steinkjer)			
Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Prop. 1 S (2019–2020)	2 730	2 730
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)			
Barkåker–Tønsberg (tatt i bruk 2011 med begrenset kapasitet, fullført i 2025)	St.prp. nr. 1 (2008–2009)	1 976	1 976
Drammen–Kobbervikdalen	Prop. 110 S (2018–2019)	18 240	18 240
Nykirke–Barkåker	Prop. 110 S (2018–2019)	9 107	9 107
Flere tog på Vossebanen (Arna–Bergen)			
Arna–Fløen	Prop. 1 S (2013–2014)	3 467[1]	5 027

Tabell 4.44 Kostnadsramme for store jernbaneprosjekter og toganskaffelser

Mill. 2027-kr

Effektpakke Prosjekt	Først lagt frem	Opprinnelig kostnads-ramme	Gjeldende kostnads-ramme
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)			
Sandbukta–Moss–Såstad	Prop. 13 S (2017–2018)	11 689	28 926
Innfasing av nye lokaltog			
Grunnanskaffelse (30 lokaltog)	Prop. 23 S (2019–2020)	5 945	5 945
Opsjon 1 (6 lokaltog og 19 regiontog)	Prop. 1 S (2022–2023)	4 973	4 973
Kolbotn stasjon	Prop. 104 S (2023–2024)	1 334	1 569
Innfasing av nye regiontog			
Opsjon 2 (13 regiontog)	Prop. 1 S (2025–2026)	2 554	2 554
Innfasing av nye fjerntog			
Grunnanskaffelse (17 fjerntog)	Prop. 1 S (2021–2022)	10 030	10 303

[1] Ved årsskiftet 2021/2022 overskred faktiske påløpte kostnader den opprinnelige kostnadsrammen for både Follobanen og Arna–Fløen. Opprinnelige rammer for de to prosjektene er dermed kun prisjustert t.o.m. 2021. Faktisk påløpte kostnader for Sandbukta–Moss–Såstad overskred den opprinnelige kostnadsrammen i 2025 og er dermed kun prisjustert t.o.m. 2025

Kostnadsrammen for Sandbukta–Moss–Såstad ble sist endret ved Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024).

For nytt dobbeltspor Oslo–Ski ble kostnadsrammen endret ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2020–2021), jf. Innst. 13 S (2020–2021). Kostnadsrammen for Arna–Fløen ble endret ved Stortingets behandling av Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, jf. Innst. 472 S (2016–2017). Kostnadsrammen for Kolbotn stasjon ble endret ved Stortingets behandling av Prop. 17 S (2025–2026) *Endringar i statsbudsjettet 2025 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 75 S (2025–2026).

Igangsatte effektpakker

Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Ski)

Follobanen ble tatt i bruk i desember 2022. Dette har nær halvert reisetiden mellom Oslo S og Ski og økt antall avganger for regiontog og lokaltog på strekningen mellom Ski og Stabekk fra og med 2025. Det anslås å bruke om lag 0,5 mrd. kr til avsluttende arbeider i 2027.

Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)

Effektpakken omfatter om lag 10 km nytt dobbeltspor på strekningen Sandbukta–Moss–Såstad, ny stasjon i Moss og ny togparkering i Rygge. Effektpakken legger til rette for å øke antall avganger i rushtid med én til to avganger i rushretning, slik at det totalt blir seks tog i timen i rushtid, redusert reisetid, og bedre driftsstabilitet. Godstrafikken vil få økt kapasitet ved at ny infrastruktur åpner. Effektpakken legger også til rette for senere tilbudsutvikling på Østfoldbanen sør for Moss.

I Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* ble det varslet om stor usikkerhet for fremdrift og risiko for ytterligere forsinkelse i effektpakken. Oppdatert prognose for realisering av tilbudsforbedringen er tidligst i desember 2033. Det er fortsatt risiko knyttet til fremdrift og kostnader for infrastrukturtiltakene.

For å videreføre byggearbeidene er det i 2027 anslått å bruke om lag 1,8 mrd. kr på infrastruktur på strekningen Sandbukta–Moss–Såstad og togparkering på Rygge. Stasjonstiltak og togparkering på Rygge er nødvendig for at den planlagte tilbudsforbedringen mellom Oslo og Moss kan realiseres når dobbeltsporstrekningen Sandbukta–Moss–Såstad åpner. Stasjonstiltak og tog-

parkering på Rygge planlegges tatt i bruk samtidig med åpningen av dobbeltsporet.

Den største risikoen knyttet til infrastrukturtiltakene er grunnforholdene. Etter at anleggsarbeidene startet i 2020, ble det oppdaget store forekomster av kvikkleire i Moss sentrum, og det ble senere avdekt små bevegelser i grunnen. Dette og andre forhold har medført behov for omfattende og tidkrevende tiltak. Arbeidet med områdestabilisering i Moss sentrum pågår, og Bane NOR tar sikte på å ferdigstille en permanent støttekonstruksjon vinteren 2027/2028. Det er også risiko for økte kostnader til togparkeringen i Rygge på grunn av dårligere grunnforhold enn forutsatt.

Deler av materiellbehovet dekkes av tog som allerede er bestilt, men det kan være behov for å bestille flere tog ved å utløse opsjoner i gjeldende kontrakt for kjøp av lokal- og regiontog. Samferdselsdepartementet vil ev. komme tilbake til dette.

Togtilbudet må fastsettes i en trafikkavtale med togoperatør. Eksisterende trafikkavtale for Østlandet 1 har en opsjon som dekker denne tilbudsforbedringen.

Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)

Effektpakken omfatter betydelige infrastrukturtiltak på Vestfoldbanen mellom Drammen og Tønsberg med utbygging av dobbeltspor, ombygging av stasjoner og økt kapasitet for togparkering. Store deler av infrastrukturen er tatt i bruk, og mer av den nye infrastrukturen skal etter planen åpnes høsten 2026.

Effektpakken skal gi en økning fra én til fire avganger i timen mellom Oslo og Tønsberg samt redusert reisetid og økt driftsstabilitet. Tilbudsforbedringen planlegges innført fra desember 2027, forutsatt at tilstrekkelig antall nye tog er faset inn, og at ERTMS er innført på Vestfoldbanen. Effektpakken legger også til rette for videre tilbudsforbedring på Vestfoldbanen mot Skien.

Prosjektet Drammen–Kobbervikdalen omfatter bl.a. 10 km nytt dobbeltspor og utvidelse av Drammen stasjon fra fem til seks spor. Prosjektet åpnet i august 2025, sammen med ny togparkering i Drammen. Prosjektet Nykirke–Barkåker omfatter bl.a. 14 km dobbeltspor, ny Horten stasjon og oppgradering av Tangentunnelen. Denne vil etter planen åpnes høsten 2026. Videre omfatter effektpakken ombygging av Tønsberg stasjon og strekningen inn til Tønsberg stasjon fra nord samt togparkering i Tønsberg. Tiltakene skal etter planen stå ferdig samtidig med Nykirke–Barkåker i 2026. Det er anslått å bruke om lag 1 mrd. kr på infrastruktur i effektpakken i 2027, i hovedsak til restarbeid på infrastrukturen som er tatt i bruk.

Det ble i Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* opplyst at det var planlagt å innføre tre tog i timen høsten 2027, og at det skulle tas sikte på fire avganger i timen fra desember 2027. På bakgrunn av de seneste forsinkelsene planlegges det å sette i verk hele tilbudsforbedringen i desember 2027. Det er fremdeles risiko i leveringen av nye tog, noe som kan påvirke tidspunktet for innføring av tilbudsforbedringen.

Innfasing av nye tog på andre strekninger i Oslo-området frigjør FLIRT regiontog som kan brukes til økt trafikk på Vestfoldbanen. Tog som trafikkerer strekningen, må være utrustet med ERTMS. Jernbanedirektoratet vil utløse opsjon i eksisterende trafikkavtale for Østlandet 2 senest ett år før tilbudsforbedringen realiseres.

Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)

Effektpakken omfatter 16 km dobbeltspor på strekningen Kleverud–Sørli, med bl.a. Norges lengste jernbanebru på 1 040 meter over Tangenvika, den 3 km lange Hestnestunnelen samt 14 km dobbeltspor på strekningen Sørli–Åkersvika, inkl. ny stasjon på Stange. Nytt dobbeltspor på den 13,5 km lange strekningen mellom Venjar og Eidsvoll ble tatt i bruk i 2023.

Effektpakken skal øke det faste togtilbudet mellom Oslo og Hamar fra ett til to ekspresstog per time, redusere reisetiden og bedre driftsstabiliteten. Den legger også til rette for senere tilbudsutvikling på Dovrebanen. Tilbudsforbedringen planlegges innført fra desember 2032. Prognosene for fremdrift og kostnader er svært usikre.

Det er anslått å bruke om lag 2,2 mrd. kr på infrastruktur i 2027. Byggearbeidene på strekningen Kleverud–Åkersvika videreføres. Arbeidene på Tangenvika jernbanebru og parsellen Furnesodden–Stange, inkl. ombyggingen av Stange stasjon, planlegges ferdigstilt i 2027.

Det er avdekt vesentlig risiko i prosjektet Sørli–Åkersvika, bl.a. knyttet til grunnforholdene, jf. bl.a. Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026*. Bane NOR utreder alternative løsninger for å gjennomføre prosjektet. Gjennom dette arbeidet vil det bli avklart når prosjektet kan ferdigstilles og konsekvensene dette får for kostnadene. Det vil trolig være nødvendig å fremme forslag om økt kostnadsramme. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

Materiellbehovet dekkes av tog som allerede er bestilt.

Togtilbudet må fastsettes i en trafikkavtale med togoperatør. Eksisterende trafikkavtale for Østlandet 2 har en opsjon som dekker denne tilbudsforbedringen.

Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik, via Sverige

Effektpakken omfatter kapasitetsøkende tiltak som å bygge nye og forlenge eksisterende kryssingsspor på Kongsvingerbanen, ombygging av Narvik stasjon samt tidligere gjennomført kapasitetsøkning på Narvikterminalen.

Effektpakken legger til rette for økt kapasitet for kombigodstrafikken ved at 740 meter lange godstog kan trafikkere strekningen mellom Oslo og Narvik, via Kongsvinger og Sverige. Tilbudsforbedringen er avhengig av at det svenske Trafikverket opprettholder sine planer om tiltak på svensk side.

Det er i 2027 anslått å bruke 360 mill. kr på infrastruktur i effektpakken. Tiltakene omfatter planlegging og bygging av nye kryssingsspor og å forlenge slike på Kongsvingerbanen samt avsluttende arbeider på Narvik stasjon.

Flere tog på Trønderbanen

Effektpakken omfatter utbygging av infrastrukturen på strekningene mellom Støren og Steinkjer, og mellom Leangen og Værnes på Meråkerbanen. Utbyggingen består av 20 prosjekter over en strekning på 177 km og omfatter bl.a. ombygging av stasjoner og nye kryssingsspor. Det er behov for reguleringsplaner i åtte kommuner, og mange av prosjektene er i tett bebygde områder som Melhus, Trondheim, Stjørdal, Steinkjer og ved Trondheim lufthavn, Værnes. Alle kryssingsspor og stasjoner bygges i eksisterende jernbanetrase. Det er anslått å bruke om lag 1 mrd. kr på infrastruktur for å videreføre byggearbeidene i 2027. Planleggingen av gjenstående prosjekter ferdigstilles i 2026, slik at alle prosjekter som ikke er ferdigstilt, vil være i byggefase i 2027.

Effektpakken skal øke togtilbudet fra ett til to tog i timen i grunnrute på strekningen Melhus–Trondheim S–Stjørdal. Tilbudsforbedringen planlegges innført fra desember 2029. Togtilbudet er en del av byvekstavtalen for Trondheimsområdet og vil være et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet, jf. nærmere omtale i Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak. For å få til tilbudsforbedringen har det vært en forutsetning at togene vil måtte stoppe på noe færre stasjoner enn i dag. Lokale myndigheter i Trøndelag har ved flere anledninger blitt orientert om dette.

Tiltakene legger også til rette for to tog i timen begge retninger mellom Melhus og Steinkjer i utvidet rushtidsperiode. Innføringen av signalsystemet ERTMS er forsinket. Infrastrukturen mellom Støren og Steinkjer bygges derfor med konvensjonelt signalanlegg i stedet. Dette får ingen følger for tilbudsforbedringen mellom Melhus–Trondheim S–Stjørdal fra desember 2029, som er hovedformålet med effektpakken. Tilbudsforbedringen i rushtid mellom Stjørdal og Steinkjer vil imidlertid først realiseres når ERTMS er bygd ut på strekningen.

Det er risiko for kostnadsøkning og forsinket fremdrift som følge av raset ved Nesvatnet i Levanger kommune i august 2025.

Tilbudsforbedringen kan gjennomføres med eksisterende tog. Når strekningen Stjørdal–Steinkjer er elektrifisert, kan de moderne bimodale togsettene som brukes på Trønderbanen i dag, overføres til Rørosbanen. Samtidig kan elektriske tog fra Østlandet overføres til Trøndelag ettersom nye regiontog er bestilt til Østlandet.

Før tilbudsforbedringen innføres er det nødvendig å gjøre en endringsordre i gjeldende trafikkavtale, som løper ut 2030.

Effektpakker for innfasing av togmateriell

Samferdselsdepartementets arbeid med og planer for fornying av den norske togparken er omtalt under *Plan for togmateriell,* og det vises til omtale der. Det er tre effektpakker for innfasing av nye tog, for hhv. lokal-, region- og fjerntog. De omfatter både anskaffelsen av togene og tiltak på infrastrukturen. Det er behov for å tilpasse stasjoner, plattformer, verksteder og annen infrastruktur til nye tog som har en annen utforming enn togene de erstatter.

ERTMS

Overgangen til et nytt moderne signalsystem (ERTMS) vil gi en mer driftsstabil, sikker og robust jernbane. ERTMS er en nødvendig og langsiktig modernisering av signalanleggene på norsk jernbane. Systemet bygger på felles europeiske standarder for interoperabilitet på jernbanen, som alle europeiske land er forpliktet til å følge. Innføringen av ERTMS er et komplekst prosjekt med mange avhengigheter og omfatter investeringer i infrastrukturen, ombygging av tog og utvikling av ny programvare parallelt.

Status for utrullingen

Det er anslått å bruke om lag 2 mrd. kr på ERTMS i 2027.

Det planlegges å ta i bruk ERTMS på strekningen Drammen–Tønsberg i 2026. I 2027 vil det pågå prosjektering, forberedende arbeider og installasjoner for ERTMS på flere banestrekninger, bl.a. på Nordlands-, Bergens- og Røros-, Dovre- og Gjøvikbanen. Dette arbeidet vil pågå parallelt med gjennomgangen av ERTMS-programmet.

Gjennomgang av ERTMS-programmet

Stortinget vedtok kostnadsrammen for ERTMS-prosjektet ved behandling av Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane*, jf. Innst. 406 S (2015–2016). Kostnadsrammen ble satt til 38,9 mrd. 2027-kr, og styringsrammen og prognosen for sluttkostnad ble fastsatt til 33,6 mrd. 2027-kr. I omtalen til Stortinget i 2016 ble det vektlagt at det da var risiko for at det måtte bygges konvensjonelle signalanlegg i stedet for ERTMS, slik at ny infrastruktur kunne bli åpnet for trafikk som forutsatt. Det ble trukket frem at de konvensjonelle signalanleggene på et senere tidspunkt ville oppgraderes eller erstattes med ERTMS-anlegg.

Videre ble det presisert i proposisjonen at det økonomiske og praktiske omfanget av prosjektet, den lange gjennomføringstiden, den høye kompleksiteten og teknologiutviklingen i perioden, ville gjøre prioriteringen og styringen av prosjektet krevende. Det ville derfor være naturlig å oppdatere og revidere prioriteringen og styringen av prosjektet, bl.a. aktivitetsnivå og kostnadsramme, i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan og i de årlige budsjettforslagene.

Siden Stortinget vedtok kostnadsrammen for ERTMS, har mange land høstet verdifull erfaring fra implementering av ERTMS. I tillegg har de eksterne rammebetingelsene endret seg. Mange land erfarer at det er store utfordringer i utrullingen av ERTMS av teknisk, operativ og økonomisk art. Det er videre større uavklarte spørsmål som f.eks. koblingene til FRMCS (fremtidig kommunikasjonssystem for jernbanen). Enkelte land revurderer implementeringstakten og forlenget bruk av konvensjonelle signalanlegg.

I lys av at det over tid har vært betydelige utfordringer knyttet til fremdrift og kostnader for ERTMS både i Norge og i de fleste EU-landene, mener Samferdselsdepartementet det er nødvendig å vurdere mer grunnleggende hva som er den beste tilnærmingen til å fornye signalanleggene på norsk jernbane. Departementet har derfor gitt Jernbanedirektoratet, i samråd med Bane NOR, i oppdrag å utarbeide en helhetlig plan for hvordan fornying av signalanleggene på norsk jernbane skal gjennomføres. I tillegg omfatter den eksterne gjennomgangen av de store investeringsprosjektene også grensesnittet til ERTMS- prosjektet jf. omtale under Andre saker.

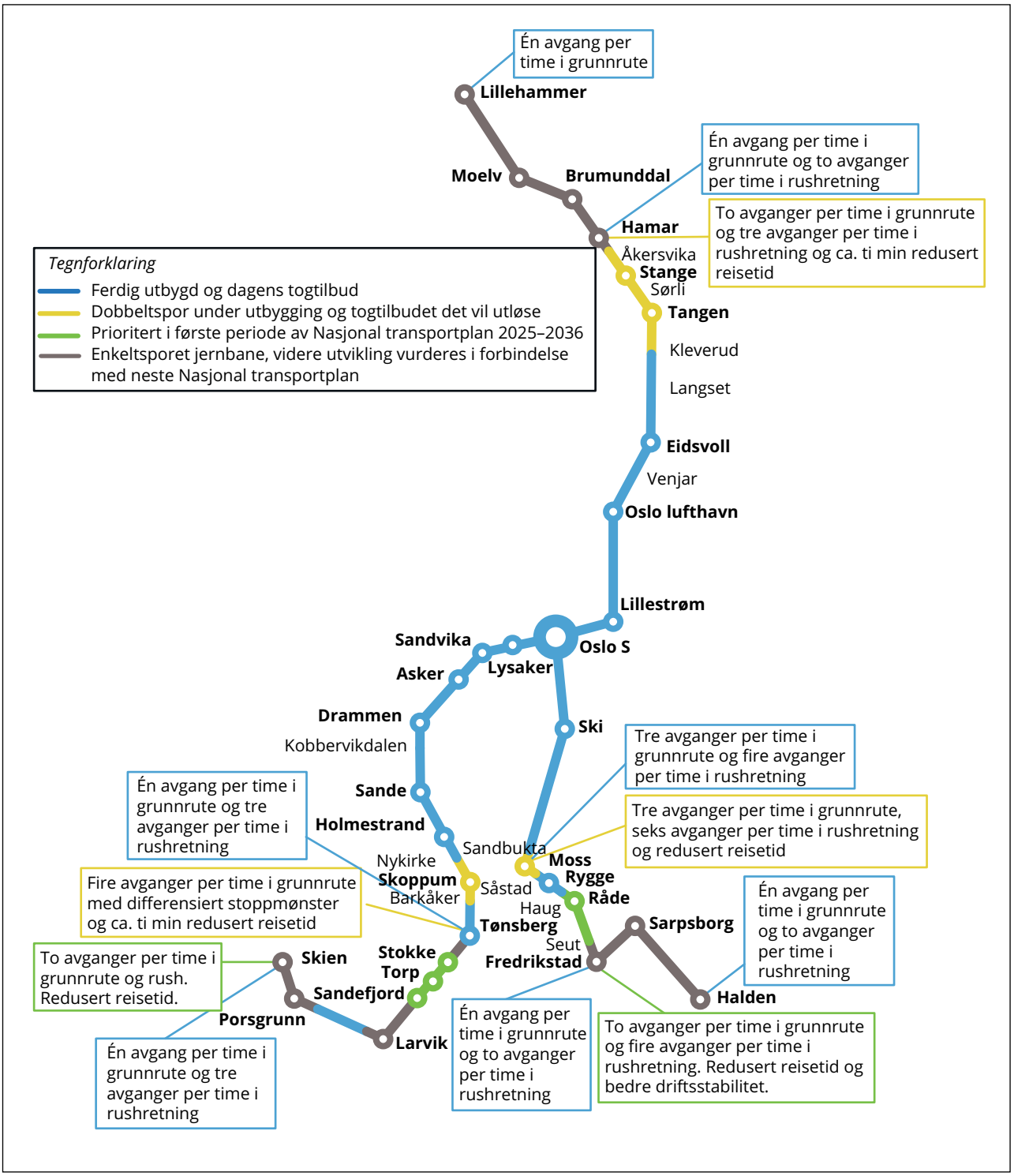
Planen skal legge til rette for at videre fornying av signalsystemet på jernbanen, herunder ERTMS, kan gjennomføres på en kontrollerbar, økonomisk forsvarlig og driftsstabil måte. Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal bl.a. vurdere om utbygging på jernbanen i større grad bør frikobles fra innfasingen av ERTMS slik at prosjekter planlegges med konvensjonelle signalsystemer, om levetiden for eksisterende signalanlegg kan forlenges gjennom fornying og om enklere signalløsninger kan brukes noen steder. Konsekvenser for kostnader, fremdrift og risiko ved ulike alternativer, både for ERTMS og for øvrig utbygging på jernbanen, må veies opp mot hverandre. Det vises til omtale over om at det er besluttet at deler av effektpakken *Flere tog på Trønderbanen* bygges ut med konvensjonelt signalanlegg.

Arbeidet skal ikke avgrenses til replanlegging av ERTMS, men gi rom for bredere vurderinger, slik at det videre arbeidet kan innrettes på en måte som gir best mulig transportpolitisk måloppnåelse for jernbanen som helhet. Gjennomgangen av ERTMS-programmet vil pågå frem til våren 2027. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken. Gjeldende samfunnsmål og effektmål for ERTMS ligger fast.

Planlegging av effektpakker

I Prop. 96 S (2025–2026) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026* varslet Samferdselsdepartementet at jernbaneporteføljen må gås gjennom for å tilpasse den samlede aktiviteten til budsjettrammene fremover, og at rasjonell fremdrift i prosjekter som allerede er igangsatt må prioriteres fremfor videre planlegging av nye prosjekter. Dette var bl.a. begrunnet i forsinkelser og kostnadsøkninger i pågående prosjekter.

Samferdselsdepartementet prioriterer i 2027 å videreføre planlegging av effektpakkene som i størst grad følger opp regjeringens strategi for utvikling av jernbanen. Det innebærer å prioritere effektpakker som bidrar til økt kapasitet i byområdene, legger til rette for vekst i godstransport på jernbane, ivaretar behovet for militær mobilitet og



Figur 4.9 Videre utvikling av InterCity-strekninger

Kilde: Jernbanedirektoratet

som er nødvendige for å øke kapasiteten i jernbanen på lang sikt.

Figur 4.9 illustrerer status for utviklingen av InterCity-strekninger i Østlandsområdet med tilbudsforbedring for regiontog. Kartet viser strekninger som i 2027 vil være enten ferdig utbygd, under utbygging, under planlegging, eller som regjeringen vil komme tilbake til i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Det er anslått å bruke om lag 0,5 mrd. kr i 2027 til videre planlegging av eller til oppstart av enkelte tiltak innenfor disse effektpakkene.

Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim

Effektpakken omfatter bygging av nye og lengre kryssingsspor på Dovrebanen og Hovedbanen nord samt ny Hamar stasjon.

Strekningen Oslo–Trondheim er overbelastet, og det er ingen restkapasitet i ruteplanen. Effektpakken skal gjøre det mulig å kjøre 650 meter lange godstog mellom Oslo og Trondheim og gi bedre driftsstabilitet. Tiltakene i effektpakken vil også kunne gi økt kapasitet for kombigods mot Åndalsnes samt økt kapasitet for persontog.

I 2027 videreføres planlegging av kryssingsspor på Dovrebanen og Hovedbanen Nord. Videre skal Bane NOR starte forberedende arbeider med ny Hamar stasjon. De forberedende arbeidene omfatter mindre tiltak på og rundt stasjonen, som masseutskifting og støybegrensende tiltak. Det er gevinster ved å samkjøre utbyggingen av Hamar stasjon og nytt dobbeltspor Sørli–Åkersvika i effektpakken *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)*. Ny Hamar stasjon vil bidra til å øke hastigheten for gods- og persontog. Ombygging av stasjonen er nødvendig for å øke kapasiteten for godstog mellom Oslo og Trondheim. Samferdselsdepartementet tar sikte på å foreslå kostnadsramme for Hamar stasjon i statsbudsjettet for 2028.

Området rundt Hamar stasjon skal også utvikles med bolig- og næringsbygg i regi av Bane NOR Eiendom AS og andre samarbeidspartnere. I 2026 vedtok Bane NOR Eiendom å starte byggingen av Hamar Science Park som skal omfatte kontorer, hotell, undervisning, forskning og formidling. Prosjektet skal etter planen skal stå klart i 2029.

Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet

Effektpakken omfatter en rekke infrastrukturtiltak, bl.a. nytt dobbeltspor mellom Ski og Kråkstad (avgrening Østre linje), kapasitetsøkning i Brynsbakken i Oslo og tiltak som gir bedre kapasitet og logistikk på stasjonene Lillestrøm, Asker, Sandvika og Grorud. Tiltakene er nødvendige for å få utnyttet kapasiteten i jernbanenettet på Østlandet fullt ut, før ny rikstunnel kan bygges. Effektpakken skal gi flere avganger for mange strekninger på hele Østlandet, både for lokal- og regiontogene. Dette omfatter å gå fra fire til seks tog i timen på lokaltogstrekningene rundt Oslo og på Follobanen og fra ett til to tog i timen mellom Oslo S og Moss i grunnrute. Videre skal effektpakken gi flere avganger med innsatstog i lokal- og regiontrafikken på Østlandet.

Planlegging av infrastrukturtiltak i effektpakken videreføres i 2027. Prosjektet *Avgrening Østre linje* innebærer bygging av om lag 5 km dobbeltspor mellom Ski og Kråkstad, slik at togene til og fra Indre Østfold kan kjøre direkte inn på Follobanen, uten å måtte krysse spor på Ski stasjon. Det begrenser i dag kapasiteten og reisetiden for togfremføringen på Vestre linje mot bl.a. Fredrikstad. Prosjektet er derfor en forutsetning for å kunne få to tog i timen mellom Oslo og Fredrikstad. Sammen med Follobanen vil den nye jernbanestrekningen bidra til å fullt utnytte kapasiteten på nye Ski stasjon.

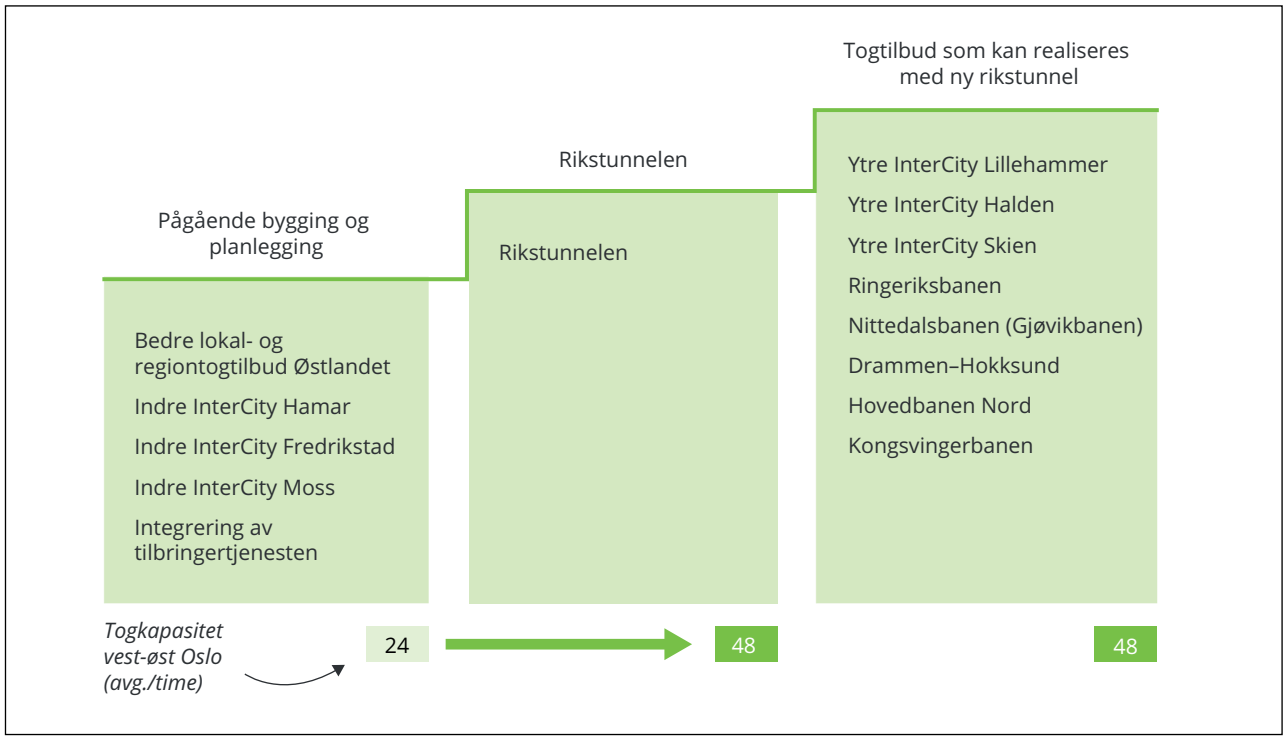
Prosjektet *Brynsbakken* er nødvendig for å fjerne en av de største flaskehalsene i jernbanenettet inn og ut av Oslo. Dagens sporstruktur begrenser kapasiteten på Gardermobanen, Hovedbanen og Gjøvikbanen, bl.a. ved at togene på Gjøvikbanen må kjøre et kort stykke mot kjøreretningen på Gardermobanen. For å øke kapasiteten planlegges det å bygge nye spor og å tilpasse bruken av de eksisterende sporene. Dette vil gi seks spor gjennom området og gjøre det mulig å avvikle togtrafikken på de tre banene uavhengig av hverandre.

Tilbudsforbedringen medfører behov for flere togsett, jf. nærmere omtale under Plan for togmateriell. Realiseringen av tilbudsforbedringen i effektpakken vil skje i en fremtidig trafikkavtale.

Ny rikstunnel

Befolkningsveksten i byområdene, økt mobilitetsbehov og strengere krav til areal- og energieffektiv transport innebærer at det allerede nå må planlegges hvordan jernbanen kan ta en større del av person- og godstransporten i de største byområdene frem mot 2050. Jernbanen spiller en viktig rolle i det samlede kollektivtilbudet i byområdene, særlig på Østlandet. Gjennom innfasing av nye tog, utbygging av InterCity-strekningene mot Tønsberg, Hamar og Moss samt tiltakene i effektpakken *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet,* vil kapasiteten i jernbanenettet på Østlandet øke, og togtilbudet forbedres vesentlig.

Med Asker-, Drammen-, Gjøvik-, Hoved-, Gardermo-, Østfold- og Follobanen er det til sammen 13 jernbanespor som leder togtrafikken inn mot og ut fra Oslo. Gjennom Oslo er det imidlertid fortsatt bare én dobbeltsporet tunnel. Oslotunnelen fra 1980 har vært overbelastet i mange år og er det nasjonale jernbanenettets største flaskehals. Forsinkelser på grunn av kapasitetsproblemer og utfordringer med driftsstabilitet i tunnelen får store konsekvenser for hele landet. Det er også en



Figur 4.10 Illustrasjon av tre nivå av togtilbud på Østlandet og nødvendige tiltak for å oppnå dette

Kilde: Jernbanedirektoratet

utfordring for samfunnssikkerhet og beredskap at togtrafikken i Norge er avhengig av denne ene tunnelen.

Ny rikstunnel mellom Oslo S og Lysaker skal bidra til å løse kapasitetsutfordringene i Oslonavet og øke motstandsdyktigheten i transportsystemet. Den vil også bidra til å løse utfordringene med driftsstabilitet fordi tunnelen vil gjøre det mulig å skille saktekjørende lokaltog- og godstrafikk fra fjern- og regiontogtrafikken. Ny rikstunnel legger videre til rette for nye tilbudsforbedringer som ikke lar seg gjennomføre med dagens Oslotunnel. Det foreligger konseptvalg for ny tunnel mellom Oslo S–Nationaltheatret–Lysaker, uten stopp ved Skøyen stasjon. Figur 4.10 illustrerer forenklet hvordan fremtidige infrastrukturtiltak på jernbanen på Østlandet vil kunne øke kapasiteten og bedre togtilbudet. Det nederste trinnet innebærer fullføring av utbygging som pågår eller er under planlegging. Dersom tiltak som ligger i det tredje trinnet gjennomføres før ny rikstunnel, vil det være krevende å hente ut effekt av tiltakene på grunn av kapasitetsbegrensningene gjennom Oslo.

Dersom tunnelen skal kunne bygges og ferdigstilles frem mot 2050, er det nødvendig å fortsette den innledende forprosjektfasen. Denne fasen er avgjørende for planleggingen og må starte i tide, på grunn av prosjektets størrelse og kompleksitet. Selve beslutningen om å bygge ny rikstunnel ligger langt fram i tid. Å starte planleggingen nå innebærer at det i løpet av 2030-tallet kan foreligge et beslutningsgrunnlag slik at Stortinget kan ta stilling til prosjektet.

Flere tog på Jærbanen: timinuttersintervall Stavanger–Skeiane (arealavklaringer)

Det er i dag fire lokaltog i timen mellom Skeiane og Stavanger. Det er i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert å starte opp utvikling av jernbaneinfrastrukturen på Jærbanen mellom Stavanger og Skeiane mot slutten av planperioden, noe som skal gi seks tog i timen.

Planleggingen innenfor effektpakken gjelder arealavklaringer på Stavanger S og Skeiane stasjon for å sikre at jernbaneformål, herunder en ev. utbygging av strekningen på sikt, tas hensyn til i pågående areal- og planarbeid i kommunen.

Elektrifisering Stjørdal–Steinkjer

Effektpakken innebærer en videre elektrifisering av Nordlandsbanen frem til Steinkjer og bruk av elektriske tog i regiontogtrafikken. Elektrifisering

nordover til Stjørdal ble ferdigstilt i desember 2025.

Med elektrifiseringen vil en av de største gjenværende kildene til klimagassutslipp fra jernbanen kuttes, og de moderne bimodale togsettene som brukes på Trønderbanen i dag, kan overføres til Rørosbanen. Samtidig kan elektriske tog fra Østlandet overføres til Trøndelag ettersom nye regiontog er bestilt til Østlandet. Dieseltogene på Rørosbanen når forventet levealder på begynnelsen av 2030-tallet. En ev. elektrifisering av Rørosbanen er svært kostbar og ligger langt frem i tid. Overføringen av moderne bimodale togsett fra Trønderbanen vil gi et mer pålitelig og komfortabelt tilbud på Rørosbanen.

Planlegging av infrastrukturtiltak i effektpakken videreføres i 2027. Prognose for byggestart er 2029–2030, og det ventes at prosjektet kan tas i bruk i desember 2032. Det er risiko knyttet til fremdriften på grunn av tidkrevende planprosesser.

Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Fredrikstad)

Effektpakken omfatter bygging av dobbeltspor fra Haug i Råde til Seut like utenfor Fredrikstad og enkelte stasjons- og kryssingssportiltak.

Effektpakken vil øke antall avganger mellom Oslo og Fredrikstad fra én til to i timen og med det fullføre den siste delen av indre InterCity. Den vil også føre til at kapasiteten mot Sverige økes. Prosjektet *Avgrening Østre linje* er en forutsetning for å kunne få to tog i timen mellom Oslo og Fredrikstad, jf. nærmere omtale under effektpakken *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet*.

Tilbudsforbedringen medfører behov for flere togsett. Valg av togmateriell vil avklares i den videre planleggingen av effektpakken. Realisering av tilbudsforbedringen vil skje innenfor en fremtidig trafikkavtale.

Planlegging av infrastrukturtiltakene videreføres i 2027.

Plan for togmateriell

Et velfungerende togtilbud krever en robust infrastruktur, kompetente fagarbeidere, trafikkavtaler med togoperatørene, takstsamarbeid med fylkene, men ikke minst et tilstrekkelig antall tog som er driftssikre og blir godt vedlikeholdt. Store deler av den norske togparken nærmer seg eller har passert forventet teknisk levetid. I årene som kommer skal togtilbudet flere steder i landet forbedres i form av flere avganger, bruk av flere togsett i hver avgang og/eller av tog som kan frakte flere passasjerer. For å understøtte regjeringens planer for jernbanen og forventet trafikkøkning på flere strekninger må om lag halvparten av dagens tog erstattes i løpet av det neste tiåret. I tillegg må antallet tog økes. Norske tog har på vegne av staten siden 2021 bestilt 85 nye tog for å dekke behovene frem mot tidlig på 2030-tallet. Med togene som er i produksjon ventes gjennomsnittsalderen for togene å gå ned fra om lag 20 år til i underkant av 15 år.

Behovet for tog er ventet å øke fra om lag 300 tog i dag til 320–330 tog i 2036. Norske tog har to rammeavtaler for kjøp av hhv. lokal- og regiontog (med Alstom) og fjerntog (med Stadler), som skal dekke behovene for tog som oppstår utover på 2030-tallet. Det er innenfor kontraktene mulig, frem mot henholdsvis 2032 og 2033, å bestille opptil 200 lokal- og regiontogsett og 100 fjerntogsett. Rett tidspunkt for å kjøpe og senere få levert flere tog vurderes årlig av Samferdselsdepartementet. Vurderingen gjøres ut fra flere hensyn. Togene må bestilles tidsnok til at de kan settes i drift for å møte den økte trafikken og før de gamle togene blir utrangert. Samtidig er det uheldig å motta togene før de trengs. Det medfører unødvendige kostnader og press på knappe ressurser som verksteder og parkeringsplasser.

Togene som allerede er bestilt, og nå er i produksjon, dekker behovene for tog frem mot tidlig på 2030-tallet. Det vil være behov for å bestille flere tog for å dekke behovene utover på 2030-tallet. Hvor mange tog og hvilke togtyper som bør bestilles, avhenger av en rekke forhold, bl.a. tidspunkt for ferdigstillelse av ny infrastruktur, effekten av oppgraderingene av dagens tog, vekst i antall reisende, innretningen av nye trafikkavtaler, vurderinger av hvilke tog som egner seg på ulike strekninger, utvikling av verksteder og parkeringsplasser og handlingsrommet i statsbudsjettet. Jernbanedirektoratet har ansvaret for å vurdere disse faktorene og se dem i sammenheng samt gi departementet råd om behovet for å kjøpe flere tog. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med oppdaterte vurderinger og ev. forslag til bestilling av flere tog i statsbudsjettet for 2028. Under redegjøres det nærmere for dagens planer for å utvikle togparken frem til begynnelsen av 2030-tallet.

36 nye lokaltog vil etter planen fases inn på Østlandet i løpet av 2027. Togene erstatter samtlige av de eldste lokaltogene og utvider antall tog i flåten. Dette innebærer flere lokaltog for mer dobbeltsettkjøring og økt reservekapasitet. Fra 2028 settes etter planen 32 nye regiontog i trafikk på

Østlandet for å dekke veksten i togtrafikken. Togene inngår i planene for å forbedre togtilbudet på Østlandet fra desember 2027. Omleggingen innebærer betydelig flere avganger i timen med doble togsett mellom Drammen og Lillestrøm, der om lag 26 av totalt 30 millioner årlige regiontogreiser ble gjennomført i 2024. Økningen i antall tog vil videre understøtte planlagte økninger i togtilbudet til Tønsberg, Moss og Hamar når infrastrukturutbyggingene ferdigstilles.

Etter at nye tog er faset inn på Østlandet, tas det fra 2028 sikte på å flytte lokal- og regiontog fra Østlandet til andre strekninger for å styrke tilbudet på disse. Flere lokaltog av type 72 kan overføres til Jærbanen, før togene etter planen gradvis erstattes med nye tog fra 2036. I tillegg vil regiontog av type 74 og 75 og ev. type 78 overføres til Trønder- og Dovrebanen.

Når Trønderbanen blir elektrifisert til Steinkjer, er planen å overføre flere FLIRT regiontog dit. Det frigjør moderne bimodale type 76 regiontog fra Trønderbanen som kan erstatte dieseltog type 93 på Rørosbanen, Meråkerbanen, Raumabanen og Salten-pendelen.

Parallelt med innfasingen av nye tog på Østlandet og overføring av tog til andre baner, vil lokaltog type 72 og regiontog type 73 og type 93 oppgraderes. For regiontog type 74, 75 og 76, som utgjør halvparten av alle togene, vil det etableres et oppgraderingsprogram for at togene skal være i samme eller bedre stand ved overføring til andre banestrekninger og til de fases ut.

Bergens-, Sørlands-, Dovre- og Nordlandsbanen vil etter planen få nye fjerntog fra 2028 og utover. På Nordlandsbanen leies det inn fire lokomotiver for å erstatte alle de eldste diesellokomotivene til nye fjerntog fases inn fra 2029/2030. Det første lokomotivet stilles etter planen til operatørens disposisjon så snart lokomotivet er bygd om og godkjent for trafikk. De resterende tre lokomotivene blir levert i årsskiftet 2027/2028.

Nærmere om Sørlandsbanen

Togtilbudet på Sørlandsbanen har de senere årene hatt lav punktlighet og mange innstillinger, og hovedårsaken til dette er togmateriellet. Fra 2029 fases tre nye fjerntog inn og erstatter dagens lokomotiv- og vognmateriell på strekningen. Både operatøren og Norske tog har iverksatt tiltak for å bedre tilstanden på dagens fjerntog. Gitt tiden fra valg av tog til de settes i trafikk, er det nødvendig i løpet av 2027 å ta stilling til den langsiktige løsningen for togmateriell på Sørlandsbanen når type 73 etter planen skal fases ut mot midten av 2030-tallet fordi disse fjerntogene da når sin tekniske levetid.

Antall avganger på Sørlandsbanen er høyt sett opp mot kapasiteten på banen. I tillegg må tilbudet ta høyde for at denne banen har vesentlig flere svinger enn de andre fjerntogstrekningene. De togene som i dag brukes for dagtog på Sørlandsbanen, ble derfor utstyrt med krengeteknologi. Teknologien fungerer imidlertid ikke godt, og de fleste avgangene kjøres uten at krengefunksjonen er i bruk. Denne teknologien er også i senere tid faset ut ellers i Europa. Fjerntogene som kan leveres under den inngåtte fjerntogkontrakten, har derfor ikke krengefunksjonalitet. Norske tog hadde senest våren 2026 en forespørsel i markedet om tog med krengefunksjonalitet til Sørlandsbanen, uten at selskapet mottok relevante tilbud.

Basert på erfaringene med krengetog på Sørlandsbanen og tilbudet av krengetog i leverandørmarkedet, må det grundig utredes hvilken sammensetning av tog som på sikt er best egnet for Sørlandsbanen. Denne utredningen er ferdig våren 2027.

Planen nå er så raskt som mulig å omdisponere flere tog med krengeteknologi fra Dovrebanen til Sørlandsbanen, enten ved at Dovrebanen får omdisponert type 78 fra Østlandet eller ved kjøp av nye fjerntog som er tilpasset behovet på Dovrebanen. Type 78 gjennomgår nullstilling som følge av flere systematiske feil, og endelig vurdering av togenes videre bruk vil foreligge i løpet av 2026. Omdisponering av type 78 kan tidligst skje etter at konsesjonsperioden med Flytoget utløper i desember 2027. Samferdselsdepartementet vil fram mot budsjettforslaget for 2028 utarbeide et faglig grunnlag for å vurdere hvilke tog som på sikt er mest egnet for å erstatte togene som brukes som dagtog på Sørlandsbanen, og om ev. nye tog kan bestilles ved å utløse opsjoner i gjeldende kontrakt for fjerntog.

Tilrettelegging for nye tog

Moderne tog med flere plasser, flere dører og bredere midtganger gjør at flere personer kan fraktes uten ressurskrevende investeringer i infrastruktur for å kjøre flere avganger, i tillegg til at raskere av- og påstigninger bidrar til færre forsinkelser, særlig i rushtid. Dette skaper imidlertid behov for å tilpasse stasjoner, plattformer, verksteder og annen infrastruktur til nye tog som har en annen utforming enn togene de erstatter.

For å ta nye lokaltog i bruk på Østlandet, er det anslått at Bane NOR vil bruke om lag 170 mill. kr på infrastrukturtiltak på strekningene Oslo–Ski

og Spikkestad–Lillestrøm i 2027. Stasjonene på strekningen Oslo–Ski, herunder Kolbotn Stasjon, skal etter planen være tilpasset de nye togsettene innen utgangen av 2026. Det arbeides videre med planene for økt parkeringskapasitet på Grorud. For nye regiontog er det anslått at Bane NOR vil bruke om lag 35 mill. kr på stasjonstiltak og togparkering langs Østre linje. For nye fjerntog er det anslått å bruke om lag 0,9 mrd. kr i 2027 til infrastrukturtiltak på Dovrebanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. Som følge av uavklart omfang knyttet til togparkering foreligger det risiko for kostnadsøkning og forsinkelse. Planlegging og prosjektering er igangsatt for flere av tiltakene. Byggearbeidene skal etter planen ferdigstilles 2028/2029.

Samferdselsdepartementet har de to siste årene gjennomført en rekke tiltak for å sikre at planer for serviceanlegg henger sammen med planene for kjøp av tog, og at begge disse henger sammen med planene for utviklingen av togtilbudet. Det vises til kapittel 2.1 i Del I med redegjørelse for oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 770 av 21. mai 2026 om verkstedkapasiteten. Disse planene inngår i det etablerte plansystemet for jernbanen. Det vises til nærmere omtale av styringen av jernbanesektoren, herunder plansystemet, under *Andre saker*. Som del av gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan utarbeider Jernbanedirektoratet en Nasjonal verkstedplan som gir en samlet beskrivelse av hvilke behov for verksteder som oppstår som følge av den planlagte utviklingen av togtilbudet. Bane NOR utarbeider årlig en operativ plan for utviklingen av statens serviceanlegg for å møte behovene som er beskrevet i den Nasjonale verkstedplanen. For å sikre at disse planene, som uttrykker hhv. etterspørselen etter og tilbudet av serviceanlegg, er tuftet på samme forutsetninger og metode, har Jernbanedirektoratet, i samråd med Bane NOR og togoperatørene, utarbeidet en metode for å beregne nødvendig kapasitet for verksteder. Direktoratet arbeider nå med å utvide denne metoden til å også omfatte hensettingsplasser og godsterminaler.

Som en forberedelse til Nasjonal transportplan 2029–2040 har departementet bedt Jernbanedirektoratet utarbeide en langsiktig plan for togmateriell frem til 2050. Konsekvenser for utvikling av serviceanlegg skal gå frem.

I tillegg til et gjennomgående plansystem som omfatter serviceanlegg, er det etablert en egen struktur for å sikre en vellykket gjennomføring av nytt regiontogtilbud på Østlandet fra desember 2027. I en såkalt *Task Force* leder og koordinerer Jernbanedirektoratet arbeidet med å forberede dette. Bane NOR, Vy, Norske tog og Statens jernbanetilsyn deltar i arbeidet. Et sentralt tema for denne gruppen er å sikre tilstrekkelig kapasitet for serviceanlegg ved innføring av det nye regiontogtilbudet i desember 2027.

Andre saker

Styringen av jernbanesektoren

Regjeringen Støre overtok i 2021 ansvaret for en jernbane som var preget av betydelige styringsutfordringer. Det manglet felles retning, klare styringslinjer og tilstrekkelig mekanismer for å sikre helhet og samhandling. Dette kom tydelig frem i den eksterne gjennomgangen i regi av KPMG som ble levert til Samferdselsdepartementet i 2023. Samtidig var infrastrukturen nedslitt, og det var behov for å skifte ut mange av togene. Jernbanen har i tillegg hatt vedvarende utfordringer med økte kostnader og forsinkelser i flere store prosjekter. Samferdselsdepartementet har derfor de seneste årene gjennomført en rekke tiltak for å sikre bedre statlig styring av jernbanesektoren.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* presenterte regjeringen en tydelig strategi for utvikling av jernbanen, med vekt på å ta vare på det vi har. Samferdselsdepartementet har etablert et gjennomgående plansystem for å følge opp strategien, og som omfatter alle deler av jernbanen. De årlige statsbudsjettene og styringen av jernbanevirksomhetene er de viktigste virkemidlene for å følge opp Nasjonal transportplan. Jernbanedirektoratet utarbeider med utgangspunkt i de årlige budsjettvedtakene og styringen fra departementet en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan. Gjennomføringsplanen rulleres årlig og beskriver hvordan alle innsatsfaktorene – infrastruktur, materiell, trafikkavtaler og serviceanlegg – må settes sammen for å realisere det planlagte togtilbudet. For å identifisere risiko som oppstår på tvers i jernbanesektoren, og håndtere denne på et tidlig tidspunkt, har Samferdselsdepartementet også innført et helhetlig risikostyringssystem.

Det ble innført oppdragsbrev for Bane NOR SF fra 2024 og for Norske tog AS og Entur AS fra 2026. Disse fastsetter mål, felles prioriteringer i sektoren, økonomiske rammer og fullmakter, rapporteringskrav og oppdrag. Brevene bidrar til mer forutsigbar, transparent og koordinert styring og utgjør sammen med tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn det samlede styringsbudskapet til sektoren. Det er lagt inn felles hovedprioriteringer for alle jernbanevirksomhetene, særlig på områder der samarbeid er avgjø-

rende for vellykket måloppnåelse. Det er også opprettet flere arenaer under ledelse av Jernbanedirektoratet for å sikre helhet og koordinering.

Regjeringen har gjennom regelendringer gitt Bane NOR mulighet til å prioritere mer tid i sporet til vedlikehold og fornying, og pålagt foretaket å prioritere strekninger der behovet og nytten er størst. I tillegg innfører departementet fra 2027 en ordning med å fastsette strategisk veiledning overfor Bane NOR om kapasitetsplanlegging og -fordeling, slik at utviklingen av jernbanen er godt tilpasset det ønskede fremtidige togtilbudet.

Samferdselsdepartementet har gjort ansvarsdeling og beslutningsprosesser mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Norske tog knyttet til større investeringer tydeligere. Det er iverksatt endringer for å sikre at direktoratets oppfølging av avtalene med Bane NOR og den interne prosjektstyringen i foretaket er bedre integrert med arbeidet med statsbudsjettet, og det er satt i gang en ekstern gjennomgang av Bane NOR og Jernbanedirektoratets arbeid med store prosjekter. Disse tiltakene omtales nærmere under.

Det er også gjennomført organisatoriske tiltak. Spordrift AS ble flyttet tilbake til Bane NOR i 2022, og Vy og Flytoget ble slått sammen i 2025. Fra og med 2028 vil togtilbudet på Østlandet integreres fullt ut, noe som betyr at alle tog blir åpne for alle reisende, og kapasiteten økes. I tillegg har Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Norske tog gjennomført større omorganiseringer og endringer i sin ledelse for å bedre måloppnåelsen og samhandlingen på tvers.

Styring av store infrastrukturprosjekter

Jernbanen har hatt utfordringer med økte kostnader og forsinkelser i flere store prosjekter. Samferdselsdepartementet har i 2026 iverksatt flere tiltak som skal bedre styringen, budsjettoppfølgingen og samhandlingen mellom departementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

For å få bedre styring og kostnadskontroll med store prosjekter på jernbanen har departementet justert innretningen av systemet for fastprisavtaler. Det ble i 2022 innført fastprisavtaler for prosjekter i byggefase mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet, jf. Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet. I avtalene skal det nå fastsettes en fastpris som er snittet mellom styringsrammen (P50) og kostnadsrammen (P85). Ved kostnadsprognoser over fastprisen utløses en plikt for avtalepartene til umiddelbart å drøfte konsekvenser og tiltak. Ved kostnadsøkninger utover fastprisen skal Bane NOR følges opp tett av Jernbanedirektoratet. Det er fremforhandlet fastpris for om lag 30 infrastrukturprosjekter som nå er i gjennomføringsfasen. I avtalene for disse prosjektene skal fastprisen endres til gjennomsnittet av styrings- og kostnadsrammen.

Samferdselsdepartementet har satt i gang en ekstern gjennomgang av Bane NOR og Jernbanedirektoratets arbeid med store prosjekter, med særlig vekt på utbyggingene på Dovrebanen, Trønderbanen og Vestfoldbanen. Gjennomgangens hovedformål er å identifisere læringspunkter og tiltak som vil gi bedre kontroll med kostnader, risiko og fremdrift i store utbyggingsprosjekter. Dette blir gjort gjennom bl.a. å kartlegge og evaluere beslutningsprosesser og informasjonsflyt knyttet til disse prosjektene samt prosjektenes grensesnitt til ERTMS. Gjennomgangen skal også vurdere oppfølgingen av anbefalingene fra Follobane-gjennomgangen fra 2023 og Riksrevisjonens rapport fra 2024 om investeringsprosjekter, jf. Dokument 3:2 (2024–2025), herunder om iverksatte tiltak er tilstrekkelige.

I tillegg til tiltakene over skal Bane NOR og Jernbanedirektoratet ta grep som gir bedre styring internt i virksomhetene. Bane NOR skal styrke sin prosjekt- og kostnadsstyring, samordne budsjettprosesser bedre både internt og mot direktoratet samt jobbe for mer konsistent og budsjettforankret interessenthåndtering. Direktoratet skal samordne budsjett- og avtaleoppfølging bedre, bl.a. gjennom organisatoriske endringer.

Utnyttelse av overskuddskapasitet i jernbanens fiberinfrastruktur

Riksrevisjonen tok i Dokument 3:2 (2025–2026) *Riksrevisjonens årlige rapport om revisjon av statens eierstyring* opp Samferdselsdepartementets oppfølging av utnyttelsen av overskuddskapasitet i jernbanens fiberinfrastruktur, jf. Innst. 114 S (2025–2026). Riksrevisjonen viser til at Samferdselsdepartementet mener at statens overføring av eierskapet til fiberinfrastrukturen fra Jernbaneverket til Bane NOR i 2016 opphever begrensningene som Stortinget la på Jernbaneverket. Etter Riksrevisjonens vurdering burde Samferdselsdepartementet orientert Stortinget om sine vurderinger, noe departementet med dette følger opp.

Fiberinfrastrukturen langs det nasjonale jernbanenettet er en nødvendig forutsetning for at jernbanesystemet skal fungere på en sikker og effektiv måte. Fiber brukes både til trafikkstyring, overvåking og kommunikasjon, herunder nødkommunikasjon og togradio. Fibernettet må være

robust og redundant for at jernbanenettet og systemene som brukes til togfremføring kan motstå bl.a. sabotasje, feil, naturhendelser og dårlig vær.

Jernbanen har i forbindelse med utbygging av fiberinfrastruktur for eget bruk bygd ut en viss overkapasitet. Utbygging av overskuddskapasitet i nettet er økonomisk rasjonelt, fordi det er lave marginalkostnader knyttet til å legge inn ekstra kapasitet. Bredbåndsutbyggingsloven er også dels basert på disse hensynene, jf. Prop. 35 LS (2019–2020) *Lov om tilrettelegging for utbygging av høyhastighetsnett for elektronisk kommunikasjon (bredbåndsutbyggingsloven) og samtykke til godkjenning av EØS-komitéens beslutning nr. 152/2018 6. juli 2018 om innlemming i EØS-avtalen av direktiv (EU) nr. 2014/61* og Innst. 195 L (2019–2020).

Ved behandlingen av St.prp. nr. 80 (2000–2001) *Omdanning av BaneTele til aksjeselskap* vedtok Stortinget i 2001 at kommersiell utnyttelse av Jernbaneverkets overskuddskapasitet skulle være organisert som et aksjeselskap, BaneTele AS, jf. Innst. S. nr. 274 (2000–2001).

Utviklingen av et fibernett langs jernbanen hadde da pågått siden 1985 gjennom et samarbeid mellom NSB (senere Jernbaneverket) og Televerket (senere Telenor AS). Liberaliseringen av telekom-markedet førte til etterspørsel etter nettverkskapasitet fra nye markedsaktører. BaneTele ble derfor etablert som en forretningsenhet i Jernbaneverket for å ivareta kommersielle interesser i fiberinfrastrukturen. Det var avgjørende for staten å sikre at all telekominfrastruktur som er nødvendig for jernbanens eget bruk, forble under statlig kontroll. Jernbaneverket beholdt derfor eierskapet til fibernettet langs jernbanen, jf. Innst. S. nr. 274 (2000–2001): «*Komiteen ser det som viktig at Jernbaneverket har kontroll over all infrastruktur og tilhøve som er kritisk for jernbanen si eiga verksemd. Alle fiberkablar langs jernbanenettet og kommunikasjonsutstyr som er kritisk for tryggleik, skal eigast av Jernbaneverket.*»

Samferdselsdepartementet har vurdert at komiteens uttalelser taler for at utskillelsen av kommersiell utnyttelse av overskuddskapasitet i et eget aksjeselskap må avgrenses til å gjelde for den overskuddskapasiteten som fantes på tidspunktet for utskillelsen. Det var da behov for å skille tydelig mellom bruk av fiberkapasitet til jernbanens eget bruk og kommersiell utnyttelse av overskuddskapasitet. Den videre forvaltningen av ev. ny overskuddskapasitet i jernbanens fibernett må vurderes i lys av den videre utviklingen innenfor teknologi, i fibermarkedene og i jernbanesektoren. Denne forståelsen underbygges av at Stortinget senere ga fullmakt til salg av statens eierandeler i BaneTele AS.

Etter etableringen av BaneTele AS i 2001, utviklet markedet seg videre med en rekke oppkjøp, salg og overdragelser. I 2006 ble 50 pst. av BaneTele AS solgt til Bredbåndsalliansen, som var eid av seks kraftselskaper, jf. St.prp. nr. 74 (2005–2006) *Statens eierskap i BaneTele AS* og Innst. S nr. 6 (2006–2007). De gjenværende 50 pst. ble solgt til Bredbåndsalliansen i 2009, jf. St.prp. nr. 35 (2008—2009) *BaneTele AS – salg av statens aksjer* og Innst. S nr. 132 (2008–2009). Etter senere salg, overdragelser og oppkjøp er det nå GlobalConnect som eier rettigheten og pliktene som opprinnelig tilhørte BaneTele.

Selv om BaneTele etter salgene ikke lenger var statlig eid, fortsatte utbyggingen og utviklingen av fibernettet langs jernbanenettet til jernbanens eget bruk, i regi av Jernbaneverket og senere Bane NOR. I tråd med den teknologiske utviklingen, økte datamengder og økt digitalisering har jernbanens eget kapasitetsbehov økt i perioden siden BaneTele ble etablert i 2001.

Bane NOR har siden 2020 tilbudt standardiserte avtaler for leie av overskuddskapasitet (også omtalt som mørk fiber) basert på åpne, markedsmessige og ikke-diskriminerende vilkår. Slike leieavtaler regnes som tradisjonelle leiekontrakter for mørk fiber for en begrenset periode, og gir fleksibilitet for telekomoperatører, internettilbydere og store selskaper som trenger robuste dataoverføringsmuligheter uten å måtte bruke kapital på å investere i egen fiberinfrastruktur.

Departementet vurderer at organiseringen av kommersiell utnyttelse av jernbanens overskuddskapasitet i fibernettet som et aksjeselskap ikke gjaldt for den videre utviklingen av jernbanens fibernett etter 2001. Utviklingen etter salget av statens eierandeler i BaneTele AS, etableringen av Bane NOR i 2016 og den videre teknologiske utviklingen i fibermarkedene, jernbanen og samfunnet for øvrig, sammen med behovet for videre statlig kontroll over skjermingsverdige objekter og infrastruktur, støtter opp om denne vurderingen. Samtidig er det viktig at Bane NOR ikke opptrer som en aktiv aktør mot sluttbrukerne, men heller legger til rette for et samlet sett samfunnsnyttig og velfungerende fibernett ved å tilby ledig kapasitet i sitt fibernettverk i markedet etter gjeldende regelverk på like og standardiserte vilkår. En redegjørelse fra Bane NOR i saken viser at foretaket nå har etablert en praksis i tråd med disse prinsippene.

Programområde 22 Posttjenester

Programkategori 22.10 Posttjenester

Utgifter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027	Endring i pst.
1370	Posttjenester	1 887 444	2 012 000	1 520 700	-24,4
	Sum kategori 22.10	1 887 444	2 012 000	1 520 700	-24,4

Samferdselsdepartementets virkemidler på postområdet omfatter sektorregulering og kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, som er et forvaltningsorgan under Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet, ivaretar tilsynsfunksjoner på postområdet som Samferdselsdepartementet har ansvaret for, jf. Prop. 1 S (2026–2027) for Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet.

Det foreslås å bevilge 1 520,7 mill. kr til kjøp av posttjenester.

Resultatrapport 2025

Bruken av posttjenester har gjennomgått store endringer. Brevvolumene har falt og pakketjenestene er i vekst. Ved årtusenskiftet ble det sendt om lag 2,5 milliarder brevpostsendinger i Norge. I dag sendes det om lag 250 millioner brevpostsendinger. Fremover ventes brevvolumene å fortsette å synke med 10–15 pst. i året. Utviklingen er lik i flere land i Europa, men har kommet spesielt langt i Norden.

Samferdselsdepartementet fulgte i 2025 opp anbefalingene fra Postutvalget om fremtidens posttjenester. Flertallet i utvalget foreslo at brev som hovedregel skulle utleveres til betjente postpunkt, men med mulighet for levering til postkassen én dag i uken for de som har behov for det. Regjeringen varslet imidlertid at den ønsket å beholde levering til postkassen én dag i uken som hovedregel.

Departementet jobbet primært med et forslag til ny postlov som ble sendt på høring høsten 2025. For bl.a. å imøtekomme endrede brukerbehov og et område i stadig endring ble det i forslaget lagt opp til mindre detaljregulering. Det ble også foreslått å styrke brukernes rettigheter til å sende og motta post.

Konkurranse skal etter dagens lovverk være hovedregelen for levering av post. Med dagens ordning har Posten Bring AS (Posten) en midlertidig konsesjon med plikt til å levere post til postkassene annenhver dag. Minst 85 pst. av innenlandsk brevpost skal være fremme innen tre dager etter innlevering, og minst 97 pst. skal være fremme innen fem dager. I 2025 kom 88,5 pst. av innenlands brevpost frem innen tre dager og 97,8 pst. innen fem dager.

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme posttjenester, dvs. tjenester som ikke ville blitt levert ut fra forretningsmessige hensyn, bidro i 2025 til å finansiere Postens postomdeling til postkassene annenhver dag, gratis formidling av sendinger til blinde og svaksynte og gratis formidling mellom deres organisasjoner.

I tillegg til Postens midlertidige konsesjon inngikk Samferdselsdepartementet i 2025 avtaler etter konkurranse om distribusjon av aviser til områder uten kommersielle avisbudnett de ukedagene Posten ikke har ordinær postdistribusjon i henhold til konsesjonen samt avtaler om distribusjon av aviser på lørdager. Posten vant kontraktene om distribusjon på ukedagene, mens Aktiv Norgesdistribusjon vant kontraktene om distribusjon på lørdagene.

Mål, utfordringer og prioriteringer i 2027

Det følger av postloven at brukere over hele landet skal ha tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester, at det gis et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester til en overkommelig pris for brukerne, samtidig som samfunnets ressurser blir brukt på en effektiv måte.

Staten legger til rette for et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester gjennom bl.a. lover, forskrifter, konsesjoner, avtaler, pålegg om leveringspliktige posttjenester og statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner i postmarkedet.

Posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet. Markedet har imidlertid endret seg betydelig i senere tid. I dag sender folk stadig færre brev, men flere pakker og kommuniserer mer på digitale plattformer. En norsk husstand mottar snart i gjennomsnitt bare ett brev i uken. Samtidig betaler fellesskapet i dag for fast brevlevering annenhver dag (tilsvarende 2,5 dager i uken). Dette er ikke bærekraftig, og det er ventet at bevilgningen til formålet vil øke med anslagsvis 200 til 300 mill. kr i året. Regjeringen ønsker derfor at statens kjøp av posttjenester skal være bedre tilpasset befolkningens behov.

Regjeringen planla å løse disse utfordringene ved å legge frem forslag til ny postlov og deretter gjøre mer målrettede kjøp der markedet ikke leverer tilfredsstillende tjenester. I høringen av forslaget til ny lov fikk departementet innspill som ga uttrykk for usikkerhet og bekymring for konsekvensene av ny lov, og det kom flere innspill som mente det var mulig å effektivisere innenfor eksisterende postlov. Regjeringen valgte å lytte til dette. I 2026 har Samferdselsdepartementet gjennomført en bred interessentdialog med aktører i post- og logistikkbransjen om fremtidig statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester innenfor rammene av dagens lov.

I vurderingene har departementet lagt vekt på at en ny ordning for statlig kjøp av leveringspliktige posttjenester skal sikre gode lovpålagte posttjenester i hele landet, gi bedre bruk av ressurser fra 2027 samt at opplegget skal være praktisk mulig å gjennomføre for leveringspliktig tilbyder av posttjenester.

Samferdselsdepartementet vil derfor avslutte Postens midlertidige konsesjon og erstatte den med en kontrakt om levering av landsdekkende tilbud av leveringspliktige posttjenester. Det legges bl.a. opp til å levere post til postkassene én dag i uken og med mulighet for levering minst annenhver dag mot at avsender betaler høyere porto. Mottakerne kan i tillegg velge frivillig levering av brev fem dager i uken til postpunkt. Tilbudet om levering av brev vil dermed likne mer på det de fleste kjenner godt fra levering av pakker i dag. Dette opplegget vil på sikt anslagsvis gi årlige innsparinger over statsbudsjettet på 1,5 mrd. kr.

Innenfor handlingsrommet i postloven kan staten kjøpe ulønnsomme posttjenester enten gjennom å utpeke en leverandør direkte eller ved konkurranseutsetting. Det er kun Posten som i dag kan levere en tjeneste etter kravene i ovennevnte opplegg. Departementet legger derfor opp til å tildele Posten kontrakt for en overgangsperiode, samtidig som det arbeides videre med en fremtidig løsning. Kontrakten vil gjelde fra 1. juli 2027 og ha en varighet på to år, med mulighet for å forlenge for to enkeltår.

Regjeringen vil fortsatt sikre levering av aviser minimum tre faste dager i uken til områder uten kommersielle avisbudnett og ordninger for gratis fremsending av punktskrift til blinde og svaksynte.

Øvrige deler av leveringsplikten der Posten er utpekt direkte eller som løses av markedet uten slik utpeking, er ikke å anse som ulønnsomme, da disse blir levert uten et pålegg fra staten. Departementet forutsetter f.eks. at levering av pakketjenester fortsetter som i dag å bli håndtert av markedet uten statlig kjøp.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2025	Saldert budsjett 2026	Forslag 2027
70	Kjøp av posttjenester, *kan overføres*	1 887 444	2 012 000	1 520 700
	Sum kap. 1370	1 887 444	2 012 000	1 520 700

Post 70 Kjøp av posttjenester

Det foreslås å bevilge 1 520,7 mill. kr, som er en reduksjon på 24,4 pst. fra saldert budsjett 2026.

Kjøp av posttjenester skal sikre et tilbud av leveringspliktige tjenester som basert på forretningsmessige hensyn ikke ville blitt tilbudt.

Av den foreslåtte bevilgningen vil 1 267,5 mill. kr gå til vederlag til Postens midlertidige konsesjon frem til 30. juni 2027 og til ny kontrakt med Posten fra 1. juli 2027 knyttet til de ulønnsomme posttjenestene.

Videre er det satt av til sammen 249 mill. kr til kjøp av avisdistribusjon i deler av landet der det ikke eksisterer kommersielle avisbudnett. Gjeldende kontrakter med Posten og Aktiv Norgesdistribusjon gjelder fra 1. juli 2026 til 30. juni 2027. Kontrakten med Posten om avisdistribusjon i ukedagene kan forlenges med inntil to halvår. Kontrakten med Aktiv Norgesdistribusjon forlenges ikke. Bevilgningsforslaget forutsetter at det inngås nye kontrakter for å levere aviser på ukedager.

Med virkning fra mai 2026 har Samferdselsdepartementet kontrakt med Posten om frakt av punktskriftlitteratur (bokkasser) fra Norsk lyd- og blindeskriftbibliotek. Kontrakten med Samferdselsdepartementet gjelder frem til 30. juni 2027 med mulighet for to halvårige opsjoner for forlengelse og har en anslått årlig verdi på om lag 200 000 kr.

Del III
Omtale av særlege tema

5 Klima og miljø

Klima og natur skal vere ei ramme rundt politikken til regjeringa. Klima- og miljøpolitikken byggjer på at alle samfunnssektorar har eit sjølvstendig ansvar for å medverke til at dei nasjonale klima- og miljømåla kan nåast.

Noreg står overfor store klima- og miljøutfordringar. Trass i ein betydeleg nedgang i klimagassutsleppa frå transportsektoren dei siste åra, utgjer transportutsleppa framleis om lag ein tredel av dei samla utsleppa i Noreg. Skal Noreg nå dei nasjonale klimamåla, er det derfor viktig å vidareføre politikken for å redusere utsleppa frå transport.

I tillegg til transport fører utbygging, drift og vedlikehald av transportinfrastruktur til klimagassutslepp, nedbygging av natur og tap av naturmangfald.

Eitt av hovudmåla i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er at transportsektoren skal bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål.

I meldinga legg regjeringa opp til ein langsiktig transportpolitikk der ressursbruken i transportsektoren skal prioriterast slik at vi tar vare på det vi har, utbetrar der vi kan, og utnyttar kapasiteten i infrastruktur og transporttilbod betre – og bygger nytt der vi må. Det er lagt opp til å vri innsatsen frå store investeringsprosjekt til utbetring, drift og vedlikehald, noko som er positivt både for klima og natur.

Regjeringa har prioritert å forsterke innsatsen for å redusere utsleppa frå tunge køyretøy, anleggsmaskinar, sjøfart og luftfart. Desse delane av transportsektoren er venta å ha høgast gjenståande utslepp fram mot 2050.

Tiltakshierarkiet er eit viktig verktøy for å redusere negativ påverknad på natur frå samferdselsprosjekt. Dette inneber at ein først skal søke å unngå negative konsekvensar for naturen, før ein avbøter, sett i stand naturen att eller som siste utveg kompenserer.

Regjeringa har fastsett eit rammeverk for arbeidet med å redusere utsleppa frå transport, som inneber at ein skal søke å unngå, flytte og forbetre (UFF) ved nye transporttiltak. UFF-rammeverket skal gi mest mogleg mobilitet i transportsystemet innanfor skrankane som følger av tilgang på energi, areal og ressursar og omsynet til utslepp.

For ein samla omtale av klimarelevant politikk, klimaforpliktingane og klimamåla, sjå *Regjeringens klimastatus og -plan for 2027* (Klimastatus og -plan) som er eit særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2026–2027) for Klima- og miljødepartementet.

Bruken av forsking og utvikling (FoU) som grunnlag for den langsiktige politikkutviklinga er viktig. Dette blir gjort m.a. i samband med den nye forskingssenterordninga Transport 2050, som skal levere kunnskap om korleis transportsektoren bør utviklast for at Noreg skal bli eit lågutsleppssamfunn i 2050.

I Samferdselsdepartementets forslag til budsjett for 2027 er det fleire tiltak som er viktige for klima og miljø, m.a.

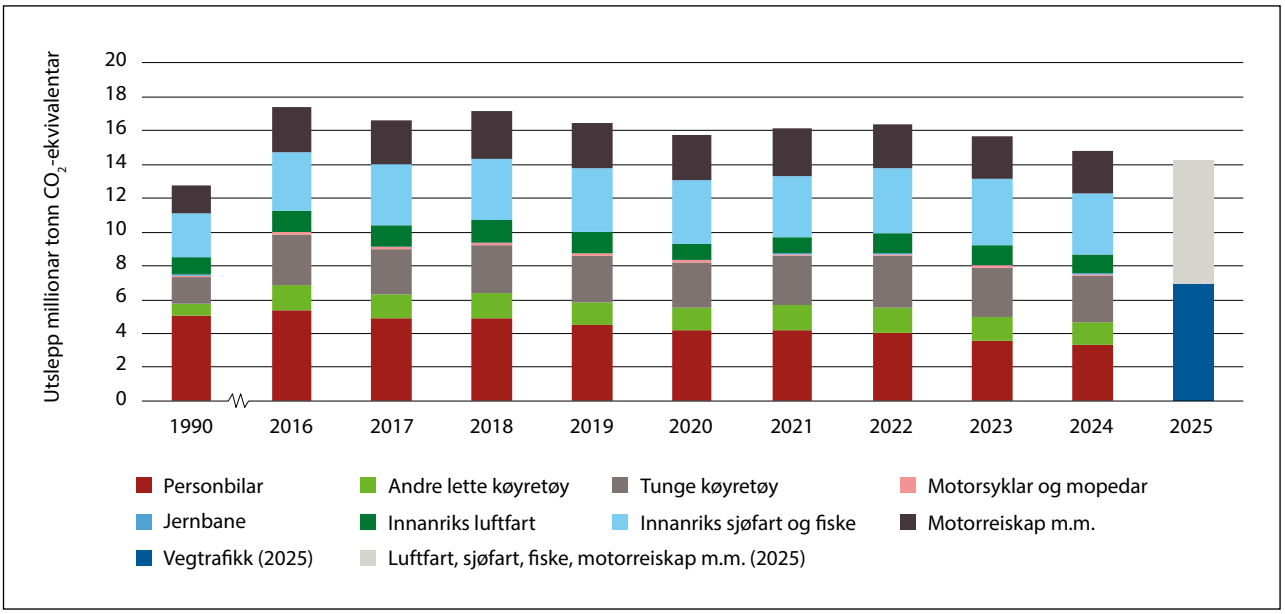
- halde fram satsinga på byvekstavtalar og tilskotsordningar til kollektivtransport, sykling og gange i byområda
- nye tiltak på døgnkvile- og rasteplassar for å legge til rette for å lade tunge køyretøy
- auke budsjettet til forskingssenterordninga Transport 2050
- legge om og forbetre togtilbodet på Austlandet frå desember 2027
- vidareføre tilskotet til å redusere prisane på månadskort

5.1 Klima

Under blir det gjort greie for utsleppa frå transportsektoren, utsleppa av nye investeringsprosjekt og verkemidla for å redusere utsleppa frå transport på Samferdselsdepartementets budsjett.

5.1.1 Utvikling i klimagassutsleppa frå transportsektoren

Figur 5.1 viser utviklinga i klimagassutsleppa frå transportsektoren i 1990 og for perioden 2016–2025 fordelt på dei ulike transportsegmenta. Tala for 2025 er førebelse.



Figur 5.1 Utslepp av klimagassar i transportsektoren i 1990 og 2016–2025 etter utsleppskjelde

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

Mellom 1990 og 2025 har dei samla utsleppa frå transportsektoren auka med 12 pst. Utsleppa auka betydeleg fram mot 2014, da utsleppa frå transport nådde eit historisk høgt nivå i Noreg. I tida fram mot 2025 har utsleppa gått gradvis ned, og dei siste ti åra er utsleppa redusert med 18 pst., sjå figur 5.1. Samtidig auka transporten. Godstransporten (inkl. kabotasje) auka med 8 pst. i perioden 2016–2025, medan persontransporten er om lag uendra. Reduksjonen i utsleppa frå transportsektoren heldt fram og gjekk ned med 3,8 pst. frå 2024 til 2025.

Reduksjonen i utsleppa frå sektoren kjem av ein markant nedgang i utsleppa frå vegtransporten, med ein reduksjon på 31 pst. i perioden 2016–2025. Sidan 1990 er utsleppa frå vegtransporten redusert med 7 pst. For første gong sidan 1990 var utsleppa frå vegtransporten i 2025 lågare enn dei samla utsleppa frå resten av transportsektoren (luftfart, sjøfart, fiske m.m.). Denne reduksjonen er eit resultat av skjerpa krav til bruk av biodrivstoff og den langsiktige elbilpolitikken. Salsmålet for personbilar er nådd, noko som vil seie at nær sagt alle nyregistrerte personbilar i 2025 var elektriske. Stadig meir av tungtransporten er òg nullutslepp. Utsleppa frå tungtransporten blei redusert med 6,5 pst. frå 2023 til 2024.

Utsleppa frå jernbanetrafikken har vore stabile sidan 2015, og dei siste åra har dei utgjort rundt 0,3–0,4 pst. av utsleppa frå transport i Noreg.

Under koronapandemien gjekk både trafikken og utsleppa frå luftfarten ned, og dei ligg enno under nivået frå før pandemien. Utslepp frå luftfart er i hovudsak omfatta av EUs klimakvotesystem (EU ETS).

Framskrivingar viser at dei samla utsleppa frå transport truleg vil bli reduserte vidare fram mot 2035, hovudsakeleg fordi fleire vel transportløysingar med nullsleppsteknologi og på grunn av bruk av biodrivstoff.

Ein meir utfyllande omtale av utsleppa frå transport og venta utvikling er gitt i Klimastatus og -plan.

5.1.2 Utsleppseffekt av nye investeringsprosjekt

Ny transportinfrastruktur fører til klimagassutslepp frå bygging, drift, vedlikehald og endra trafikkomfang. Nedbygging av areal kan føre til både utslepp og redusert opptak av klimagassar. Viss eit infrastrukturprosjekt fører til meir trafikk, kan det auke utsleppa, men eit prosjekt kan òg medverke til å overføre trafikk til ei mindre utsleppsintensiv transportform eller redusere transportbehovet slik at dei samla utsleppa blir reduserte.

Transportverksemdene og miljømyndigheitene har utarbeidd ein metode for å rekne ut klimagassutslepp frå arealbeslag i samband med infrastrukturprosjekt. Metoden blir òg nytta til å prise klimagassutslepp frå arealbeslag i dei samfunnsøkonomiske analysane i sektoren.

Tabell 5.1 viser berekna direkte og indirekte klimagassutslepp målt i tonn CO_2-ekvivalentar frå bygging, drift, vedlikehald og trafikk frå store vegprosjekt (prosjekt med kostnadsoverslag over 1 mrd. kr) med mogleg anleggsstart i 2027. Direkte utslepp er utslepp som skjer frå køyretøya, eller frå maskinar og køyretøy som blir nytta i anleggsfasen. Utslepp frå produksjon og transport av innsatsvarer, køyretøy og drivstoff blir rekna som indirekte utslepp og inngår i tala for dei totale utsleppa. Sjå tabell 7.1 i Nasjonal transportplan 2025–2036 for tilsvarande oversikt for heile planperioden.

Tabell 5.1 Klimagassutslepp for nye store vegprosjekt med mogleg anleggsstart i 2027 (i tonn CO_2-ekv.)[1]

	Trafikk				Drift / vedlikehald	Bygging		
	Opningsår		Analyseperioden		Analyse-perioden	Anleggsfasen		
	Direkte utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Totale utslepp	Direkte utslepp	Totale utslepp	Utslepp frå areal-bruk
E39 Blørstad–Herdal	-13	1 251	-46 592	-11 796	34 508	13 658	95 061	292 941
E39 Smiene–Harestad	960	3 551	17 323	127 908	10 128	4 047	16 933	5 512
Rv. 70 Vikansvingen–Kontrollplassen	-313	-941	-3 752	-8 490	758	2 438	4 767	0

[1] Tala i tabellen er overslag, og det kan bli endringar i utslepp og arealinngrep i reguleringsplanfasen.

5.1.3 Redusere utsleppa frå transportsektoren

Fleire viktige sektorovergripande verkemiddel for å redusere utsleppa frå transport, som t.d. CO_2-avgifta, omsetningskrav for biodrivstoff og Enova, ligg utanfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Desse verkemidla blir omtalte nærmare i Klimastatus og -plan.

Veg

Regjeringa har fastsett desse måla for å fase inn nye utsleppskøyretøy framover

- frå 2029 skal nye varebilar vere nullutsleppskøyretøy
- frå 2030 skal nye tunge køyretøy vere nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass
- innan 2030 skal varedistribusjonen i dei største bysentera vere tilnærma nullutslepp

Teknologisk modnad i køyretøysegmenta, slik at nullutsleppskøyretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løysingar, ligg til grunn for måltala.

Tabell 5.2 Del nyregistrerte nullutsleppskøyretøy

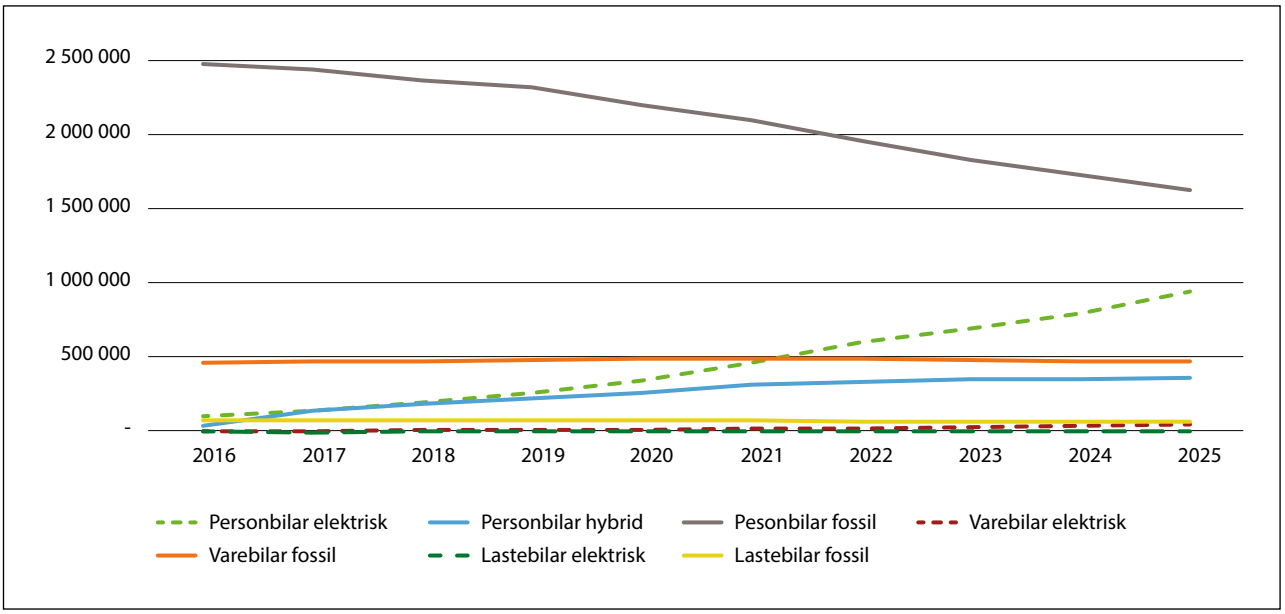
Prosent

	2024	2025	2026[1]
Personbilar	88	96	97
Bybussar	73	89	87
Varebilar	30	45	53
Lastebilar	12	17	22
Langdistansebussar	27	32	12

[1] Per 15. september 2026
Kjelde: Statens vegvesen

Per 15. september 2026 var 97 pst. av nyregistrerte personbilar og 87 pst. av nyregistrerte bybussar elektriske. Dette inneber at målet om at alle nye personbilar og bybussar skal vere nullutslepp i praksis er nådd.

Tabell 5.2 viser òg ei positiv utvikling i salet av varebilar og lastebilar i perioden 2024–2026. På same måte som for personbilar og bybussar vil målet for varebilar vere vurdert som oppnådd viss delen nullutslepp i nybilsalet er over 90 pst. i 2029.



Figur 5.2 Køyretøy etter drivstofftype 2016–2025

Kjelde: Statistisk sentralbyrå

Figur 5.2 viser at det tar tid før delen nyregistrerte nullutsleppskøyretøy blir synleg i den samla bilparken. Figuren viser samstundes at talet på fossile personbilar i bilparken har gått tydeleg ned dei siste ti åra.

Statens vegvesen har utarbeidd ein indikator for nullutslepp og biogass i varedistribusjon i dei største bysentera. Tabell 5.3 viser vare- og lastebilar med nulluslepp og biogass i dei fire største byane. Bruken av varebilar og lastebilar med nullutslepp og biogass varierer mellom byområda og er høgast i Oslo. Over tid har delen nullutsleppskøyretøy auka i alle byområda.

Tabell 5.3 Vare- og lastebilar med nullutslepp og biogass i dei største byane[1]

Prosent

	2022	2024	2026
Varebilar[2]			
Oslo	25	34	44
Stavanger	10	15	24
Bergen	17	22	31
Trondheim	19	24	30
Lastebilar[3]			
Oslo	9	17	26
Stavanger	4	7	13
Bergen	3	7	12
Trondheim	7	10	18

1 Tala er bygd på manuelle teljingar i bysentra i august 2022. For å berekne endring frå år til år er det tatt utgangspunkt i tal frå køyretøyregisteret, og det er lagt til grunn at endringa i delen nullutsleppskøyretøy i bysentra er lik endringa i heile byområdet. Uttrekket av registrerte køyretøy og berekningane er gjort på same tid kvart år (august), slik at tala blir samanliknbare.

2 Varebilar omfattar kassebilar og små lastebilar med totalvekt opp til 3,5 tonn.

3 Lastebilar omfattar tunge godskøyretøy med totalvekt på meir enn 3,5 tonn.

Kjelde: Statens vegvesen.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 la regjeringa fram ei tungbilpakke med fleire verkemiddel som følger opp målet til stortingsfleirtalet om at «nye tunge køyretøy skal vere nullutslepp eller bruke biogass i 2030», jf. Innst. 9 S (2023–2024). I 2027 skal Statens vegvesen følge opp tungbilpakka og ladestrategien frå regjeringa. Gjennomføring av EUs regelverk om ladeinfrastruktur vil òg vere eit viktig bidrag til vidare elektrifisering av tyngre varebilar og lastebilar. Sjå omtale under.

Eit anna viktig bidrag til å redusere utsleppa frå vegtrafikken er innføringa i 2022–2024 av krav om nullutslepp i offentlege kjøp av personbilar, varebilar og bybussar.

Sjå òg omtale av tiltak for å redusere utsleppa frå vegtrafikken i Programkategori 21.30 Vegformål.

Infrastruktur for alternative drivstoff

Utbygginga av ladeinfrastruktur har halde fram i høgt tempo. Ved utgangen av 2025 var det meir enn 10 000 hurtigladepunkt i Noreg for elektriske køyretøy. Dette var 13 pst. fleire enn i 2024. Utbygginga har halde tritt med talet på elbilar, med 85 lette elkøyretøy per hurtigladepunkt i 2025 mot 87 i 2024.

I 2025 var det 153 offentleg tilgjengelege hurtigladestasjonar for tunge køyretøy, fordelt på 50 ladestasjonar. I tillegg kan tunge køyretøy ladast på andre offentlege hurtigladestasjonar der dette er mogleg, og på private hurtigladestasjonar etter avtale. Enova, Oslo kommune og Vestland fylkeskommune har tilskotsordningar som dei neste åra vil gi fleire offentleg tilgjengelege hurtigladestasjonar for tunge køyretøy. Tungbilpakka i Nasjonal transportplan 2025–2036 legg til rette for å utvikle lademoglegheitene vidare for tungbilar. Sjå òg Programkategori 21.30 Vegformål.

Det var éin open hydrogenstasjon i Noreg ved utgangen av 2025. For fylling av biogass var det 28 kommersielt opne stasjonar i 2025 for komprimert biogass (CBG).

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff som Stortinget vedtok 8. juni 2026, vil ikkje ta til å gjelde før EU-forordninga om alternative drivstoff *Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)* blir tatt inn i EØS-avtala. Viss dette skjer hausten 2026, kan lova ta til å gjelde frå 1. januar 2027, men det er knytt usikkerheit til dette. Loven har m.a. krav om å bygge ut ladepunkt for personbilar, varebilar og lastebilar langs TEN-T-vegnettet. Det er krav til betalingsløysing og informasjon til bilistane om tilhøva på ladepunkta. Loven har òg krav til straumforsyning i sjø- og lufthamner.

Byområda

Regjeringa har som mål at klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy i byområda skal reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skjer med kollektivtransport og ved å sykle og gå (nullvekstmålet). Byvekstavtalane og andre avtalar med byområda er dei viktigaste verkemidla for regjeringa til å nå nullvekstmålet. Avtalane medverkar til å finansiere og koordinere denne innsatsen. Klimagassutsleppa frå vegsektoren har gått ned i alle dei sju byområda som har byvekstavtale. For nærmare omtale sjå Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Ferjer og hurtigbåtar

Nullutslepp er etablert teknologi i ferjesektoren. Rundt 60 pst. av dei 44 hovudfartøya i riksvegferjedrifta i 2025 nytta batteri eller hydrogen som primær energiberar i ordinær drift. Overgangen til meir miljøvennlege teknologiar skjer òg i fylkeskommunal ferjedrift.

Frå 1. januar 2025 er det innført krav til nullutslepp i offentlege anbod for ferjer og ferjetenester. Det er unntak frå kravet der det blir brukt biogass, for vedtatte ferjeavløysingsprosjekt, der det ikkje kan sikrast tilgang til straum og der det ikkje er teknisk eller økonomisk mogleg å gjennomføre. Der det ikkje er mogleg å gjennomføre kravet, bør ein ta sikte på å bruke hybride løysingar. Kompensasjon til fylkeskommunane for meirkostnader vil bli justert årleg for å reflektere meirkostnadene ved å innføre kravet. Den økonomiske kompensasjonen til fylkeskommunane er foreslått auka med 93,4 mill. kr i 2027.

Regjeringa vil gjere ei fornya utgreiing av forslag om klimakrav til offentlege kjøp av hurtigbåtar og hurtigbåttenester. Det er lagt opp til å opne for fleksibilitet og moglegheit for unntak for dei dyraste sambanda og i tilfelle der elektrifiseringa tar tid på grunn av manglande kapasitet i straumnettet.

Ikkje-veggåande køyretøy og maskinar/anleggsplassar

Batterielektriske maskinar er dyrare å kjøpe enn maskinar, sjølv etter støtte frå Enova, men har lågare driftskostnader. Det er venta at innkjøpskostnaden vil falle med teknologiutviklinga, og at desse løysingane da blir meir lønnsame å ta i bruk for entreprenørane. Talet på nullutsleppsmaskiner aukar år for år, og dei er alt i bruk i mange vegpro-

sjekt. Etterspørsel frå offentlege byggherrar er ein viktig drivar for utviklinga.

Samferdselsdepartementet har sidan 2022 gitt støtte til pilotprosjekt for utsleppsfrie anleggsplassar. Innanfor støtteordninga kan Statens vegvesen, Bane NOR SF og Nye Veier AS få støtte til å teste ut utsleppsfrie løysingar på anleggsplassar. Sjå omtale i Programkategori 21.10 Administrasjon.

Jernbane

Rundt 80 pst. av jernbanetrafikken har elektrisk drift. Der det er høgt volum av passasjerar og gods er transport på jernbane ei klimavennleg, areal- og energieffektiv transportform. Planlegging av elektrifiseringa av strekninga Stjørdal–Steinkjer blir vidareført i 2027. Regjeringa vil legge til rette for at jernbanen kan ta ein større del av godstransporten. Auka godstransport på jernbane kan bidra til å redusere dei negative eksterne effektane av vegtransport, som lokal luftforureining, klimagassar, støy, overbelastning og ulykker. Arbeidet med drift, vedlikehald og fornying av jernbaneinfrastruktur vil òg kunne gjere jernbanen meir punktleg, noko som bidreg til å gjere den meir attraktiv både for gods- og persontrafikk.

Luftfart

Luftfartstilsynet og Avinor skal ha ei pådrivarrolle i omstillinga gjennom å vidareføre Noreg som internasjonal testarena for null- og lågutsleppsluftfart. Det andre demonstrasjonsprogrammet er i gang, og flygingar skal etter planen starte i midten av 2027.

Alternativt flydrivstoff (SAF) kan blandast med fossilt drivstoff og brukast av eksisterande flyflåte og infrastruktur for å redusere utsleppa. EU innførte eit slikt omsetningskrav frå 2025 gjennom regelverket RefuelEU Aviation. Regjeringa vil at EU-forordninga ReFuelEU Aviation blir tatt inn i EØS-avtalen og i norsk rett. Fordi det er nødvendig å sjå ReFuelEU Aviation i samanheng med anna regelverksutvikling på energi- og klimaområdet, vil regelverket truleg tre i kraft i Noreg tidlegast i januar 2028. Ei slik implementering vil bidra til like konkurransevilkår innan luftfarten i Europa og auke bruken av alternativt drivstoff. Sjå òg Programkategori 21.20 Luftfartsformål.

5.2 Naturmangfald og arealbruk

Arealendringar er den fremste årsaka til tap av naturmangfald i Noreg. Slike endringar kan redusere leveområde for planter og dyr, auke sjansane for at naturmangfald går tapt og forringe den økologiske tilstanden. Veg- og jernbaneinfrastruktur bandlegg store areal, skapar barrierar og medfører fysiske inngrep i naturen med negative konsekvensar både for natur og miljø. Drift og vedlikehald av veg, og særleg salting av vegar, fører til skade på vegetasjon og forureining av vasskjelder. Sjølve trafikken har ein negativ verknad på naturen i form av m.a. støy, støv, lys og mikroplast.

Arealbeslag og påverknad på natur

For å unngå negativ påverknad på natur skal transportverksemdene så langt som mogleg unngå å planlegge samferdselsprosjekt gjennom område med klima- og naturverdiar av nasjonal eller vesentleg regional interesse.

Transportverksemdene skal følge tiltakshierarkiet. Dette inneber at ein først skal søke å unngå negative konsekvensar for naturen, før ein avbøter, sett i stand eller som siste utveg kompenserer den tapte naturen. Det er utvikla metodar for korleis transportverksemdene i utgreiing, planlegging og bygging av prosjekt skal søke å minimere arealbeslag og påverknad på natur i samband med prosjekta. Dette gjeld både dei permanente og mellombelse arealbeslaga i bygge- og anleggsfasen.

Statens vegvesen har testa *Fornybar Norge* sin metode for naturrekneskap for eit samferdselsprosjekt. Testen viser at metoden passar godt for samferdsel, og ein ser for seg å vidareutvikle metoden slik at han på sikt kan bli tilpassa vegprosjekt.

Før- og etterundersøkingar av naturmangfald som viser påverknad av samferdselsprosjekt, er eit viktig verkemiddel for å bygge kunnskap om påverknaden av utbygging og drift av transportinfrastruktur. Metoden inneheld ulike trinn for å kartlegge behov og kva del av naturen som bør bli følgt opp med ytterlegare før- og etterundersøkingar. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet i oppdrag å styrke bruken av før- og etterundersøkingar av naturmangfald. Oppdraget inneber å samle eksisterande erfaringar frå slike undersøkingar i samferdselssektoren, og å utarbeide tilrådingar for korleis arbeidet kan vidareutviklast og systematiserast. Rapporten skal leverast 1. november 2026.

Det er utvikla ein naturmangfaldsindikator som skal vise påverknaden som transportsektoren har på naturmangfald. Det er òg i 2026 arbeidd vidare med metodeutvikling for arealrekneskap, og dette arbeidet held frem i 2027. Dette er viktig for å styrke kunnskapsgrunnlaget og sikre at det blir tatt tilstrekkeleg omsyn til natur og arealbruk. Tabell 5.4 viser naturmangfaldsindikator og arealrekneskap for nye store vegprosjekt med mogleg oppstart i 2027.

Tabell 5.4 Naturmangfaldsindikator og arealrekneskap for nye store vegprosjekt med mogleg oppstart i 2027, i dekar

	Naturmangfalds-indikator	Dyrka jord	Skog	Myr	Ferskvatn
E39 Blørstad–Herdal	0,3	64	1 414	146	23
E39 Smiene–Harestad	0	64	23	0	1
Rv. 70 Vikansvingen–Kontrollplassen	0	0	0	0	0

Drift og vedlikehald av samferdselsinfrastrukturen påverkar naturmangfaldet. Transportverksemdene skal stille tydelege krav til miljøomsyn i drifts- og vedlikehaldskontraktar, m.a. til skjøtsel av vegetasjon, pollinatorvennleg praksis, fjerning av framande arter og bevaring av viktige naturkvalitetar.

Forureining

Samferdselsinfrastruktur representerer ei vesentleg kjelde til forureinande stoffar og miljøgifter til jord, vatn og luft i anleggsfasen. Forureining frå drift av infrastrukturen og frå trafikken fører til avrenning av partiklar, vegsalt, metall, organiske miljøgifter og næringssalt.

Transportsektoren er òg ei kjelde til å spreie mikroplast og anna plastforsøpling til miljøet på land, i vatn og i havet. Bildekk er den største landbaserte kjelda til mikroplast, med rekna utslepp på 8 000 tonn i året. Andre kjelder til forureining er slitasje frå vegoppmerking, bitumen i asfalt og forsøpling.

Innanfor sine ansvarsområde skal transportverksemdene halde fram arbeidet med å rydde opp plastavfall og gjennomføre førebyggande tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet m.a. gjennom reinhald og krav til avfallshandtering i kontraktar. Transportverksemdene arbeider for å fase ut og erstatte miljøskadelege kjemikaliar med mindre miljøskadelege kjemikaliar og/eller metodar i tråd med substitusjonsplikta og føre-var-prinsippet.

For omtale av lokal luftforureining, forureining frå lysanlegg og m.a. salt i vegsektoren, sjå Programkategori 21.30 Vegformål.

Vassforvaltning

Transportverksemdene arbeider med å følge opp regionale vassforvaltningsplanar 2022–2027. M.a. er vandringshinder for fisk ei stor utfordring, og det blir arbeidd for å fjerne desse. Verksemdene tek òg del i arbeidet med å utarbeide vassforvaltningsplanar for perioden 2028–2033.

Vegtrafikkstøy og andre støykjelder

Vegtrafikkstøy er den største kjelda til utandørs støy og står for nesten 80 pst. av støyplagene i befolkninga.

I samband med utbyggings- og utbetringsprosjekta bygger Statens vegvesen støyskjermar og vollar og gjer lokale tiltak på og ved bustader. Vidare gjennomfører Statens vegvesen støytiltak for nokre få bustader langs eksisterande riksveg som har krav på støytiltak etter forureiningsforskrifta.

I samarbeid med fylkeskommunane utarbeider Statens vegvesen støyvarselkart til bruk i kommunal arealplanlegging som eit førebyggande tiltak.

Jernbanedrift er samla sett ei lita kjelde til lokal støyforureining.

Nye fly lagar mindre støy enn eldre modellar, og ytterlegare forbetringar er venta i åra som kjem. Auka flytrafikk kan likevel dempe den positive effekten noko.

Sirkulær økonomi

Regjeringa sette i 2024 ned ei ekspertgruppe for å sjå på verkemidlar for å redusere ressursbruk og bidra til ein meir sirkulær økonomi. Ekspert-

gruppa foreslo m.a. ei ordning der bilverkstader har plikt til å tilby brukte bildelar ved reparasjonar av køyretøy.

Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet vil greie ut ekspertgruppa si tilråding. Utgreiinga må òg vurdere alternative løysingar for å auke bruken av brukte bildelar utan at dette går utover tryggleiken. Dette er òg ein oppfølging av EUs nye forordning om krav til sirkulær design av køyretøy og handtering av kasserte køyretøy.

Auka bruk av brukte bildelar ved reparasjonar kan redusere utslepp, ressursuttak og avfall, og samstundes gi beredskapsfordelar ved å nytte delar som alt finst i Noreg. I dag er det få insentiv og avgrensa informasjon til både verkstader og forbrukarar om moglegheitene til å velje brukte bildelar, noko som hemmar etterspørselen og bruken. Ei plikt til å tilby brukte bildelar vil likevel innebere utfordringar sidan det er store merke- og modellvariasjonar i bilparken.

6 Oppfølging av FNs berekraftsmål

Berekraftsmåla blei vedteke av medlemslanda i FN i 2015 og inneheld til saman 17 mål og 169 delmål. Måla, som gjeld fram mot 2030, fungerer som ei global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn i arbeidet med å utrydde fattigdom, kjempe mot ulikskap og stoppe klimaendringane. Måla bygger på internasjonale avtalar.

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet har ansvaret for å koordinere arbeidet med berekraftsmåla nasjonalt, medan Utanriksdepartementet koordinerer den internasjonale innsatsen. Ulike departement har koordineringsansvar for å følge opp dei ulike måla. Samferdselsdepartementet har ikkje koordineringsansvar for nokre av hovudmåla, men har ansvar for å følge opp nokre delmål og bidreg til andre mål. Den samla rapporteringa frå regjeringa er eit digitalt vedlegg til Prop. 1 S (2026–2027) for Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet.

Dei delmåla som Samferdselsdepartementet har ansvaret for og bidreg til, er omtalt under.

Transportsektoren er ein viktig del av Noregs bidrag til ei berekraftig utvikling. Regjeringa sitt bidrag til å nå berekraftsmåla retta mot sektoren skjer gjennom dei transportpolitiske måla som går fram av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Rapportering på desse måla i andre delar av denne proposisjonen er derfor òg rapportering på berekraftsmåla. Oppfølginga av dei transportpolitiske måla vil verke positivt på moglegheitene for Noreg til å nå fleire av FNs berekraftsmål og tilhøyrande delmål innan 2030. Sjå kapittel 4 i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Det vil òg vere område der regjeringa har eit høgare ambisjonsnivå enn berekraftsmåla, t.d. nullvisjonen for trafikktryggleik.

Regjeringa har gjennom eigarskapspolitikken tydeleggjort og forsterka omsynet til berekraft i mål frå staten som eigar. Staten som eigar forventar m.a. at selskapa inkluderer arbeidet med FNs berekraftsmål i sine strategiar og følger dette opp i den daglege drifta.

Etatane rapporterer på dei transportpolitiske måla og dermed på oppfølginga av berekraftsmåla med tilhøyrande delmål i årsrapportane. I tillegg rapporterer etatane m.a. på likestilling og arbeid mot sosial dumping. Regjeringa har dei tre siste åra gitt ei fellesføring til alle statlege etatar om arbeid for å redusere klimagassutslepp, naturfotavtrykk og energibruk.

Berekraftsmål nr. 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, utan omsyn til alder

Delmål 3.6: Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skader i verda som følge av trafikkulykker.

Trafikktryggleiksarbeidet bygger på ein visjon om at det ikkje skal vere ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren – nullvisjonen. Nivået på tryggleiken for transport på jernbane og i luftfarten er gjennomgåande høg i Noreg. Dei største tryggleiksutfordringane er i vegtrafikken. Noreg er likevel blant dei landa i verda med høgast tryggleik i vegtrafikken målt i talet på drepne per millionar innbyggarar.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er nullvisjonen eitt av hovudmåla, og det er forsterka gjennom eit talfesta etappemål om at det innan 2030 skal vere maksimalt 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken, av desse maksimalt 50 drepne. Ingen skal omkome i vegtrafikken i 2050. Regjeringa legg med dette til grunn eit høgare ambisjonsnivå enn berekraftsmålet. Utviklinga i talet på drepne og hardt skadde viser at Noreg ved utgangen av 2025 var på etterskot samanlikna med målkurva fram mot 2030.

I 2026 blei *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029* lagd fram. Planen inneheld 200 fagleg forankra tiltak som det er semje om, og som aktørar innan trafikktryggleik, på tvers av sektorar, forvaltningsnivå og interesseorganisasjonar, skal gjennomføre i perioden. Resultata av tiltaka i planen vil bli vurderte etter to år og når planperioden er ferdig. Sjå omtale i Programkategori 21.30 Vegformål.

Berekraftsmål nr. 9: Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderande og berekraftig industrialisering og innovasjon

Delmål 9.1: Utvikle påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur av høg kvalitet, under dette regional og grensekryssande infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet, med vekt på overkommeleg pris og likeverdig tilgang for alle.

Transportsystemet skal sørge for mobilitet. Det bidreg slik til verdiskaping ved å gjere det mogleg for arbeidsdeltaking, bruk av landets ressursar og handel med verda rundt oss. Utforminga av transportsystemet skal bidra til at Noreg er eit godt land å leve og bu i, samtidig som vi reduserer klimagassutsleppa og tar vare på naturen.

Regjeringa si oppfølging av meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 vil bidra til å nå delmål 9.1. I meldinga legg regjeringa opp til å dreie innsatsen i transportinfrastrukturen frå store investeringsprosjekt til mindre investeringstiltak og drift og vedlikehald. I tråd med dette er løyvingane til drift og vedlikehald av både jernbanen og riksveg foreslått auka frå saldert budsjett 2026. Løyvingane til fornying og mindre investeringar på jernbanen er redusert, men er likevel på eit høgare nivå enn i åra før 2026.

I utviklinga av transportinfrastruktur vil det i planperioden bli lagt meir vekt på å bruke den infrastrukturen vi har framfor nye prosjekt, og å ta meir omsyn til naturen. Transportverksemdene skal arbeide vidare med tiltak for å gjere infrastrukturen meir robust mot klimaendringane og styrke evna til å opprettholde transport trass i påkjenningar frå uvêr, ras, skred og flaum.

I tillegg til utviklinga av transportinfrastruktur held departementet fram arbeidet med å legge til rette for lade- og fylleinfrastruktur for låg- og nullutsleppskøyretøy. Sjå nærmare omtale i Programkategori 21.30 Vegformål.

Berekraftsmål nr. 11: Gjere byar og lokalsamfunn inkluderande, trygge, robuste og berekraftige

Delmål 11.2: Innan 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris, betre trygg-leiken på vegane, særleg ved å legge til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar, kvinner, barn, personar med nedsett funksjonsevne og eldre.

Eit universelt utforma transportsystem er viktig for at flest mogleg skal kunne ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar. Eitt av måla i Nasjonal transportplan 2025–2036 er ein enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet. Regjeringa arbeider for at heile reisekjeder skal vere universelt utforma. Krava om universell utforming ligg til grunn for planlegging og bygging av ny transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og lufthamner. Sjå omtale i programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

Hovudmålet med regjeringa sin politikk i byområda er nullvekst i persontransport med bil. Målet ligg til grunn for byvekstavtalane, belønningsavtalane og tilskot til klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkome i mindre byområde. I 2027 følger Samferdselsdepartementet opp sju byvekstavtalar, to belønningsavtalar og fire avtalar om tilskot til mindre byområde. Tre av byvekstavtalane blir no reforhandla, og nye avtalar kan bli inngått med verknad frå 2027. Dette inneber ei sterk satsing på betre og meir miljøvennlege byar som er gode å bu i, betre kollektivtilbod og utbygging av trygge og samanhengande løysingar for dei som går og syklar. Sjå omtale i Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Delmål 11.6: Innan 2030 redusere den negative påverknaden til byane og lokalsamfunna på miljøet (målt per innbyggar), med særleg fokus på luftkvalitet og avfallshandtering i offentleg eller privat regi.

Dette delmålet blir i stor grad påverka av dei same tiltaka som er omtalte i delmål 11.2.

Vegtrafikk bidreg til kø, dårleg luftkvalitet og støy, noko som særleg er eit problem i dei største byområda. Sjølv om luftkvaliteten har blitt betre dei siste åra, viser tal frå målestasjonane for 2025 at grenseverdiane i forureiningsforskrifta er overskridne langs riksveg i fleire byar. Sjå Programkategori 21.30 Vegformål.

Kompakte byar og tettstader bidreg til ei berekraftig samfunnsutvikling, reduserer transportbehovet og gjer det enklare å velje transportformer med lågare eller ingen utslepp. Samordna areal- og transportplanlegging som det er lagt opp til i byvekstavtalane, med fortetting ved knutepunkt for å redusere reisebehovet og legge til rette for at flest mogleg går, syklar eller nyttar kollektivtransport i byområda vil medverke til å betre luftkvaliteten på sikt.

Delmål 11a): Støtte positive økonomiske, sosiale og miljømessige samband mellom byområde, omland og grisgrendte område ved å styrke nasjonale og regionale planar.

God framkome og mobilitet er grunnleggande for eit velfungerande samfunn med attraktive byar og lokalsamfunn. Vidare er det viktig for å utvikle lokalt næringsliv og bidra til internasjonal konkurranseevne. I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det lagt opp til å styrke transportsystemet i heile landet og bidra til å knyte landet saman. Prioriteringane for 2027 går fram av omtalen i programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

Andre relevante berekraftsmål

I tillegg til delmåla for berekraft som Samferdselsdepartementet har direkte ansvar for å følge opp, bidreg departementet til å nå andre berekraftsmål. Miljø, klima, natur, samfunnsansvar, sosiale spørsmål og eit trygt og sikkert arbeidsmiljø er viktige område for departementet. Statlege byggherrar er viktige premissgivarar for norsk anleggsbransje og nyttar innkjøpsmakt, lov- og kontraktskrav for å verne og fremme sirkulære løysingar og gode arbeidsvilkår for alle arbeidstakarar.

Innsatsen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i transportsektoren er omtalt særleg i Programkategori 21.30 Vegformål.

Berekraftsmåla for miljø, natur og klima blir m.a. følgt opp gjennom målet i Nasjonal transportplan 2025–2036 om å bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål. Sirkulære løysingar og betre ressursutnytting er nødvendig for ei meir berekraftig utvikling. Samferdselsdepartementet legg vekt på endringar som legg til rette for lågare ressursbruk, mindre inngrep i urørt natur, lågare klimagassutslepp og auka ombruk av materialar. T.d. reduserer gjenbruk av eksisterande vegtraséar og vidareutvikling av vegnettet belastinga på klima, miljø og areal. I tillegg blir mesteparten av materiala frå gamle tog brukt om att.

7 Samfunnstryggleik

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for samfunnstryggleik innan sektorane veg, jernbane, luftfart og post. Grunnlaget for arbeidet med samfunnstryggleik er m.a. gitt i desse stortingsdokumenta

- Meld. St. 9 (2024–2025) *Totalberedskapsmeldingen – Forberedt på kriser og krig*, jf. Innst. 242 S (2024–2025)
- Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024)
- Prop. 87 S (2023–2024) *Forsvarsløftet – for Norges trygghet – Langtidsplan for forsvarssektoren 2025–2036*, jf. Innst. 426 S (2023–2024)
- Meld. St. 27 (2023–2024) *Tryggare framtid – førebudd på flaum og skred*
- Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn,* jf. Innst. 161 S (2023–2024)
- Meld. St. 9 (2022–2023) *Nasjonal kontroll og digital motstandskraft for å ivareta nasjonal sikkerhet*, jf. Innst. 247 S (2022–2023)
- Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, jf. Innst. 301 S (2022–2023)

I tillegg kjem

- *Nasjonal sikkerhetsstrategi* (frå 2025)
- *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren* (frå 2020)
- *Nasjonal strategi for digital sikkerhet* (frå 2019)
- *Instruks for departementenes arbeid med samfunnsikkerhet* (frå 2017)

I *Nasjonal sikkerhetsstrategi* presenterer regjeringa strategiske hovudprioriteringar om å raskt styrke forsvarsevna, gjere samfunnet meir motstandsdyktig og styrke Noregs økonomiske tryggleik. Samferdselsdepartementet vil i 2027 følge opp mål, prioriterte område og tiltak både frå denne strategien og Totalberedskapsmeldinga.

Samferdselsdepartementet skal sikre eit trygt og robust transportsystem og sørge for at behova samfunnet har for transport under kriser og ekstremvêr, i størst mogleg grad blir dekte. Verksemdene i samferdselssektoren (etatar og selskap/føretak) har eit sjølvstendig ansvar for tryggleiken innan sine ansvarsområde og for å bidra til samfunnstryggleik generelt. Ein føresetnad for dette er ei systematisk og heilskapleg tilnærming og samarbeid på tvers i sektoren og med andre myndigheiter, forvaltningsnivå og aktørar, både i det førebyggande arbeidet og ved handtering av kriser og ekstremvêr.

Arbeidet tar utgangspunkt i dei overordna føringane og i dei tre overordna måla i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnstryggleik i transportsektoren

- oppretthalde eit høgt nivå av transporttryggleik
- oppretthalde framkome og funksjonalitet i transportsystema
- oppretthalde ein robust sivil transportberedskap

Det er den samla evna samferdselssektoren har til å førebygge og unngå store uønskte hendingar i transportsystema og til å handtere og minske konsekvensane av slike hendingar når dei likevel oppstår, som er avgjerande for å nå måla.

Verksemdene i sektoren skal i 2027 vidareføre arbeidet med dei prioriterte områda innanfor samfunnstryggleik. Dei skal særleg prioritere støtte til Forsvaret, sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar, digital tryggleik og klimatilpassing. Arbeidet med samfunnstryggleik i verksemdene i sektoren er omtalt i dei ulike programkategoriane i Del II.

Noreg står i den mest alvorlege tryggingspolitiske situasjonen sidan andre verdskrigen. Omsynet til motstandsdyktigheit og transportsektoren sitt bidrag til landet si samla forsvarsevne er derfor ein integrert del av det førebuande arbeidet med meldinga om Nasjonal transportplan 2029–2040. I dette inngår sektoren si evne til å førebygge og handtere alvorlege hendingar som ekstremvêr, pandemi, digitale angrep eller sabotasje og raskt å rette opp att til drift etter alvorlege angrep og naturhendingar. Vidare inngår sektoren si evne til å oppretthalde kontinuitet ved hendingar over lengre tid og til å identifisere, gjere tilgjengeleg og effektivt utnytte relevante transport-

ressursar i krise og krig. Sektoren si samla evne til å støtte opp under militær innsats inngår òg.

7.1 Totalforsvaret

Arbeidet i Samferdselsdepartementet og transportverksemdene var i 2025 prega av å handtere konsekvensar av den endra tryggingspolitiske situasjonen.

Noregs rolle som mottaks- og transittområde for allierte styrkar, særleg austover, har auka etter at Finland og Sverige blei medlemmer i NATO. Evna til å ta i mot alliert personell og materiell må styrkast. Det må òg planleggast for auka militær øvingsaktivitet og transport av allierte styrkar i fredstid.

Det er oppretta eit eige nordisk samarbeid om motstandskraft og beredskap i transportsektoren. På verksemdsnivå er dette formalisert gjennom *Nordic Transport Preparedness Cooperation* (NTPC), der transportverksemder frå alle dei fem nordiske landa er med. På oppdrag frå dei nordiske transportministrane utarbeidde NTPC i 2025 ein felles nordisk strategi for militær mobilitet, motstandskraft og beredskap i det nordiske transportsystemet. Strategien ble lagt fram i mars 2026.

Strategien tar utgangspunkt i transportplanane til dei enkelte nordiske landa, og det blir foreslått eit sett med felles prioriteringar. Dette knyter seg både til kva transportkorridorar som er viktigast i ein nordisk samanheng, og kva for tiltak NTPC vurderer som mest kritiske. I tillegg blir det i strategien identifisert utfordringar og behov for tilpassing og utvikling av infrastruktur, materiell, regelverk og transporttenester. Med utgangspunkt i den felles strategien vil vidareutvikling av eit nordisk samarbeid om motstandsdyktigheit og beredskap i transportsektoren bli prioritert i 2027.

I meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 tar regjeringa fleire grep for å tilpasse transportsektoren til ein ny tryggingspolitisk kvardag. Fleire prosjekt og tiltak i planperioden vil støtte opp under samfunnstryggleiken og det militære forsvaret av Noreg og NATO. I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 skal militære behov ha meir å seie for verksemdene i prioriteringa av vedlikehald, fornying og mindre investeringar på veg og jernbane. Dette kan t.d. vere tiltak for å utbetre eller oppgradere strekningar, skifte ut, skilte eller sikre bruer som er kritiske for militær transport. Militært planverk ligg til grunn for slike tiltak.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 og Langtidsplan for forsvarssektoren 2025–2036 fastsette Samferdselsdepartementet, Forsvarsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet i 2024 *Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur*. Formålet med rammeverket er å styrke samarbeidet mellom transport- og forsvarssektoren. Det er oppretta ei fast faggruppe som årleg skal utarbeide ein analyse av transportbehova i forsvarssektoren til bruk i transportplanlegginga. Faggruppa blir leia av Forsvaret. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Luftfartstilsynet, Avinor AS, Kystverket og ein representant frå fylkeskommunane bidreg i arbeidet med transportfagleg kompetanse. Rapportane frå faggruppa inngår som eit viktig underlag til arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040.

Den sivile transportstøtta til Forsvaret skal i størst mogleg grad vere basert på samarbeid og kommersielle avtalar. Først når marknadsmekanismane ikkje sjølv løyser transportbehovet, kan Samferdselsdepartementet pålegge transportaktørar å utføre visse transportoppdrag. Departementet vil halde fram arbeidet med å revidere regelverk og planverk innanfor transportberedskapen. Arbeidet blir sett i samanheng med opprettinga av *Strategisk råd for beredskap i transportsektoren* og sektorvise beredskapsråd innan veg, jernbane og luftfart. Rådsstrukturen blei oppretta i 2026 for å styrke den sivile transportberedskapen, og som oppfølging av Totalberedskapsmeldinga. Ei av oppgåvene til råda er å medverke til årlege tilstandsvurderingar av transportområdet.

Det moderniserte totalforsvarskonseptet omfattar samarbeid og gjensidig støtte mellom Forsvaret og det sivile samfunnet i samband med førebygging, beredskapsplanlegging, krisehandtering og konsekvenshandtering i heile krisespekteret, frå fred via tryggingspolitisk krise, til væpna konflikt. Samferdselssektoren er ein viktig del av dette konseptet.

Målet om å vidareutvikle sivilt-militært samarbeid på transportområdet er langsiktig, og ein viktig føresetnad er å sørge for ein kontinuerleg prosess. Samferdselsdepartementet vil i 2027 halde fram arbeidet med å vidareutvikle dette samarbeidet innanfor rammene av totalforsvaret.

7.2 Førebyggande tryggleik

Samferdselsdepartementet har ansvar for å ha oversikt over og gjere kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjonar i transportsektoren meir robuste. I 2027 vil implementeringa av tryggings-

lova i transportsektoren halde fram med å vere eit viktig verkemiddel i dette arbeidet.

Formålet med lova er å sikre dei nasjonale tryggingsinteressene og å førebygge, avdekke og motverke tryggleikstrugande verksemd. Dei nasjonale tryggingsinteressene blir tatt hand om ved at departementa identifiserer grunnleggande nasjonale funksjonar (GNF) innanfor ansvarsområda sine. Verdikartlegging er eit kontinuerleg arbeid. Verksemder som er avgjerande for GNF eller nasjonale tryggingsinteresser blir underlagde tryggingslova, og nødvendige sikringstiltak for skjermingsverdige verdiar blir gjennomførte. Identifiserte verksemder, objekt, infrastrukturar og avhengigheiter blir melde inn til Nasjonal tryggingsmyndigheit (NSM).

Samferdselsdepartementet peika i 2024 og 2025 ut høvesvis Luftfartstilsynet og Statens jernbanetilsyn til å vere sektortilsyn etter tryggingslova. Begge tilsyna har inngått ein samarbeidsavtale med NSM om dette ansvaret.

7.3 Digital tryggleik

Samfunnet blir stadig meir digitalisert. Samferdselsdepartementets ansvar og oppgåver innanfor digital tryggleik er knytt til rolla som pådrivar for at verksemdene i samferdselssektoren følger opp ansvaret dei har for digital tryggleik i eiga verksemd og innan sitt ansvarsområde.

I transportsektoren blir nye digitale løysingar tatt i bruk heile tida, og ulike system blir stadig meir integrert med kvarandre t.d. for å effektivisere trafikk- og flåtestyring. Køyretøya blir òg meir digitaliserte og avhengige av kopling mot internett. Når ein blir meir avhengig av digitale løysingar, blir ein òg meir sårbar. Verksemdene i sektoren skal derfor prioritere arbeidet med digital tryggleik.

Reguleringa av digital tryggleik har blitt styrkt i transportsektoren dei siste åra. Den nye loven om digital tryggleik vil òg medverke til å styrke den digitale tryggleiken i verksemder som har særleg betyding for samfunnet gjennom å tilby samfunnsviktige tenester. I 2027 vil Samferdselsdepartementet peike ut tilsynsmyndigheiter til å følge opp loven om digital tryggleik innanfor eige transportområde.

Nasjonal strategi for digital sikkerhet legg m.a. til grunn eit overordna mål om å styrke den nasjonale evna til å avdekke og handtere digitale angrep.

Luftfartstilsynet, Statens vegvesen og Bane NOR har oppretta såkalla sektorvise responsmiljø for å handtere digitale angrep og uønskte hendingar i høvesvis luftfartssektoren, vegsektoren og jernbane- og kollektivsektoren. Responsmiljøa skal bidra til å styrke evna til transportsektoren til å førebygge og handtere uønskte digitale hendingar.

7.4 Klimatilpassing

Klimaendringar påverkar risikobildet for heile transportsektoren og stiller nye krav til drift og infrastruktur. I takt med den globale oppvarminga vil konsekvensane av klimaendringane bli stadig større. Utan tiltak vil dette framover ha store konsekvensar for m.a. transporttryggleiken og framkoma i transportsystemet. I tillegg til å omstille til eit lågutsleppssamfunn der utsleppa er vesentleg lågare enn i dag, må ein handtere konsekvensar av klimaendringane gjennom ulike former for klimatilpassing. Klimatilpassing er derfor ei viktig oppgåve for heile transportsektoren.

Hyppigare og meir intens nedbør og flaum, endra temperaturforhold og stigande havnivå påverkar vegar, jernbane og lufthamner og gjer infrastrukturen meir sårbar både for akutte hendingar og kumulative skadar over tid. Driftsavbrot vil venteleg auke, noko som reduserer kapasiteten og gjer beredskapsstyringa meir komplisert.

Transportverksemdene må ha eit godt kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere kva tiltak som er dei mest formålstenlege og effektive for å sikre transportinfrastruktur og personar mot klimapåkjenningar. I kunnskapsgrunnlaget inngår m.a. naturfareplanar, kartlegging av flaum- og skredpunkt og av risiko, klimaframskrivingar, analysar av hendingsdata og gjennomføring av risiko- og sårbarheitsvurderingar. Miljødirektoratet, i samarbeid med relevante sektormyndigheiter og aktørar, utarbeider ein nasjonal klimasårbarheitsanalyse som skal leggast fram i 2027. Infrastruktur er eitt av fire område som det blir arbeidd med, og analysen vil gi føringar for det vidare arbeidet med klimatilpassing i transportsektoren.

Transportverksemdene er med i fleire forskingsinitiativ. *Senter for eit resilient transportsystem* (ResiTrans) skal arbeide for å gjere den norske transportsektoren meir robust, tilpassings- og motstandsdyktig i møte med klimaendringar, digitalisering og elektrifisering. I 2026 leverte ResiTrans ein rapport med vurderingar av overordna strategiske vegval i transportsektoren i møte med auka sårbarheit på grunn av endra rammevilkår, som eit raskt endrande klima. Rapporten inneheld vurderingar på tvers

av veg, bane og sjø og peikar m.a. på behovet for ei meir heilskapleg, risikobasert og tverrsektoriell tilnærming.

Statens vegvesen, Bane NOR og Nye Veier er òg med i kompetanse- og samarbeidsprosjektet MAINTEX, som blir leia av Transportøkonomisk institutt. Prosjektet skal gi ny kunnskap om korleis konsekvensane av ei framtid med meir ekstremvêr blir påverka av vedlikehaldsnivået på samferdselsinfrastrukturen, og korleis vedlikehaldsstrategiar kan verdsettast i samfunnsøkonomiske analysar.

Naturfare er sektorovergripande. Samspel innan transportsektoren og på tvers av sektorgrenser er nødvendig for å møte dei utfordringane vi står overfor. Verksemdene skal halde fram med samarbeidet innan sektoren og på tvers av sektorar. Av samarbeid på tvers av sektorar deltar m.a. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet i Naturfareforum der formålet er å styrke samarbeidet om klimatilpassing og naturfare mellom nasjonale, regionale og lokale aktørar. I 2025 bad Energidepartementet og andre aktuelle departement, som Samferdselsdepartementet, verksemdene i forumet å forbetre samordninga på fleire område, m.a. koordinering mellom ulike sektorar innan kartlegging og formidling av kunnskapsgrunnlag, rettleiing for fareutgreiing og arealplanlegging, planlegging av sikringstiltak, lokale og regionale varslingstenester og beredskapsplanlegging.

I 2027 skal transportverksemdene halde fram arbeidet med å auke kunnskapen, m.a. gjennom å kartlegge kor sårbar infrastrukturen er for klimaendringar.

Transportverksemdene skal òg i 2027 ta høgde for dei varsla klimaendringane gjennom heile livsløpet til infrastrukturen: ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehald. Det er viktig å sjå dette i samanheng.

Vidare skal transportverksemdene medverke til at det ikkje blir gjort uheldige arealdisponeringar eller aktivitetar som kan auke skaderisikoen i områda nær infrastrukturen, og skal tidleg i planlegginga av ny infrastruktur sjå om naturbaserte løysingar kan nyttast i større grad.

7.5 Andre saker

I sine trussel- og risikovurderingar trekk dei nasjonale tryggingstenestene fram korleis ulike former for økonomisk aktivitet frå nokre land kan medføre ein betydeleg nasjonal risiko og komme i konflikt med nasjonale tryggingsinteresser. Evna til å avdekke, varsle og handtere uønskte strategiske investeringar og tryggingstrugande verksemd må styrkast. Samferdselsdepartementet har derfor utarbeidd eigne retningslinjer for transportverksemdene si handtering av økonomisk aktivitet med denne typen utanlandske aktørar. Dette arbeidet vil ha høg merksemd òg i 2027 og er i tråd med Nasjonal sikkerhetsstrategi og Totalberedskapsmeldinga.

Talet på bussar produsert i land som Noreg ikkje har eit tryggingspolitisk samarbeid med, har auka kraftig dei seinare åra. Samferdselsdepartementet har derfor vurdert risikoen for nasjonale tryggingsinteresser ved bruk av bussar frå slike land. Departementet sendte i august 2026 på høyring forslag til tiltak for å redusere risikoen.

Den 19. november 2025 la Europakommisjonen fram eit forslag til forordning om militær mobilitet. Med forslaget opprettar EU eit militært mobilitetsområde innan utgangen av 2027, som på sikt skal dekke regulatoriske forhold, infrastruktur, transportkapasitetar og støttefunksjonar. Forslaget til forordning lagar òg ein krisemekanisme kalla *European Military Mobility Enhanced Response System* (EMERS). Krisemekanismen skal gi effektive administrative system for grensekryssande militær mobilitet, gi militære transportar prioritert tilgang til infrastruktur og legge til rette for ei rekkje lempingar i sivil transportlovgiving m.m. Det er viktig at Noreg deltar på så like vilkår som mogleg med EUs medlemsstatar i EUs ordningar for militær mobilitet, og at EMERS legg til rette for effektive transportar òg i EØS-landa. Oppfølging av EUs arbeid med militær mobilitet vil bli prioritert i 2027.

Departementet vil i 2027 vidareføre deltakinga i aktivitetar innanfor arbeidet med samfunnstryggleik saman med andre nasjonale styresmakter, dei nordiske landa, EU og NATO.

8 Samferdsel og kommunesektoren

8.1 Ansvar og finansiering

8.1.1 Ansvar, oppgåver og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåa

Staten har ansvaret for den samla transportpolitikken og det overordna ansvaret for samferdselssektoren. Dette inneber at Samferdselsdepartementet har ansvar for faglege og politiske mål og verkemiddel innan sektoren, på tvers av forvaltningsnivåa. Samstundes har det forvaltningsnivået som er gitt ansvar og avgjerdsmakt for ei oppgåve, òg ansvaret for å finansiere utgiftene til oppgåveløysinga.

Kommunane og fylkeskommunane har store oppgåver innanfor samferdselssektoren og er sentrale for å nå dei nasjonale transportpolitiske måla. Under er det gjort greie for områda i kommunesektoren som høyrer til Samferdselsdepartementets sektoransvar.

Fylkeskommunane har ansvar for fylkesvegar og fylkesvegferjer. Vidare har dei og Oslo kommune ansvaret for den lokale kollektivtransporten med buss, båt, trikk, T-bane og bybane. Ansvaret omfattar utgreiing, planlegging, forvaltning, drift, vedlikehald og investeringar. Fylkeskommunane tildeler løyve til kommersielle buss- og båtruter og har ansvaret for skuletransport og tilrettelagt transport for brukarar med særskilde behov (TT-ordninga) og for tilskot til ikkje-statlege lufthamner. Dei tildeler drosjeløyve og er tilsynsmyndigheit for internkontrollen i drosjenæringa. Fylkeskommunane har òg ansvaret for sivil transportberedskap i fylket og for å tilrå og samordne trafikktryggleikstiltak i fylket.

Kommunane har ansvar for det kommunale vegnettet. Dei har òg ansvaret for areal- og parkeringspolitikken, som har innverknad på transportetterspørselen og val av transportmiddel. Kommunal- og distriktsdepartementet har det overordna ansvaret for arealpolitikk gjennom forvaltninga av plan- og bygningsloven.

Kapasitets- og miljøomsyn gjer det nødvendig med ein særskilt transportpolitikk for byområda. Nullvekstmålet for persontransport med bil ligg til grunn for byvekstavtalane, som er eit samarbeid om areal- og transportpolitikk mellom staten, fylkeskommunane og kommunane. Målet ligg òg til grunn for belønningsavtalane og tilskot til klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkome i mindre byområde.

8.1.2 Finansiering og prioriteringar

Driftsoppgåvene på samferdselsområdet i kommunesektoren blir finansiert av frie inntekter og øyremerkte tilskot, i tillegg til brukarbetaling (billettinntekter og bompengar). Frie inntekter (rammetilskot og skatteinntekter) kan kommunane og fylkeskommunane disponere fritt innanfor krav i lov- og regelverk om kva for tenester dei skal yte.

Det blir skilt mellom brutto og netto utgifter. Brutto utgifter uttrykker samla aktivitet, uavhengig av inntektskjelde. Netto utgifter viser kva fylkeskommunane dekker gjennom eigne inntekter (rammetilskot og skatteinntekter) og gir eit bilde av prioriteringar.

Vekst i frie inntekter og fylkeskommunal prioritering av samferdsel i 2025

Samferdsel og vidaregåande opplæring er dei klart største oppgåvene som fylkeskommunane har ansvaret for. Dei utgjer til saman nærmare 80 pst. av dei samla brutto driftsutgiftene. I 2025 gjekk i alt 48,7 mrd. kr til fylkeskommunale samferdselsformål, som var 37 pst. av dei samla brutto driftsutgiftene. Delen av brutto driftsutgifter til samferdsel har auka frå rundt 30-32 pst. det siste tiåret.

Fylkeskommunane fekk ein realvekst i frie inntekter på 2,35 mrd. kr i statsbudsjettet for 2025, der 300 mill. kr var grunngitt med opprusting og fornying av fylkesvegnettet. I samband med revidert nasjonalbudsjett 2025 blei det vedtatt ein ytterlegare auke på 500 mill. kr som var grunngitt med auka satsing på samferdsel.

Driftsutgiftene til fylkesveg omfattar både drift og vedlikehald. I 2025 utgjorde dei fylkeskommunale brutto driftsutgiftene til fylkesveg, ekskl. avskrivingar, 13,5 mrd. kr, som var 855 mill. kr (6,7 pst.) meir enn i 2024. Dei netto driftsutgiftene

til fylkesveg var på 12,8 mrd. kr, ein auke på 1,3 mrd. kr (11,6 pst.) frå 2024. Dette tyder på at fylkeskommunane har prioritert fylkesveg i tråd med forventningane i statsbudsjettet.

Dei fylkeskommunale brutto investeringsutgiftene til fylkesvegar utgjorde 12,4 mrd. kr i 2025, som er 396 mill. kr (3,3 pst.) meir enn i 2024.

Fylkeskommunale netto driftsutgifter til kollektivtransport (buss, båt, trikk, bybane og T-bane) utgjorde 17,2 mrd. kr i 2025, som er ein auke på 360 mill. kr (2,1 pst.) frå 2024. Dei samla billettinntektene var 8,5 mrd. kr i 2025, om lag 300 mill. kr meir enn i 2024.

I 2025 var dei fylkeskommunale netto driftsutgiftene til fylkesvegferjedrift om lag 5,1 mrd. kr, som er ein auke på 258 mill. kr frå 2024 (5,4 pst.).

Vekst i frie inntekter og nytt øyremerkt tilskot i 2026

Dei frie inntektene til fylkeskommunane er betydeleg styrkt i 2026. I statsbudsjettet for 2026 fekk fylkeskommunane ein realvekst på 2,15 mrd. kr i frie inntekter, der 1 mrd. kr var grunngitt med kollektivtransport og 100 mill. kr med ras- og skredsikring av fylkesvegar. I samband med revidert nasjonalbudsjett for 2026 vedtok Stortinget å auke dei frie inntektene til fylkeskommunane med ytterlegare 1,45 mrd. kr. Av auken var 1 mrd. kr eit ekstraordinært, mellombels tilskot til vedlikehald og mindre investeringar på fylkesveg, 300 mill. kr var grunngitt med å sikre det fylkeskommunale kollektivtilbodet og 50 mill. kr med å dekke utgifter til utvida bruk av takstsamarbeid med togselskapa.

Stortinget vedtok i statsbudsjettet for 2026 eit mellombels tilskot på 620 mill. kr som er øyremerkt reduserte prisar på månadskort og periodebillettar på kollektivtransport i 2026. I samband med revidert nasjonalbudsjett for 2026 blei det vedtatt å utvide ordninga med ytterlegare 495 mill. kr.

Forslag for 2027

I 2027 legg regjeringa opp til ein realvekst i dei frie inntektene til kommunesektoren på 3,2 mrd. kr, jf. Prop. 1 S (2026–2027) for Kommunal- og distriktsdepartementet. Av denne veksten blir 0,6 mrd. kr fordelt til fylkeskommunane. Regjeringa foreslår òg å vidareføre det øyremerkte tilskotet til billegare månadskort med 620 mill. kr.

Rammetilskotet til fylkeskommunane er summen av innbyggartilskot og Nord-Noreg-tilskot. Ein mindre del av innbyggartilskotet blir ikkje fordelt etter dei ordinære kriteria (kostnadsnøkkelen) i inntektssystemet, men etter ei særskild fordeling. Dette gjeld t.d. midlar til oppgåver som berre få fylkeskommunar har. Oversikt over midlar fordelte etter særskild fordeling går fram av tabell C i Grønt hefte, som er eit berekningsteknisk vedlegg til Prop. 1 S (2026–2027) for Kommunal- og distriktsdepartementet. Midlar som blir særskild fordelte, er òg frie inntekter som fylkeskommunane sjølv avgjer bruken av.

På samferdselsområdet er det i 2027 i alt sett av 5,2 mrd. kr til desse fylkeskommunale oppgåvene med særskild fordeling

- opprusting og fornying av fylkesvegnettet (2 745 mill. kr)
- kompensasjon for meirutgifter knytt til tunnelsikkerheitsforskrift for fylkesvegar (676 mill. kr)
- ras- og skredsikring av fylkesvegar (1 157 mill. kr)
- ferjeavløysingsmidlar (179 mill. kr)
- tilskot til ikkje-statlege lufthamner (48 mill. kr)
- låg- og nullutsleppsferjer (124 mill. kr)
- kompensasjon for krav om nullutslepp for ferjer og ferjetenester (231 mill. kr)

Krav til nullutslepp i offentlege anbod for ferjer og ferjetenester blei innført frå 1. januar 2025. Kravet gjeld for anbod som er kunngjort etter 1. januar 2025. Det er nokre unntak frå kravet. I 2027 blir kompensasjonen foreslått auka med 93,4 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2026–2027) for Kommunal- og distriktsdepartementet.

Stortinget vedtok i juni 2025 endringar i drosjereguleringa, jf. Prop. 139 L (2024–2025). Endringane var baserte på forslaga i NOU 2024: 15 *En bedre regulert drosjenæring*. Det er m.a. vedtatt å innføre ein plikt for drosjesentralen til å sørge for at det blir innført og utøvd internkontroll i eigen og løyvehavar si verksemd. Kravet om internkontroll tok til å gjelde 1. juli 2026. Internkontrollen skal sikre at verksemda blir utført i samsvar med gjeldande regelverk. Fylkeskommunane er tilsynsmyndigheit for internkontrollen og blir over rammetilskotet kompenserte for meirutgiftene med denne oppgåva og andre administrative oppgåver i det endra drosjeregelverket. Rammetilskotet blei auka med 10 mill. kr i 2026 (halvårseffekt). For 2027 blir det foreslått å auke rammeoverføringa med ytterlegare 10,4 mill. kr.

Over budsjettet til Samferdselsdepartementet blir det løyvd midlar til øyremerkte tilskot til kommunar og fylkeskommunar. Dei største tilskota er til store kollektivprosjekt og andre tiltak i byområda over kap. 1332, postane 63 og 66, som i hovudsak går til byvekstavtalar og til saman utgjer

6 487,4 mill. kr i 2027. Den utvida TT-ordninga for brukarar med særskilde behov blir vidareført som øyremerkt tilskot, medan tilskot til tryggare skulevegar og nærmiljø blir innlemma i rammetilskotet.

I 2027 følger Samferdselsdepartementet opp sju byvekstavtalar, to belønningsavtalar og fire avtalar om tilskot til mindre byområde. Tre av byvekstavtalane blir no reforhandla, og nye avtalar kan bli inngått med verknad frå 2027. Byvekstavtalar, belønningsavtalar og tilskot til mindre byområde er nærmare omtalt i Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Over kap. 1320 Statens vegvesen foreslår regjeringa å løyve i alt 470 mill. kr til ordningar retta mot fylkeskommunane. Sjå omtale i Programkategori 21.30 Vegformål.

Fylkeskommunal samferdsel blir òg finansiert av bompengar. Desse midlane går til fylkesvegar, kollektivtiltak og drift av kollektivtransport i byområda. Anslaget for bompengar stilt til disposisjon til investeringar er 8,8 mrd. kr i 2027, der det er lagt opp til at om lag 4,5 mrd. kr går til kollektivtrafikktiltak i dei fire største byområda med byvekstavtalar. Resterande 4,3 mrd. kr blir føresett nytta til andre fylkesvegprosjekt. I tillegg er det lagt opp til om lag 1,8 mrd. kr til drift av kollektivtransport, i hovudsak frå Oslopakke 3.

8.2 Fylkesveg, fylkesvegferjer og kollektivtransport

Omtalen under viser nokre resultat for fylkeskommunal samferdsel i 2025. Tala for fylkeskommunane er i hovudsak henta frå Statistisk sentralbyrå, KOSTRA (kommune-stat-rapportering) som er eit nasjonalt informasjonssystem som gir styringsinformasjon om kommunal og fylkeskommunal verksemd. KOSTRA-tala gir eit bilde av prioriteringane og utviklinga av veginfrastruktur og kollektivtransport i fylkeskommunane.

8.2.1 Fylkesvegar

Det fylkeskommunale vegnettet var på 44 777 km i 2025.

Det er 621 tunnelar på fylkesvegnettet, der 275 er over 500 meter. Desse tunnelane har ei samla lengd på 562 km og utgjer 1,2 pst. av heile fylkesvegnettet. 73 av tunnelane er registrerte med ei grense for høgde på under 4 meter, noko som inneber at ikkje alle typar transporter kan bruke vegnettet. Fylkesvegnettet har 12 137 bruer. Av desse er 90 pst. dimensjonert for aksellast over 10 tonn.

Dei fleste fylkeskommunane hadde alt før forvaltningsreforma i 2010 fast dekke på heile eller store delar av vegnettet. I 2025 hadde 92,3 pst. av fylkesvegane fast dekke. Tilstanden på fast dekke blir vurdert ut frå spordjupne og ujamnskap. I 2025 var 39,5 pst. av fylkesvegnettet registrert i kategorien dårleg eller svært dårleg dekketilstand.

Tabell 8.1 viser utviklinga dei siste ti åra i kilometer fylkesveg, fylkesveg med trafikkmengd over 5 000 ÅDT (årsdøgntrafikk) og trafikktryggleiken på fylkesvegnettet (drepne og hardt skadde). Talet på kilometer fylkesveg har auka over tid. Det har òg talet på kilometer med høg trafikk. Trafikkmengd over 5 000 ÅDT fører til ein skjerping av krava til vegen. I perioden frå 2016 har talet på drepne og hardt skadde på fylkesvegnettet variert. I 2025 var det eit klart brot i ein nedgåande trend, med fleire som omkom eller blei hardt skadde enn i 2016.

Tabell 8.1 Nokre nøkkeltal for utviklinga i fylkesvegnettet

	Fylkesveg (km)	ÅDT over 5 000 (km)	Drepne og hardt skadde
2016	44 541	1 825	350
2017	44 622	1 852	348
2018	44 639	1 864	338
2019	44 688	1 869	317
2020	44 701	1 995	344
2021	44 730	1 828	297
2022	44 771	1 833	329
2023	44 776	2 031	326
2024	44 748	2 116	324
2025	44 777	2 034	370

Kjelde: Statistisk sentralbyrå, KOSTRA tabell 11842 og 12200, Statens vegvesen, trafikkulykkeregisteret

8.2.2 Fylkesvegferjer

Det var i alt 111 fylkesvegferjesamband i Noreg i 2025. Vestland fylkeskommune har flest slike samband, men målt i frakta køyretøy (utført trafikkarbeid) er Møre og Romsdal det største ferjefylket. Vestland, Trøndelag, Nordland og Troms er òg store ferjefylke målt i utført trafikkarbeid.

Tabell 8.2 viser brutto driftsutgifter for fylkesvegferjer, omfanget i tilbodet målt i rutekilometer

og bruken målt i talet på reiser. Tabellen viser utviklinga frå 2019, som er det siste «normalåret» før koronapandemien. Det har vore ein kontinuerleg auke i driftsutgiftene til fylkesvegferjer i perioden, og frå 2019 er desse utgiftene nær dobla. For perioden sett under eitt tyder tala på ein noko redusert produktivitet per rutekilometer. Sjølv om talet på reiser har auka, har veksten i rutekilometer vore vesentleg sterkare.

Tabell 8.2 Nokre nøkkeltal for utviklinga i fylkesvegferjer

	Brutto drifts-utgifter (mrd. kr)	Rutekilometer (mill.)	Reiser (mill.)
2019	3,0	6,6	23,9
2020	3,8	6,1	19,8
2021	3,9	6,3	19,5
2022	4,2	7,0	20,0
2023	4,7	7,1	21,4
2024	5,2	7,1	22,7
2025	5,6	7,4	24,7

Kjelde: Statistisk sentralbyrå, KOSTRA tabell 12200 og 11910

8.2.3 Kollektivtransport

Tabell 8.3 viser utviklinga frå det siste «normalåret» før koronapandemien i delen av dei frie inntektene til fylkeskommunane som har gått til kollektivtransport (dvs. utgifter som kjem i tillegg til billettinntekter, statlege tilskot, bompengar m.m.). Omfanget i tilbodet er målt i rutekilometer og bruken i tal reiser. Det var ein sterk auke i netto driftsutgifter per reise i 2020 og 2021, men dette har i åra etter gått ned. Omfanget i tilbodet har auka med om lag 3 pst. sidan 2019, medan talet på reiser har auka med om lag 5 pst. For perioden sett under eitt viser dette ein noko auka produktivitet per køyrte kilometer i kollektivtransporten.

Tabell 8.3 Nokre nøkkeltal for utviklinga i fylkeskommunal kollektivtransport

	Netto drifts-utgifter per reise (kr)	Rutekilometer (mill.)	Reiser (mill.)
2019	18	325	619
2020	36	359	393
2021	35	334	424
2022	26	351	552
2023	25	337	624
2024	25	335	640
2025	26	336	648

Kjelde: Statistisk sentralbyrå, KOSTRA tabell 12200 og 11910

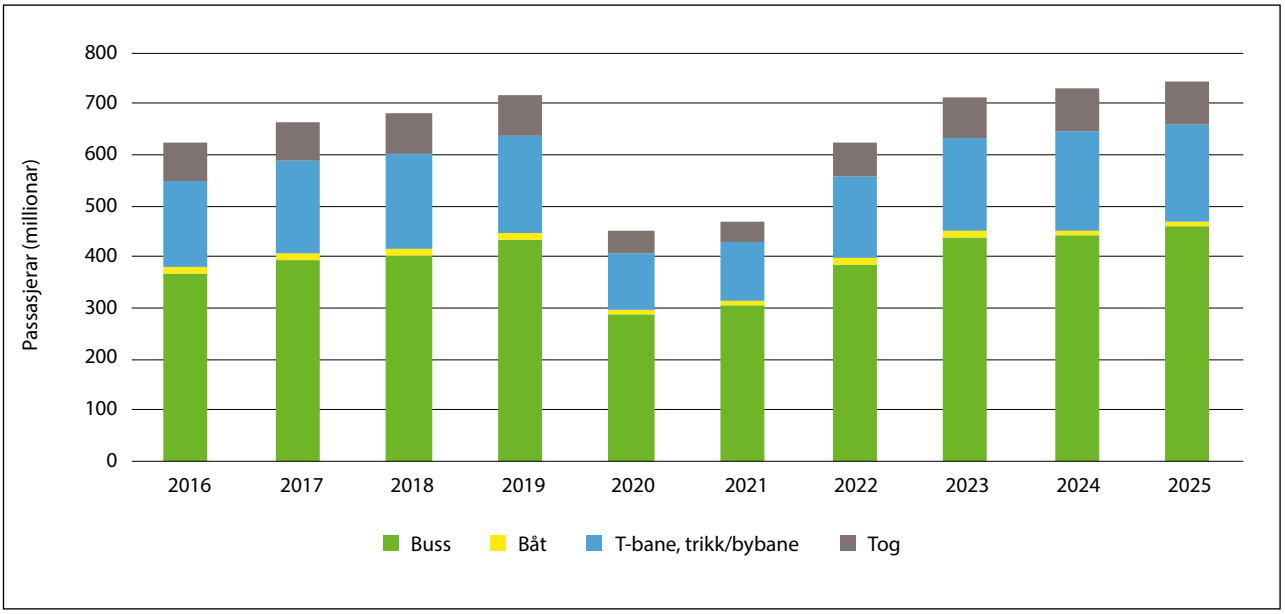
Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at det i 2025 var om lag 743 millionar reiser med kollektivtransport, inkl. reiser med tog. Dette er ein auke på 1,9 pst. frå 2024. Størst vekst hadde båt med 5,3 pst. frå 2024 til 2025, medan jernbanen hadde ein vekst på 2,7 pst. Trikk, T-bane og bybane hadde ein nedgang på 3,2 pst. Nedgangen er eit brot med veksten som er registrert etter koronapandemien.

Fylkeskommunal kollektivtransport utgjer hovudtyngda av det offentlege kollektivtilbodet. Persontransport med tog, som staten har ansvaret for, utgjer om lag 10 pst. Kollektivtransporten med buss, båt, T-bane, trikk og bybane hadde 659 millionar passasjerar i 2025. Passasjerar med buss utgjer den største delen av desse reisene og var på 459 millionar. Skoleskyssen utgjorde om lag 10 pst. av passasjertalet i 2025.

Figur 8.1 viser tal på reiser med buss, T-bane, trikk og bybane, jernbane og båt i perioden 2016–2025 i heile landet.

Talet på reiser per innbyggar i den fylkeskommunale kollektivtransporten varierer. Oslo har det klart høgaste talet, med nærmare 390 reiser per innbyggar i 2025. Så følger Vestland, Troms og Trøndelag. Innlandet, Østfold og Finnmark hadde dei lågaste tala. Lågast var Finnmark, med 23 reiser per innbyggar i 2025.

Hovuddelen av den fylkeskommunale kollektivtransporten skjer i dei fire største byane. Før koronapandemien gjaldt dette om lag 70 pst. av kollektivtransporten i heile landet. I åra etter koronapandemien har delen auka og utgjorde 74 pst. i 2025. I tala inngår ikkje båt, da vi ikkje har tal for denne transportforma i byane. For heile



Figur 8.1 Kollektivtransport i heile landet 2016–2025

Kjelde: Statistisk sentralbyrå, KOSTRA-tabell 11570

landet utgjer båt likevel ein svært liten del av kollektivtransporten, under 2 pst i heile tiårsperioden.

I 2025 var det om lag 541 millionar kollektivreiser i dei fire største byane, ein auke på 1,3 pst. frå 2024. Det var om lag 54 millionar reiser med lokaltog i desse byane i 2025, ein auke på 3,1 pst. frå 2024.

9 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremme likestilling er viktig på alle politikkområda. I tillegg til likestilling mellom kvinner og menn på arbeidsplassen handlar likestilling om at det skal vere mogleg for alle å kunne delta i samfunnet.

9.1 Fremme likestilling og hindre diskriminering

Det følger av likestillings- og diskrimineringsloven § 24 at offentlege styresmakter skal arbeide aktivt, målretta og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Ved å utvikle eit universelt utforma transportsystem bidreg samferdselssektoren til at flest mogleg kan ta del i arbeidsliv, skule og sosiale aktivitetar uavhengig av funksjonsevne.

I Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er det sett fem mål for transportpolitikken. Eitt av desse er enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet. Dette inneber m.a. å bidra til samanhengande, universelt utforma reisekjeder, slik at flest mogleg får god mobilitet og tilgang til transportsystemet. Krava om universell utforming skal leggast til grunn når transportinfrastruktur, som busshaldeplassar, jernbanestasjonar, kollektivknutepunkt og flyplassar, blir bygd eller vesentleg oppgradert. Universell utforming er omtalt i kapittel 5.6 i Nasjonal transportplan 2025–2036. Sjå òg omtale i programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

Samferdselsdepartementets kontaktforum for universell utforming av transportsystemet møte to gonger i året og er eit forum for uformell dialog mellom den politiske leiinga i departementet og organisasjonane til dei med nedsett funksjonsevne. NHO Transport, Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet (Bufdir), Standard Norge og representantar for underliggande verksemder er òg med. Forumet er viktig for å kartlegge status for universell utforming av transportsystemet og dele informasjon.

Departementet har ansvaret for den utvida tilskotsordninga for brukarar med særskilde behov (den utvida TT-ordninga) som gjer at blinde, svaksynte og rullestolbrukarar i alle fylka kan få dekt inntil 200 fritidsreiser i året. Sjå omtale i Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak.

Fleire grupper med nedsett funksjonsevne er ofte avhengige av drosjetilbodet for å ha tilfredsstillande mobilitet m.a. i samband med skuleskyss, arbeidsreiser, reise til helsetenester og fritidsreiser. Fleire av desse transporttenestene blir heilt eller delvis dekt av det offentlege. Særleg rullestolbrukarar kan ha behov for spesialtilpassa drosjer, medan andre kan ha behov for særleg assistanse. Drosjesentralar skal ha oversikt over drosjar tilknytt sentralen som er tilpassa personar med nedsett funksjonsevne, og dei har plikt til å sørge for at ein tilstrekkeleg del av drosjane er tilpassa. Viss drosjesentralen ikkje oppfyller denne plikta, kan løyvemyndigheita krevje retting. Fylkeskommunen har ansvaret for å vurdere om det er eit tilfredsstillande drosjetilbod som ein del av eit heilskapleg transporttilbod. Viss det er nødvendig, skal fylkeskommunen sette i verk tiltak for å sikre omfang, kvalitet og pris på drosjetilbodet.

Frå 1. juli 2026 blei det innført internkontroll i drosjenæringa. Drosjesentralane har no ansvar for å sikre at sentralen og dei tilknytte aktørane har tilstrekkeleg kunnskap om m.a. likestillings- og diskrimineringsloven, og for å følge opp ev. avvik.

9.2 Likestilling mellom kvinner og menn

Under er det presentert statistikk om likestillinga mellom kvinner og menn i Samferdselsdepartementet og underliggande etatar ved utgangen av 2025 og 2024. Det er òg ein generell omtale av likestilling i Samferdselsdepartementet. Etatane omtalar arbeidet med å fremme likestilling og mangfald i verksemda i årsrapportane sine.

Samferdselsdepartementet hadde i 2025 seks underliggande etatar. Dei varierer betydeleg i storleik, frå Vegtilsynet med 15 tilsette til Statens vegvesen med 5 225 tilsette ved utgangen av 2025.

I tillegg er Norsk jernbanemuseum ein etat der Jernbanedirektoratet utøver etatsstyringsansvaret. Museet hadde 25 tilsette ved utgangen av 2025, og kvinnedelen var på 56 pst.

Tabell 9.1 viser prosentdelen kvinner i departementet og underliggande etatar ved utgangen av 2025 og 2024 og kvinner si brutto gjennomsnittlege månadslønn i prosent av tilsvarande for menn.

Tabell 9.1 Prosentdel kvinner tilsett i verksemdene og kvinner si lønn i prosent av lønna til menn

		Kvinner pst.	Tilsette i alt	Kvinner si del av lønna til menn pst.
Samferdselsdepartementet	2025	51	146	104
	2024	50	149	106
Jernbanedirektoratet	2025	44	194	102
	2024	43	184	99
Luftfartstilsynet	2025	38	222	91
	2024	37	220	88
Statens havarikommisjon	2025	44	54	93
	2024	42	59	92
Statens jernbanetilsyn	2025	45	69	94
	2024	46	65	92
Statens vegvesen	2025	39	5 225	98
	2024	39	5 087	97
Vegtilsynet	2025	45	15	98
	2024	50	14	97

Samferdselssektoren er tradisjonelt mannsdominert, der mange av dei tilsette har teknisk bakgrunn. I 2025 var kvinnedelen på 51 pst. i Samferdselsdepartementet, medan den i etatane låg på mellom 38 og 50 pst.

Tala viser at det samla sett er små skilnader mellom lønna til kvinner og menn. I Samferdselsdepartementet utgjorde brutto månadslønn for kvinner i snitt 104 pst. av lønna til menn i 2025. For etatane låg lønna til kvinner i snitt på mellom 91 pst. og 102 pst. av lønna til menn.

Få kvinner og menn arbeidde deltid eller var mellombels tilsette i departementet og etatane i 2025. Tala var om lag som i 2024.

I dei fleste av verksemdene arbeidde berre mellom éin og fem personar deltid. Unntaket er den største etaten, Statens vegvesen. Der arbeidde 102 kvinner og 58 menn deltid i 2025. I nesten alle verksemdene arbeidde fleire kvinner enn menn deltid. Unntaket var Jernbanedirektoratet der like mange kvinner som menn arbeidde deltid og Statens jernbanetilsyn der ingen kvinner arbeidde deltid.

Mellom éin og sju personar var mellombels tilsett i alle verksemdene med unntak av i Statens vegvesen. Der var 24 kvinner og 22 menn mellombels tilsett i 2025. Berre i Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen var fleire kvinner enn menn mellombels tilsett. I departementet var like mange kvinner som menn mellombels tilsett.

Tabell 9.2 viser prosentdelen av overtida som blei utført av kvinner og delen av foreldrepermisjonen som blei tatt ut av kvinner i departementet (SD) og etatane Jernbanedirektoratet (Jdir), Luftfartstilsynet (LT), Statens jernbanetilsyn (SJT), Statens vegvesen (SVV) og Vegtilsynet (VT).

Tabell 9.2 Overtid og foreldrepermisjon. Prosentdel kvinner

		SD	Jdir	LT	SHK	SJT	SVV	VT
Overtid	2025	41	62	12	33	55	19	70
	2024	45	51	15	23	66	20	60
Foreldrepermisjon	2025	65	50	88	100	100	62	-
	2024	74	100	55	-	-	60	-

Det er ingen tendens til at kvinner tar ut mindre overtid enn menn. Målt i prosent av overtidsbruk, arbeidde kvinner meir overtid enn menn i Jernbanedirektoratet, Statens jernbanetilsyn og Vegtilsynet i 2025. I 2025 tok kvinner ut størstedelen av foreldrepermisjonen i dei verksemdene der det var tilsette som tok ut foreldrepermisjon. Unntaket var Jernbanedirektoratet der fordelinga var 50 pst.

Tabell 9.3 viser det legemeldte sjukefråværet i pst. for kvinner og menn i 2025 og 2024.

Tabell 9.3 Legemeldt sjukefråvær i prosent

		SD	Jdir	LT	SHK	SJT	SVV	VT
Kvinner	2025	1,0	4,8	6,3	6,0	9,5	6,4	1,1
	2024	2,1	5,1	6,6	1,5	4,0	6,6	1,2
Menn	2025	1,5	6,0	2,6	7,2	2,0	3,4	1,3
	2024	1,7	0,6	2,5	0,7	4,3	3,5	1,4

Det legemeldte sjukefråværet i departementet og etatane var gjennomgåande lågt. I verksemdene med få tilsette vil derfor eit fråvær over lengre tid påverke fråværsprosenten. I 2025 var det legemeldte sjukefråværet lågare for kvinner enn for menn i Samferdselsdepartementet og fire av etatane.

Likestilling i Samferdselsdepartementet

Kjønnsbalansen i ulike stillingskategoriar i departementet er jamn. Med unntak av i kategorien rådgivarar og førstekonsulentar var det fleire kvinner eller like mange kvinner som menn i dei ulike stillingskategoriane i 2025.

Samferdselsdepartementet arbeider systematisk for å fremme likestilling og førebygge diskriminering i tråd med aktivitetsplikten i likestillings- og diskrimineringsloven § 26. Arbeidet omfattar alle diskrimineringsgrunnlag i loven og inkluderer m.a. ei overordna HMS-risikovurdering som vurderer risiko for diskriminering innan rekruttering, lønnsvilkår, arbeidsvilkår, tilrettelegging, balanse mellom arbeid og familie og mobbing og trakassering. Departementet følger opp identifiserte tiltak gjennom ein handlingsplan og går gjennom og reviderer årleg risikovurderinga i samarbeid med arbeidsmiljøutvalet.

Departementet gjennomfører fleire tiltak for å ivareta likestillings- og ikkje-diskrimineringsprinsippa i rekrutteringsprosessane. Det blir m.a. arbeidd med profilering av verksemda for å nå ei breiare søkargruppe og gjere departementet til ein meir synleg og attraktiv arbeidsplass. Departementet har òg vore med på karrieredagar for å nå ut til aktuelle målgrupper og kandidatar.

10 Lønnsvilkåra for leiarar i heileigde statlege verksemder

Tabell 10.1 viser lønnsvilkåra i 2025 for administrerande direktør/konsernsjef i dei heileigde statlege verksemdene (selskap/føretak) som Samferdselsdepartementet forvaltar eigarskapen i. Eigarskapen til Flytoget AS blei 31. mars 2025 overført frå staten ved Samferdselsdepartementet til Vygruppen AS.

Tabell 10.1 Godtgjering til administrerande direktør/konsernsjef i 2025

Selskap/ føretak	Fast lønn[1]	Bonus	Pensjons-kostnad[2]	Andre godt-gjeringar	Samla godtgjering	Oppseiings-tid[3]	Sluttveder-lag[3]
Avinor AS	3 440 885	-	162 460	671 498	4 274 843	3 md.	9 md.
Bane NOR SF[4]	3 813 333	-	108 034	5 440	3 926 807	6 md.	6 md.
Entur AS	3 125 872	-	144 196	6 368	3 276 435	6 md.	6 md.
Norske tog AS	2 760 000	-	146 000	138 000	3 044 000	6 md.	6 md.
Nye Veier AS	2 902 000	-	196 000	166 000	3 264 000	6 md.	6 md.
Vygruppen AS[5]	4 413 000	-	146 000	636 000	5 105 000	6 md.	6 md.

1 Inkluderer feriepengar mv.

2 Ingen av selskapa har pensjonsordningar som gir rett til lønn over 12G.

3 Staten forventar at det ikkje blir gitt sluttvederlag viss den tilsette sjølv tar initiativ til å avslutte arbeidsforholdet, at avtalt sluttvederlag og lønn i oppseiingstida ikkje overstig tolv månadslønner til saman, og at sluttvederlag utover oppseiingstida blir rekna mot anna inntekt

4 Fleire hadde stillinga som konsernsjef i 2025. Tala er aggregerte. For detaljar, sjå Bane NOR SFs Årsrapport 2025, side 189.

5 Andre godtgjeringar inkluderer kompensasjon for bortfall av pensjonsordning i tidlegare arbeidsforhold.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

I Prop. 1 S (2026–2027) om statsbudsjettet for år 2027 føres opp de forslag til vedtak som er nevnt i et framlagt forslag.

Forslag

Under Samferdselsdepartementet føres det i Prop. 1 S (2026–2027) statsbudsjettet for budsjettåret 2027 opp følgende forslag til vedtak:

Kapitlene 1300–1370, 4300–4358, 5641 og 5672

I

Utgifter:

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Administrasjon m.m.		
1300		Samferdselsdepartementet		
	01	Driftsutgifter	207 100 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	13 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	34 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 700 000	
	73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan	8 200 000	341 200 000
1301		Forskning og utvikling mv.		
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, *kan overføres*	29 500 000	
	71	Norges forskningsråd, *kan overføres*	63 400 000	
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål, *kan overføres*	76 800 000	
	73	Tilskudd til Innovasjon Norge	32 000 000	201 700 000
		Sum Administrasjon m.m.		542 900 000
		Luftfartsformål		
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, *kan overføres*	2 583 100 000	2 583 100 000
1313		Luftfartstilsynet		
	01	Driftsutgifter	381 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	10 400 000	391 600 000
1314		Statens havarikommisjon		
	01	Driftsutgifter	109 400 000	109 400 000
1315		Tilskudd til Avinor AS		

Kap.	Post		Kroner	Kroner
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver, *kan overføres*	230 700 000	
	72	Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart, *kan overføres*	41 500 000	272 200 000
		Sum Luftfartsformål		3 356 300 000
		Veiformål		
1320		Statens vegvesen		
	01	Driftsutgifter	5 389 300 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, *kan overføres, kan nyttes under postene 29, 30 og 32*	11 917 400 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, *kan overføres*	2 652 600 000	
	29	OPS-prosjekter, *kan overføres, kan nyttes under postene 22 og 30*	7 623 800 000	
	30	Riksveiinvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under postene 22, 29 og 32 og kap. 1332, post 66*	10 720 700 000	
	32	Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, *kan overføres*	943 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	349 300 000	
	67	Militær mobilitet på fylkesveier, *kan overføres*	95 600 000	
	68	Tilskudd for Tretten bru, *kan overføres*	25 100 000	
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, *kan overføres*	3 939 300 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompenge-takster utenfor byområdene	738 400 000	44 394 500 000
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	7 257 100 000	7 257 100 000
1323		Vegtilsynet		
	01	Driftsutgifter	24 400 000	24 400 000
		Sum Veiformål		51 676 000 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Særskilte transporttiltak		
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, *kan overføres*	377 400 000	
	62	Tilskudd til kollektivtransport	620 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 309 900 000	
	72	Pilotprosjekt for samordning av offentlig betalt transport	10 000 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, *kan overføres*	222 200 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	23 700 000	
	78	Tettere samarbeid om data	40 300 000	2 603 500 000
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektiv-prosjekter, *kan overføres*	1 707 600 000	
	66	Tilskudd til byområder, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30*	4 779 800 000	6 487 400 000
		Sum Særskilte transporttiltak		9 090 900 000
		Jernbaneformål		
1352		Jernbanedirektoratet		
	01	Driftsutgifter	452 100 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, *kan overføres*	114 900 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, *kan overføres, kan nyttes under post 71*	5 574 900 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, *kan nyttes under post 70*	7 887 200 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer	7 249 300 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, *kan nyttes under post 74 og kap. 1320, post 32*	10 700 100 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv., *kan overføres*	120 200 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	144 900 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbane-sektoren	44 000 000	32 287 600 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	127 500 000	127 500 000

Kap.	Post		Kroner	Kroner
1358		Norske tog AS		
	70	Lån, *kan overføres*	1 200 600 000	
	71	Egenkapitaltilskudd	105 900 000	
	90	Lån, *kan overføres*	3 601 800 000	
	92	Refinansiering av eksisterende lån	1 150 000 000	
	96	Aksjer	317 600 000	6 375 900 000
		Sum Jernbaneformål		38 791 000 000
		Posttjenester		
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester, *kan overføres*	1 520 700 000	1 520 700 000
		Sum Posttjenester		1 520 700 000
		Sum departementets utgifter		104 977 800 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kroner	Kroner
		Samferdselsdepartementet		
4300		Samferdselsdepartementet		
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	900 000	
	90	Tilbakebetaling av obligasjonslån	976 000 000	976 900 000
4313		Luftfartstilsynet		
	01	Gebyrinntekter	185 700 000	185 700 000
4320		Statens vegvesen		
	01	Salgsinntekter m.m.	179 100 000	
	02	Diverse gebyrer	634 300 000	
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	126 400 000	
	04	Billettinntekter fra riksveiferjedrift-ten	905 600 000	1 845 400 000
4330		Særskilte transporttiltak		
	01	Gebyrer	23 700 000	23 700 000
4352		Jernbanedirektoratet		
	01	Diverse inntekter	6 500 000	6 500 000
4354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Gebyrer	17 400 000	17 400 000
4358		Norske tog AS		
	85	Gebyrer	6 000 000	6 000 000
		Sum Samferdselsdepartementet		3 061 600 000
		Renter og utbytte mv.		
5641		Renter fra Norske tog AS		
	80	Renter	565 100 000	565 100 000
5672		Bane NOR SF – utbytte		
	85	Utbytte	150 000 000	150 000 000
		Sum Renter og utbytte mv.		715 100 000
		Sum departementets inntekter		3 776 700 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 01	kap. 4313 postene 01 og 02
kap. 1320 postene 01, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 01
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 02
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 03
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 04
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01
kap. 1354 post 01	kap. 4354 post 01

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan overskride bevilgningen på kap. 1358 Norske tog AS, post 70 Lån og post 90 Lån, med inntil 1 250 mill. kroner ved endringer av låneforutsetninger som er av ikke-prinsipiell betydning.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 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	229 mill. kroner
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål	353 mill. kroner
1320		Statens vegvesen	
	67	Militær mobilitet på fylkesveier	300 mill. kroner
1332		Transport i byområder mv.	
	66	Tilskudd til byområder: Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkeskommunal vei i byvekstavtaler	2 280 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	450 mill. kroner

V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

1. Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 under kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer kan:

starte opp, bestille og forplikte staten utover budsjettåret i dette investeringsprosjektet:	innenfor en kostnadsramme på:
E39 Smiene–Harestad	6 577 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår. Samlede utbetalinger og gjenstående forpliktelser skal til enhver tid holdes innenfor den vedtatte kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2027-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

2. Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 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			
				2028	2029	2030	2031
1352		Jernbanedirektoratet					
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer	23 920 mill. kroner	6 520 mill. kroner	6 160 mill. kroner	5 800 mill. kroner	5 440 mill. kroner
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	35 320 mill. kroner	9 630 mill. kroner	9 100 mill. kroner	8 560 mill. kroner	8 030 mill. kroner

3. Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan 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	7 700 mill. kroner	3 460 mill. kroner

4. Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan 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	250 mill. kroner

VI

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

1. Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan 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	23 800 mill. kroner	8 340 mill. kroner

2. Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 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			
				2028	2029	2030	2031
1352		Jernbanedirektoratet					
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	26 030 mill. kroner	7 100 mill. kroner	6 700 mill. kroner	6 310 mill. kroner	5 920 mill. kroner

VII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 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	36 550 mill. kroner	5 200 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	28 030 mill. kroner	6 810 mill. kroner

VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 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	29 030 mill. kroner	7 260 mill. kroner

Andre fullmakter

IX

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

X

Restverdisikring for eksisterende materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 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 6 000 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.

XII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

1. nettoføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprosjekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 01 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 01 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevingssystemer for bompenger.
2. føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettoført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

XIII

Unntak fra kontantprinsippet ved bruttoføring av inntekter og utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2027 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å fravike Bevilgningsreglementets § 3 tredje ledd (kontantprinsippet) ved å bruttoføre billettinntekter i bruttokontrakter på inntektssiden i statsbudsjettet under kap. 4320 Statens vegvesen, post 04 Billettinntekter fra riksveiferjedriften, og utgiftsføre tilsvarende beløp på utgiftssiden av statsbudsjettet under kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften.

XIV

Fullmakt til å aktivere i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at følgende aktiveres i statens kapitalregnskap i 2027:

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

XV

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 2027.

XVI

Fastsette takst for lette nullutslippskjøretøy i Bypakke Nord-Jæren

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 100 pst. av ordinær takst i Bypakke Nord-Jæren.

XVII

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 809, 28. mai 2026 oppheves.

Vedlegg 1

Fullmakter

Oversikta under viser dei fullmakter som departementet har fått og som gjeld for meir enn eitt budsjettår. Alle gjeld vegformål og er delegerte til Statens vegvesen.

Heimel	Innhald
Prop. 1 S (2025–2026)/ Innst. 13 S (2025–2026)	Samferdselsdepartementet kan selje fast eigedom i samband med prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta, inntil ein salsverdi på 750 mill. kr i kvart tilfelle.
Prop. 1 S (2016–2017)/ Innst. 13 S (2016–2017)	Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprosjekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320, post 73) og rutinane for å handtere usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017).
St.prp. nr. 57 (1990–91)/ Innst. S. nr. 151 (1990–91) Jf. vedtak II, nr. 2	Innbetalt dagmulkt/konvensjonalbot og erstatning på grunn av mislegehalde entreprise i samband med riksveganlegg blir godskrive det einskilde anlegg ved at innbetalinga blir postert i statsrekneskapen på kap. 1325 Statens veganlegg, post 30 Riksveganlegg (no kap. 1320, postane 30 Riksveginvesteringar og 32 Fellesprosjektet Vossebana/E16 Arna–Stanghelle).
St.prp. nr. 1 (1990–91) – omtale i proposisjonen	Utleige av eigedom kjøpt som ledd i anleggsdrift fram til anlegget startar. Leigeinntektene blir godskrive den kostnadsstaden som utgiftene ved forvaltninga og vedlikehaldet av eigedomen, blir belasta. Det er eit vilkår at ordninga ikkje fører til eigedomskjøp ut over det som er nødvendig for kostnadseffektiv anleggsdrift.
St.prp. nr. 1 (1988–89) – omtale i proposisjonen	I samband med anleggsdrift kan Statens vegvesen godskrive inntekter frå sal av eigedomar på det aktuelle anlegget uavhengig av når den opphavlege utbetalinga ved kjøpet av eigedomen blei gjennomført. Det er eit vilkår at salet finn stad før endeleg rekneskap for anlegget er gjort opp.
St.prp. nr. 1 (1981–82) – omtale i proposisjonen	Samtykke i makeskifte med nettopostering i dei tilfella departementet har fullmakt til sal av fast eigedom. Fullmakta er delegert til Statens vegvesen med same beløpsgrense som for sal av fast eigedom.

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
publikasjoner.dep.no
Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på
www.regjeringen.no

Trykk: Aksell AS – 10/2026

