

Prop. 17 S

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Endringar i statsbudsjettet 2025 under Samferdselsdepartementet

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 21. november 2025,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Støre)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringar i løyvingar for programkategoriane 21.10 Administrasjon m.m., 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak, 21.50 Jernbaneformål og 22.10 Posttenester. Det blir òg foreslått nye eller endra fullmakter under luftfartsformål, vegformål og jernbaneformål.

Post 22 Utgifter ved kjøp av obligasjonsgjeld i Norske tog AS

I 2025 er det løyvd 7,1 mill. kr på posten. Departementet foreslår å redusere løyvinga med 5,3 mill. kr.

Løyvinga dekker departementet sine utgifter til ekstern juridisk og finansiell støtte i samband med tilbakekjøp av obligasjonsgjeld frå Norske tog AS. Utgiftene er anslått til 1,8 mill. kr.

2 Administrasjon m.m.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

Post 21 Spesielle driftsutgifter

I 2025 er det løyvd 8,4 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga med 1 mill. kr.

Løyvinga på posten dekker utgifter til utgreiingar og tidsavgrensa utvalsarbeid. Behovet for midlar til nokre utgreiingar og til utvalet som skal revidere veglova, blir lågare enn tidlegare lagt til grunn.

Post 90 Kjøp av obligasjonsgjeld i Norske tog AS

I 2025 er det løyvd 2 200 mill. kr på posten, og departementet fekk fullmakt til å overskride løyvinga med inntil 6 750 mill. kr, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025* og Innst. 540 S (2024–2025). Samferdselsdepartementet foreslår no å auke løyvinga med 3 170,8 mill. kr.

Løyvinga skulle dekke tilbakekjøp av den utestående obligasjonsgjelda til Norske tog AS. Det var uvisse om kor stor del av denne gjelda staten kunne kjøpe tilbake. Tilbakekjøpet av obligasjonsgjeld blei gjennomført i september 2025 og utgjorde til saman 5 370,8 mill. kr. Med forslaget om auka løyving svarar løyvinga på posten til tilbakekjøpt gjeld.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet*Post 90 (Ny) Tilbakebetaling av obligasjonslån*

Samferdselsdepartementet foreslår å budsjettere med 158 mill. kr i tilbakebetaling av obligasjonslån.

Eitt av låna som staten kjøpte tilbake, jf. omtale under kap. 1300, post 90 Kjøp av obligasjonsgjeld i Norske tog AS, forfell til betaling i november 2025. Norske tog AS skal da betale tilbake lånebeløpet (hovudstolen) på 158 mill. kr til staten.

3 Luftfartsformål**Kap. 1315 Tilskot til Avinor AS***Post 72 Tilskot til null- og lågutsleppsluftfart*

Samferdselsdepartementet foreslår at posten får føydd til stikkordet «kan overførast», jf. forslag til romartalsvedtak.

Å legge til rette for innovasjon og teknologiutvikling inneber uvisse for tidsplanar og tidspunkt for utbetaling av tilskot for gjennomførte aktivitetar. I 2025 ligg det an til lågare kostnader for det valde testprogrammet, både for infrastruktur og anna tilrettelegging på lufthamnene. Det er betydeleg uvisse knytt til tidsplanar og utbetalings-tidspunkt for tilskot til gjennomførte aktivitetar.

4 Vegformål**Kap. 1320 Statens vegvesen***Post 28 Trafikant- og køyretøytilsyn*

I 2025 er det løyvd 2 426,9 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga med 45 mill. kr.

Lønnsutgiftene blir lågare fordi tilsettingar har tatt lengre tid enn venta. Vidare er digitaliserings- og utviklingstiltak gjennomførte med lågare kostnader enn opphavleg rekna med, m.a. fordi Statens vegvesen har nytta ein større del eigne tilsette i staden for konsulentar. Det foreslåtte kuttet i 2025 vil ikkje råke tenestene på trafikant- og køyretøyområdet eller endre behovet for løyvingar i 2026.

Post 30 Riksveginvesteringar

I 2025 er det løyvd 10 817,7 mill. kr på posten. Departementet foreslår å auke løyvinga med

46,5 mill. kr for å dekke delar av utgifter i 2025 etter kvikkleireskredet 30. august 2025 ved Nesvatnet i Levanger i Trøndelag.

Skredet førte til at E6 og Nordlandsbanen sklei ut i Nesvatnet. Utgiftene gjeld planlegging og bygging av mellombels veg forbi skredet. Den mellombelse vegen opna for trafikk 8. november 2025. Utgiftene til denne vegen skal betalast i 2025 og er rekna til 75–100 mill. kr.

Ulike fylkesveggar er dei nærmaste og kortaste omkøyringsvegane etter stenginga av E6. Desse er ikkje dimensjonerte for same trafikkmengd som E6. For å ivareta trafikktryggleik og framkome har Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune medverka til å gjennomføre dei mest påkravde tiltaka på omkøyringsvegane. Statens vegvesen har anslått at desse utgiftene vil bli på om lag 15 mill. kr i 2025, og dei blir dekte innanfor løyvinga på kap. 1320, post 22 Drift og vedlikehald av riksveggar.

Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelane i Vestland – auka kostnadsramme

Stortinget blei sist orientert om prosjektet i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Kostnadsramma til prosjektet blei i Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 81 S (2021–2022), auka til 781 mill. 2021-kr. Omrekna til 2025-kr er dette 1 022 mill. kr. Etter at ny kostnadsramme var vedatt, blei det lagt til grunn at prosjektet skulle lysast ut som to entreprisar.

Arbeida i Damsgårdtunnelen blei ferdige hausten 2025, og Statens vegvesen førebur utlysing av kontrakten for bygging av Nygårdstunnelen. Basert på m.a. erfaringsprisar frå Damsgårdtunnelen, overstig no prognosen for sluttkostnad fastsett kostnadsramme. Kostnadsauken blir òg denne gongen knytt til at kostnadene med trafikkavvikling i anleggsperioden er undervurderte.

Statens vegvesen har rekna den nye kostnadsramma til 1 222 mill. 2024-kr. Omrekna til 2025-kr utgjer det 1 277 mill. kr som er om lag 170 mill. kr over gjeldande kostnadsramme. Kostnadsrammer for vegprosjekt blir prisjusterte med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg. Endeleg indeks for 2025 blir publisert i 2026, og prisnivået i 2024 er derfor utgangspunkt for prisjustering av kostnadsramma. Departementet foreslår derfor ei kostnadsramme på 1 277 mill. 2025-kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Post 64 Utbetring på fylkesveggar for tømmertransport

I 2025 er det løyvd 1,5 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga til 0 kr, fordi utgifter til tiltak som no er ferdige, blei lågare enn rekna med. Ubrukte løyvingar på 12,5 mill. kr frå 2024 dekker alle utgiftene i 2025.

Post 72 Tilskot til riksvegferjedrifta

Rekneskapsføring av utgifter og inntekter i riksvegferjedrifta

Statens vegvesen inngår kontraktar om drift av riksvegferjesamband med ferjeselskapa. Dei fleste kontraktane er bruttokontraktar der staten tar den økonomiske risikoen for billettinntektene. Det er òg inngått hybridkontraktar der staten har delvis inntektsrisiko, og nettokontraktar der inntektsrisikoen ligg hos ferjeselskapa.

I Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet blir det gjort greie for Statens vegvesens praksis for rekneskapsføring av utgifter og inntekter i riksvegferjedrifta, og at dette ikkje følger faktiske inn- og utbetalingar og slik sett ikkje er i samsvar med kontantprinsippet. Departementet har i Prop. 1 S (2025–2026) foreslått at Statens vegvesen i 2026 får fullmakt til å fråvike kontantprinsippet ved føring av inntekter og utgifter i riksvegferjedrifta. Sjå nærmare omtale i Prop. 1 S (2025–2026). Samferdselsdepartementet foreslår same fullmakt for 2025, jf. forslag til romartalsvedtak.

5 Særskilde transporttiltak

Kap. 1330 Særskilde transporttiltak

Post 70 Kjøp av transporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes

I 2025 er det løyvd 1 228,4 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga med 161 mill. kr.

Staten har kontraktar med reiarlaga Hurtigruten Coastal AS og Havila Kystruten AS om drift av kystrutetenesta mellom Bergen og Kirkenes i perioden 2021–2030. I kontraktane står det at vederlaget blir justert etter Statistisk sentralbyrås indeks for innanriks sjøfart, delindeks ferje med drivstoffkomponent. Hausten 2025 reviderte Statistisk sentralbyrå delindeksen med drivstoffkomponenten LNG (flytande naturgass). Denne delindeksen blir nytta i kontrakten med Havila Kystruten. Endringa i delindeksen inneber at

staten må nedjustere vederlaget til Havila Kystruten for 2021 og oppjustere det for åra 2022–2025. Staten må derfor betale i alt 161 mill. kr meir til Havila Kystruten for perioden 2021–2025. Revisjonen av indeksen påverkar ikkje vederlaget til Hurtigruten Coastal.

Budsjettforslaget for 2026 blei lagt fram før Statistisk sentralbyrå publiserte den reviderte indeksen. Endringa av indeksen vil auke løyvingens behovet med om lag 60 mill. kr i 2026. Departementet vil komme tilbake til saka i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2026.

6 Jernbaneformål

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utgreiingar

I 2025 er det løyvd 142 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga med 40 mill. kr. Fleire planar og utgreiingar er sette i gang seinare enn planlagt, og utgiftene til nokre prosjekt har blitt lågare enn budsjettert.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

I 2025 er det løyvd 5 667,6 mill. kr på posten. Departementet foreslår å redusere løyvinga med 140 mill. kr.

Mindrebehovet kjem m.a. av lågare utgifter til straum og bonusutbetalingar til togoperatørane enn det som var lagt til grunn i statsbudsjettet for 2025. Samstundes er det nokre utgifter som aukar. Det gjeld m.a. etableringa av ein mellombels togverkstad i Bodø for å vedlikehalde tog som er nord for raset etter kvikkleireskredet på Nordlandsbanen ved Levanger 30. august i år.

Stortinget vedtok i 2019 ei kostnadsramme på 4,2 mrd. 2019-kr til kjøp av 30 nye lokaltog, jf. Prop. 23 S (2019–2020) *Endringar i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 103 S (2019–2020). Norske tog AS inngjekk kontrakt med leverandør i 2022. Toga skulle etter planen fasast inn frå 2025. I Prop. 1 S (2025–2026) varsla Samferdselsdepartementet at innfasinga var forseinka med eitt år. Jernbanedirektoratet har no informert departementet om at innfasinga av dei nye lokaltoga vil ta meir tid, og at dei truleg vil bli fasa inn frå hausten 2026/vinteren 2027. Direktoratet, Norske tog AS, Bane NOR SF og Vygruppen AS samarbeider tett for å sikre at lokaltoga kan bli tatt i bruk så raskt som mogleg. Departementet vil på eigna måte orientere Stortinget om framdrift og konsekvensar.

Ytinga frå den eldre delen av togparken er låg og gjer det nødvendig med utvida vedlikehald og oppgraderingar på nokre av dei eldre lokaltoga. Midtlivsoppgraderingsprosjektet for Type 72 er òg stansa, jf. Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Norske tog, Jernbanedirektoratet og togoperatørane kartlegg no målretta tiltak på toga for å oppretthalde ytinga på kort sikt. Departementet vil komme tilbake til Stortinget viss arbeidet fører til behov for auka løyvingar.

I åra som kjem vil nye lokal-, region- og fjern-tog erstatte fleire togtypar som blir nytta på mange strekningar. Dei nye toga har til felles at dei stiller andre krav til vedlikehald, noko som m.a. får konsekvensar for anlegg og areal som blir nytta til vedlikehald. Jernbanedirektoratet har på oppdrag frå departementet utarbeidd ein nasjonal plan som samanfattar behova for verkstadkapasitet som følger av Nasjonal transportplan 2025–2036. Planen skal oppdaterast årleg og gi verkstadnæringa oversikt over behova for verkstader som følger av det planlagde togtilbodet framover. Departementet peikar t.d. på at det blir vist til at det i tiåra som kjem vil vere nødvendig å skaffe tilpassa vedlikehaldskapasitet på Marienborg i Trondheim for dei nye fjerntoga, og tilpassa areal og verkstad på Austlandet for dei nye lokal- og regiontoga.

Fullmakt til å pådra staten forpliktingar

For kjøp av persontransport med tog har Samferdselsdepartementet i 2025 ei fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår innanfor ei samla ramme på 34 790 mill. kr for gamle og nye forpliktingar og med ei ramme for årleg forfall på 6 520 mill. kr.

I fullmakta inngår avtalte forpliktingar for staten for trafikkkpakkene 1–3, Østlandet 1 og 2 og trafikktavtalane på Ofothbanen og Oslo–Riksgrensa (–Stockholm).

Det har vore nødvendig å inngå avtalar i 2025 som det ikkje var tatt høgde for i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, m.a. til innleige av lokomotiv på Nordlandsbanen og etablering av ein mellombels togverkstad i Bodø etter kvikkleireskredet i Levanger. For å sikre at departementet kan handtere ev. mindre hendingar eller endringar i gjeldande forpliktingar mot slutten av året, foreslår Samferdselsdepartementet å auke samla ramme for kjøp av persontransport med tog med 350 mill. kr til 35 140 mill. kr, og å auke årleg ramme med 200 mill. kr til 6 720 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald

I 2025 er det løyvd 6 896,7 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga med 378,3 mill. kr for å dekke auka innsats og utgifter til drift av jernbanen.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringar

I 2025 er det løyvd 7 511,8 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga med 713,2 mill. kr.

Aktiviteten innanfor fornying og mindre investeringar på jernbanenettet er høgare enn lagt til grunn i statsbudsjettet for 2025. Om lag 550 mill. kr av dette gjeld utgifter til fornying og 160 mill. kr mindre investeringar.

Den auka innsatsen til fornying er i hovudsak retta mot sporfornyning, overbygg og underbygg på Austlandet, i Trøndelag og på Sørlandet. Innsatsen kan bidra til auka driftsstabilitet, m.a. fordi omfanget av saktekøyning blir redusert. Auka aktivitet innan mindre investeringar gjeld m.a. tiltak mot ras, flaum og skred. Det er òg auka innsats til sikring av tunnelar, beredskap, tiltak mot dyrepåkøyningar og miljøoppdydding.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar

I 2025 er det løyvd 11 106,2 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga med 850,6 mill. kr.

Det er m.a. lågare framdrift enn føresett i effektpakka *Fleire og raskare tog på Dovrebanen (Oslo–Hamar)*, og utgiftene er lågare enn føresett i effektpakka *Fleire og raskare tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)*. Samstundes aukar utgiftene i ERTMS-prosjektet.

Samla ventar Bane NOR å nytte om lag 12 mrd. kr til investeringar i 2025, noko som er om lag 1,7 mrd. kr mindre enn lagt til grunn i saldert budsjett 2025. Det inneber at føretaket legg opp til å nytte om lag 1,8 mrd. kr av produksjonsgjelda til staten til investeringar i 2025. Bane NORs produksjonsgjeld til staten består av likviditetstilførsel til føretaket som av ulike grunnar ikkje er brukt. Ein oppdatert prognose tilseier at produksjonsgjelda til staten vil utgjere om lag 4,8 mrd. kr ved utgangen av 2025 medan gjelda var om lag 6,5 mrd. kr ved inngangen til 2025.

Kolbotn stasjon – auka kostnadsramme

Stortinget vedtok ei kostnadsramme på 1 310 mill. 2024-kr for bygging av Kolbotn stasjon i hand-saminga av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024*, jf. Innst. 447 S (2023–2024). Omrekna til 2025-kr utgjør dette 1 328 mill. kr. Styringsramma er på 1 063 mill. 2025-kr. Prosjektet blei sist omtalt i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet, der det blei opplyst om risikoen for auka kostnader.

Prosjektet Kolbotn stasjon er ein del av effekt-pakka *Innfasing av nye lokaltog*, som omfattar nødvendige infrastrukturtiltak på strekningane mellom Oslo og Ski og Spikkestad for innføring av nye lokaltog. Kolbotn stasjon blir bygd om slik at plattformene får tilstrekkeleg lengd til å ta imot dei nye og lengre toga. Stasjonen ligg i ei kurve. Det er derfor ikkje mogleg å tilpasse plattformene utan ei omfattande ombygging av stasjonen. Prosjektet skal etter planen vere ferdig til desember 2026.

Auken i kostnadsoverslaget for ombygginga av Kolbotn stasjon kjem m.a. av

- behov for å bygge ny kulvert ved Solbråtan-vegen
- behov for å senke sporet gjennom Kolbotn stasjon
- større omfang av arbeid med kontaktleidning enn føresett
- auka personalkostnader for nokre typar av kompetanse
- mindre effektiv produksjon fordi planlegging og bygging har skjedd parallelt for å sikre framdrifta i prosjektet

Kostnadsauken heng òg dels saman med at prosjektet blei fremma på eit mindre modent grunnlag enn det som er vanleg, jf. omtalen i Prop. 104 S (2023–2024). For å redusere uvissa blir prosjektet gjennomført som ein samspelsentreprise, der Bane NOR og entreprenøren samarbeider om å finne dei beste løysingane. Bane NOR har gjennom det siste året arbeidd med å identifisere innsparingar, som har bidrege til at kostnadsauken har blitt lågare.

Bane NOR og Jernbanedirektoratet er samde om ny kostnads- og styringsramme. Samferdselsdepartementet foreslår å auke gjeldande kostnadsramme for prosjektet Kolbotn stasjon med 222 mill. kr, til 1 550 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak. Styringsramma blir sett til 1 450 mill. kr, som er 387 mill. kr høgare enn gjeldande styringsramme.

Post 74 Tilskot til togmateriell mv.

I 2025 er det løyvd 44,1 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga med 33,1 mill. kr.

Tilskotet skal m.a. dekke halvparten av ombyggingskostnadene for å installere ERTMS-utstyr om bord på toga eigd av Norske tog AS. Installeringa av utstyret er forseinka, og behovet for tilskot i 2025 er anslått til 11 mill. kr.

Post 75 Tilskot til godsoverføring frå veg til jernbane

I 2025 er det løyvd 134,8 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga med 27,8 mill. kr.

Reduksjonen kjem m.a. av at det har vore lågare godstrafikk enn føresett på Dovrebanen på grunn av at Otta bru var stengd vinteren 2025.

Post 77 Kompensasjon til godstogselskap etter uføresette hendingar

I 2025 er det løyvd 70 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår at denne løyvinga òg blir nytta til kompensasjon i samband med stenginga av Raumabanen.

Løyvinga dekker kompensasjon til godstogselskap i perioden da Otta bru på Dovrebanen var stengd for trafikk vinteren/våren 2025, jf. Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025*.

Eit jordras ved Verma stasjon på Raumabanen 19. juli 2025 førte til at banen mellom Dombås og Åndalsnes blei stengd for trafikk. Han blei opna for trafikk igjen 6. oktober. Samferdselsdepartementet foreslår at disponibelt tilskot på posten òg blir nytta til å kompensere godstogselskap for tapte inntekter i perioden Raumabanen var stengd.

Den 30. august 2025 gjekk det eit kvikkleireskred på Nordlandsbanen ved Nesvatnet i Levanger. Dette stoppa godstransporten på jernbanen mellom Trondheim og Bodø. Førebels anslår Bane NOR at trafikken ikkje kan gå igjen før sommaren 2026, men tidspunktet er uvisst. Bane NOR har oppretta ein mellombels gods-terminal på Steinkjer for å legge til rette for gods-trafikk nord for raset. Departementet vil opprette ei mellombels kompensasjonsordning for godstogselskap for tap knytt til denne hendinga, etter modell frå dei liknande kompensasjonsordningane, med ei anslått løyving på 150–200 mill. kr. Regjeringa vil komme tilbake med nærmare budsjettbehov i samband med revidert nasjonalbudsjett 2026. EFTAs overvakingsorgan, ESA, må

godkjenne ordninga før støtta kan bli utbetalt. Samferdselsdepartementet arbeider parallelt med å greie ut ei generell kompensasjonsordning for godsselskapa på jernbanen ved ev. liknande, framtidige hendingar.

Samferdselsdepartementet legg opp til at kompensasjonen etter raset på Raumabanen blir utbetalt i 2025, men utbetalingar kan bli forseinka. Departementet foreslår derfor å føye til stikkordet «*kan overførast*» på posten, jf. forslag til romartalsvedtak.

Kap. 1355 (Nytt) CargoNet AS

Post 70 (Ny) Tilskot til eingongsoppgjjer

Departementet foreslår å løyve 413,6 mill. kr i tilskot til eingongsoppgjjer til CargoNet AS, slik at selskapet kan innfri sine reguleringsforpliktingar i Statens pensjonskasse.

Samferdselsdepartementet fekk ved Stortingets handsaming av Prop. 20 S (2024–2025) *Endringar i statsbudsjettet 2024 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 88 S (2024–2025), fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår, til å gi støtte for å innfri reguleringsforpliktingar som CargoNet har i Statens pensjonskasse, for oppsette pensjonsrettar og for tidlegare tilsette som no er pensjonistar, innanfor ei ramme på 475 mill. 2024-kr. EFTAs overvakingsorgan, ESA, godkjende i juli 2025 at Samferdselsdepartementet kan gi slik støtte til selskapet. Utgiftene til eingongsoppgjjeret for å innfri CargoNets reguleringsforpliktingar per 1. januar 2025 er no rekna til 413,6 mill. kr. Beløpet inkluderer arbeidsgivaravgift og renter.

Kap. 1358 Norske tog AS

Post 70 Lån

I 2025 er det løyvd 214,1 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga med 83,2 mill. kr. Kapitalbehovet er lågare enn det som var lagt til grunn i framlegget i Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og statsbudsjettet 2025*, m.a. fordi midtlivsoppgraderinga av Type 72-toga er avslutta.

25 pst. av løyvinga til nye lån til Norske tog AS er på post 70 Lån («over streken»), medan 75 pst. er på post 90 Lån («under streken»), jf. omtalen i Prop. 146 S (2024–2025). I samsvar med dette opplegget foreslår Samferdselsdepartementet å redu-

sere løyvingane til lån til Norske tog med i alt 332,7 mill. kr, jf. òg forslag om løyving på post 90 Lån. Den samla reduksjonen i løyvingane er fordelt etter gjeldande fordeling av løyvingane «over og under streken».

Post 90 Lån

I 2025 er det løyvd 642,4 mill. kr på posten. Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga med 249,5 mill. kr, jf. nærmare omtale under post 70 Lån.

Kap. 5641 (Nytt) Renter frå Norske tog AS

Post 80 (Ny) Renter

Samferdselsdepartementet foreslår å budsjettere med 82 mill. kr i renter på lån til Norske tog AS.

Da den nye finansieringsordninga blei innført blei det lagt til grunn at Norske tog skulle betale renter på lån for andre halvår 2025 i januar 2026. Det er no konkludert med at renter skal bli betalt 31. desember 2025. Dette utgjer 37,8 mill. kr.

Norske tog skal òg betale renter på obligasjonslåna som er kjøpte tilbake av staten, jf. omtale under kap. 1300, post 90 Kjøp av obligasjonsgjeld i Norske tog AS. Dette utgjer 44,1 mill. kr.

7 Posttenester

Kap. 4370 Posttenester

Post 70 Tilbakebetaling posttenester

Samferdselsdepartementet foreslår å budsjettere med 16 mill. kr i tilbakebetaling og renter frå Posten Bring AS (Posten) for statleg kjøp av posttenester i 2024.

I 2024 blei det sett av 1 490 mill. kr til kjøp av posttenester frå Posten. Det er lagt til grunn ein etterrekningsmodell som over tid vil sikre at det ikkje blir løyvd meir enn det faktiske behovet. Etterrekning i tråd med modellen viser eit faktisk behov i 2024 på 1 475 mill. kr til kjøp av posttenester, som er 15 mill. kr mindre enn det som blei sett av i 2024. Departementet legg opp til at Posten betaler tilbake kompensasjon for 2024 på 15 mill. kr. I tråd med praksis frå tidlegare år legg departementet opp til at Posten betaler rente på dette beløpet. Rentebeløpet er rekna til 1 mill. kr.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i statsbudsjettet 2025 under Samferdselsdepartementet.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om endringar i statsbudsjettet 2025 under Samferdselsdepartementet i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om endringer i statsbudsjettet 2025 under Samferdselsdepartementet

I

I statsbudsjettet for 2025 blir det gjort følgjande endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1300		Samferdselsdepartementet:	
	21	Spesielle driftsutgifter, blir redusert med frå kr 8 400 000 til kr 7 400 000	1 000 000
	22	Utgifter ved kjøp av obligasjonsgjeld i Norske tog AS, blir redusert med frå kr 7 100 000 til kr 1 800 000	5 300 000
	90	Kjøp av obligasjonsgjeld i Norske tog AS, blir auka med frå kr 2 200 000 000 til kr 5 370 792 000	3 170 792 000
1320		Statens vegvesen:	
	28	Trafikant- og køyretøytilsyn, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 2 426 900 000 til kr 2 381 900 000	45 000 000
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast</i> , <i>kan nyttast under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i> , blir auka med frå kr 10 817 700 000 til kr 10 864 200 000	46 500 000
	64	Utbetring på fylkesvegar for tømmertransport, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 1 500 000 til kr 0	1 500 000
1330		Særskilde transporttiltak:	
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes, blir auka med frå kr 1 228 400 000 til kr 1 389 400 000	161 000 000
1352		Jernbanedirektoratet:	
	21	Spesielle driftsutgifter – utgreiningar, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 142 000 000 til kr 102 000 000	40 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overførast</i> , <i>kan nyttast under post 71</i> , blir redusert med frå kr 5 667 600 000 til kr 5 527 600 000	140 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttast under post 70</i> , blir auka med.....	378 300 000
		frå kr 6 896 700 000 til kr 7 275 000 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringar, blir auka med.....	713 200 000
		frå kr 7 511 800 000 til kr 8 225 000 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar, <i>kan nyttast under post 74</i> , blir redusert med	850 600 000
		frå kr 11 106 200 000 til kr 10 255 600 000	
	74	Tilskot til togmateriell mv., <i>kan overførast</i> , blir redusert med	33 100 000
		frå kr 44 100 000 til kr 11 000 000	
	75	Tilskot til godsoverføring frå veg til jernbane, blir redusert med.....	27 800 000
		frå kr 134 800 000 til kr 107 000 000	
1355		CargoNet AS:	
(NY)	70	Tilskot til eingongsoppgjer, blir løyvd med	413 576 000
1358		Norske tog AS:	
	70	Lån, <i>kan overførast</i> , blir redusert med.....	83 200 000
		frå kr 214 125 000 til kr 130 925 000	
	90	Lån, <i>kan overførast</i> , blir redusert med	249 500 000
		frå kr 642 375 000 til kr 392 875 000	

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4300		Samferdselsdepartementet:	
(NY)	90	Tilbakebetaling av obligasjonslån, blir løyvd med	158 000 000
4370		Posttenester:	
(NY)	70	Tilbakebetaling posttenester, blir løyvd med.....	16 000 000
5641		Renter frå Norske tog AS:	
(NY)	80	Renter, blir løyvd med	81 967 000

II

Tilføyning av stikkord

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan føye til stikkordet «*kan overførast*» på kap. 1315 Tilskot til Avinor AS, post 72 Tilskot til null- og lågutsleppsluftfart og på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 77 Kompensasjon til godstogselskap etter uføresette hendingar.

III

Fullmakt til å pådra staten forpliktingar for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

gjennomføre desse tidlegare godkjende investeringsprosjekta, m.a. gjere bestillingar og gi tilsegn:		innanfor ei endra kostnadsramme på:
Rv. 555 Damsgård- og Nygårdstunnelane		1 277 mill. kroner
Kolbotn stasjon		1 550 mill. kroner

Fullmakta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår innanfor kostnadsramma for prosjektet. Kostnadsrammene er i 2025-kroner. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammene i seinare budsjettår.

IV

Fullmakt til å pådra staten forpliktingar utover budsjettåret for kjøp av transporttenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt løyving og gi tilsegn om tilskot inntil følgjande beløp:

Kap.	Post	Formål	Samla ramme for gamle og nye forpliktingar	Ramme for forpliktingar som forfell kvart år
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	35 140 mill. kroner	6 720 mill. kroner

VIII

Unntak frå kontantprinsippet ved bruttoføring av inntekter og utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å fråvike § 3 tredje ledd (kontantprinsippet) i Løyvingsreglementet ved å bruttoføre billettinntekter i bruttokontraktar på inntektssida i statsbudsjettet under kap. 4320 Statens vegvesen, post 04 Billettinntekter frå riksvegferjedrifta, og utgiftsføre eit tilsvarende beløp under kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Tilskot til riksvegferjedrifta.
