Dato: 14.10.2026

Budsjettnotat til Samferdselskomiteen frå Norsk Tenestemannslag

Norsk Tenestemannslag (NTL) organiserer tilsette i statleg sektor, medrekna departementa og underliggjande verksemder. NTL organiserer også i statlege føretak og andre verksemder som mottek statleg finansiering.

Framleis beskjeden satsing på samferdselsforsking

Midlar til forsking har vore nedprioritert i samferdselssektoren, til tross for at sektoren står overfor store utfordringar som det er trong for kunnskap for å løysa. Samferdsels-departementet er eit av dei departementa som løyver minst til forsking. Departementet peikar heller på at andre departement løyver pengar til forsking som også er relevant for transport, til dømes innanfor energi. Dette betyr at kunnskapsbehovet i sektoren vert nedprioritert, til dømes innan trafikksikkerheit, byvekstavtalane, nullvekstmålet og korleis ein skal sikra eit godt transporttilbod for folk og verksemder i by og land

Løyvingane vart noko auka i førre budsjett, men ligg framleis på et lågare nivå enn i 2024. I framlegget for 2027 er det heller ikkje lagt opp til noko auke justert for prisstiging. Totalt er det for 2027 sett av 140 millionar kroner til prosjekt via Noregs forskingsråd (Post 71 og 72) og 32 millionar i tilskot til Innovasjon Noreg (Post 73). Grunnløyvinga til Transportøkonomisk institutt (TØI) og dei andre miljøinstitutta frå Klima- og miljødepartementet er heller ikkje auka. Både TØI og fleire andre forskingsinstitutt står i ein krevjande økonomisk situasjon med pågåande nedbemanningsprosessar.

I NTP vart det varsla ei ny satsing i form av senter for transportforsking (Transport 2050), med fokus på myndigheitene sine kunnskapsbehov, og tre nye forskingssenter vart oppretta i 2025. Dette var ei sårt tiltrengt satsing, men rammene er små sett i samanheng med omfanget av aktivitetar og aktørar som er involvert i sentera og samanlikna med andre senterordningar som til dømes forskingssenter for miljøvenleg energi (FME-er). I budsjettet for 2027 er det føreslege å auka den årlege løyvinga til tre senter med til saman seks millionar (Post 72). Det er viktig at dette forslaget vert ståande.

Samstundes har det vore små løyvingar til andre forskingsprosjekt (Post 71), og det vart ikkje lyst ut nye prosjekt i 2026. Desse kunne utfylt Transport 2050 ved at ein går meir i djupna på meir spissa problemstillingar enn det dei tre forskingssentera har moglegheit til, til dømes innan trafikksikkerheit.

Samstundes som regjeringa i liten grad løyver friske pengar, opprettheld ho løyvinga på 47 millionar kroner til innovasjonsprosjekt i Pilot-T-ordninga (Post 72) i tillegg til midlane som er løyvd via Innovasjon Noreg (Post 73). Totalt utgjer dette 79 millionar. Støtte til innovasjon i næringslivet er positivt, men bør ikkje gå på kostnad av allmennyttig forsking. Eit effektivt og berekraftig transportsystem er fyrst og

fremst eit fellesgode som alle, inkludert verksemder og næringsliv har nytte av. Offentlege myndigheiter har eit stort kunnskapsbehov. Forskingsinnsatsen i sektoren bør prioriterast deretter. Dei statlege transportverksemdene må òg få økonomiske rammer som gjer dei i stand til å bestilla forsking og delta i samarbeidsprosjekt.

NTL krev:

- At løyvingane til transportforsking vert auka i tråd med ambisjonane i NTP (kap. 4300, post 71 og 72)
- At allmennyttig og uavhengig forsking blir prioritert høgare, ved at midlar til dømes vert flytt frå kap. 4300 post 73 Tilskot til Innovasjon Noreg til kap. 4300 post 71 Noregs forskingsråd eller ved at det vert stilt høgare krav til forskingsinnhald i innovasjonsprosjekt.
- At grunnløyvinga til TØI og andre miljøinstitutt frå Klima- og miljødepartementet (kap. 1410, post 71) aukar.

Vegsektoren: ambisjonar i tekst, avgrensingar i tal.

Over 90% av all transport på land skjer på veg, både målt i tonn, verdi og persontransport. Riks- og europavegar står for meir enn halvparten av samla trafikkarbeidet på veg.

Vedlikehald av eksisterande veginfrastruktur vil vera heilt avgjerande for å sikra vegane, beredskapen, kunnskapen og naturen for framtida.

Løyvinga til vedlikehald er auka med om lag 50 millionar kroner (justert for prisvekst), men er framleis om lag ein milliard kroner lågare enn det som trengst for å hindra at vegnettet forfell. Vedlikehaldsetterslepet vil med dette statsbudsjettet auka.

Dei nye vegdriftskontraktane som starta opp i september 2026, er om lag 10 prosent dyrare enn kontraktane dei erstattar.

Statsbudsjettet for 2027 viser tydeleg at det er mykje bindingar i prosjekt. OPS-prosjekta tek framleis ein stor del av budsjettramma. Det er ikkje plass til nye større investeringsprosjekt ut over mogleg anleggsstart E39 Smiene–Harestad 2027/2028 og vidare førebuing for E39 Figgjo–Ålgård.

Under posten «mindre investeringar» ligg tunneloppgradering, tiltak for militær mobilitet og døgnkvileplassar og tilrettelegging for lading for tungbilar. Me er glade for at regjeringa anerkjenner at Statens vegvesen er ein viktig del av totalforsvaret. Dei små rammene gjer likevel at det er vanskeleg å gjennomføra alle tiltaka som trengs for å sikra at vegnettet er rusta for utfordringane som me står ovanfor.

Posten mindre investeringar, saman med løyvinga til vedlikehald, er av særleg betydning for mindre og mellomstore entreprenørverksemder. Dei mindre prosjekta er viktig for å oppretthalda aktivitet og sysselsettinga av anleggskompetanse over heile landet. Denne kompetansen er også ein viktig del av totalberedskapen. Dersom det vert færre oppdrag i marknaden, mistar verksemdene grunnlaget for å oppretthalda drifta. Ubrukte kompetansemiljø forsvinn. Lokalkunnskap forvitrar og beredskap vert svekt. På sikt kan dette medføra at me som nasjon vert dårlegare på å handtere naturhendingar, kriser og ekstraordinære beredskapssituasjonar.

Dagens vegar er meir en asfalt, tunnelar og bruer. Dei er også digitale system, kommunikasjonsløysingar og operasjonell teknologi. Samstundes veit me at kritisk infrastruktur er drege fram i trusselvurderingar og at talet på digitale angrep aukar. Difor er me svært glade for at regjeringa har sett av 100 millionar kroner til å styrke digital infrastruktur, IT- og OT-sikkerheit i vegsektoren.