



Utvalg: Landsmøte
Saksnummer: 5 / 26
Sak: Resolusjoner fra landsstyremøtet 14. - 15. mars 2026

Bakgrunn:

Resolusjoner i dette dokumentet er vedtatt oversendt landsmøtet av landsstyret i henhold til dagsorden. Der det er mindretallsinnstilling fremgår det i det enkelte forslaget.

Redaksjonskomiteen legger frem sin innstilling i tråd med innstilling til redaksjonskomiteens mandat og forretningsorden.

Innhold

1. Likestilling av elever i videregående skole i Finnmark.....	2
2. Sikkerhet på to hjul	3
3. Europeisk sikkerhet krever norsk handling	4
4. Statlige miljøkrav skal ikke tømme vanlige folks lommebøker	5
5. Beredskap i samfunnskritisk transport.....	6
6. Barn i institusjon må beskyttes – ikke sviktes av systemet	7
7. Praktisk og fleksibel skole i samarbeid med nærings- og arbeidsliv	8
8. Klimapolitikken truer norsk beredskap.....	9
9. Lønnsomt å bygge – mulig å kjøpe	11



1. Likestilling av elever i videregående skole i Finnmark

Forslagsstiller: Finnmark FrP

I Finnmark finnes det i dag stipendordninger og særtiltak for elever som velger minoritetsspråk som samisk og finsk i videregående skole. Dette innebærer at elever forskjellsbehandles basert på språklige valg.

Fremskrittspartiet mener at elever i videregående skole skal behandles likt, uavhengig av hvilket språk de velger å studere. Økonomiske insentiver knyttet til språkvalg er urettferdig overfor andre elever og bryter med prinsippet om likebehandling i skolen.

Midler brukt på slike særordninger bør i stedet prioriteres til større og mer presserende utfordringer.

Fremskrittspartiet vil:

- Fjerne stipend og særordninger for elever med rettighetsspråk i videregående skole
- Sikre lik behandling av elever, uavhengig av språklig bakgrunn eller valg
- Fjerne studiepoeng for morsmålseksamen



2. Sikkerhet på to hjul

Forslagsstiller: Innlandet FrP

I et stort og langstrakt land som Norge er lett motorsykkel (125 cc), ATV og UTV viktige framkomstmidler for mange unge. Disse kjøretøyene gir nødvendig mobilitet, selvstendighet og framkommelighet i hverdagen der kollektivtilbudet er svakt eller mangler helt. For mange ungdommer rundt om i landet er dette nødvendig, praktisk transport til skole, arbeid og fritidsaktiviteter.

Landsmøtet er bekymret for at det er altfor mange alvorlige ulykker blant unge førere av lett MC, ATV og UTV. Dette får store konsekvenser for dem som rammes, deres familier og samfunnet som helhet. Landsstyret vil redusere antall ulykker og alvorlige skader. Flere forbud eller å gjøre opplæring og bruk av kjøretøy urimelig dyrt for den enkelte er ikke løsningen.

Tryggere ferdsel på to og fire hjul handler først og fremst om bedre praktisk opplæring, økt risikoforståelse og riktige holdninger. Opplæringen må ikke bare oppfylle formelle krav, men i større grad ta utgangspunkt i det kjøretøyet som faktisk brukes, være tilgjengelig for ungdom og gi reell kjørekompetanse.

Det er samtidig viktig å understreke at dårlig vegstandard er en medvirkende årsak i mange ulykker. Smale veger, dårlig dekke, telehiv, mangelfull grøfting og svakt vedlikehold rammer særlig lette kjøretøy. Som vegeier har fylkeskommunen et tydelig ansvar for å bedre vegstandard. Godt vedlikehold og opprusting av fylkesvegene er et effektivt og konkret trafiksikkerhetstiltak.

Landsstyret vil derfor at stortingsgruppen skal arbeide for:

- Mer praktisk, relevant og rimelig opplæring for lett MC, ATV og UTV.
- Et regelverk som gir økt sikkerhet uten flere forbud eller unødvendige kostnader.
- Styrket holdningsskapende og forebyggende arbeid rettet mot ungdom.
- At fylkeskommunen prioriterer bedre vedlikehold og trafiksikkerhet på fylkesvegene, særlig der lette kjøretøy brukes mye.

Målet er færre ulykker og tryggere unge trafikanter med kunnskap, ansvar og bedre veger.



3. Europeisk sikkerhet krever norsk handling

Forslagsstiller: Telemark FrP

Sjeldne jordartsmetaller er kritiske råvarer som har fått stor strategisk, militær og sikkerhetspolitisk betydning. Det krever vilje til handling dersom Norge skal utnytte egne forekomster.

Fensfeltet i Nome kommune har nylig fått oppjustert ressursestimatet fra 8,8 millioner tonn til 15,9 millioner tonn. Ressursen er samtidig klassifisert med høyere geologisk sikkerhet. Dermed framstår Fensfeltet som Europas klart største forekomst av sjeldne jordarter.

Vertskommunen er nå i gang med å regulere et område for fabrikk og deponi. Det viser seg å være alt annet enn enkelt. Området selskapene foretrekker, er møtt med varslede innsigelser fra en rekke statlige aktører, noe som forsinker prosessen. I tillegg er det fortsatt ikke avklart hvilken økonomisk nytte gruvedriften faktisk skal gi vertskommunen.

De siste årene har gruveprosjekter i Norge brukt svært lang tid fra søknad til konsesjon. Engebø i Sunnfjord tok 16 år. Nussir i Kvalsund/Repparfjorden tok om lag 14 år.

Fremskrittspartiet mener ambisjonene for gruvedrift i Norge må følges av langt raskere framdrift enn det som har vært praksis de siste årene, og ønsker å sikre at utviklingen på Fensfeltet ikke stoppes av uklare prosesser og statlig motstand gjennom en statlig reguleringsplan for Fensfeltet.

Forslag:

Landsmøtet ber stortingsgruppen fremme forslag om en statlig reguleringsplan for Fensfeltet for å sikre raskere fremdrift i utviklingen av et område av svært stor strategisk og sikkerhetspolitisk betydning.



4. Statlige miljøkrav skal ikke tømme vanlige folks lommebøker **Forslagsstiller: Telemark FrP.**

Forslaget er oversendt som et mindretallsforslag fra landsstyret.

Nedbørsfeltet til Oslofjorden er pålagt kostbare rensekrav for nitrogen av statsforvalteren. Kravene er fastsatt med bakgrunn i tiltaksplanen for Oslofjorden og kommende rensekrav fra EU. Dette medfører bygging av nye anlegg i milliardklassen med påfølgende store kostnader for innbyggerne.

For husholdninger som allerede opplever høye strømpriser, økte renter og økende levekostnader, vil slike gebyrøkninger kunne bli svært belastende. Når grunnleggende tjenester som vann og avløp blir vesentlig dyrere, rammer det særlig barnefamilier, pensjonister og folk med helt vanlige inntekter.

Fremskrittspartiet mener det er urimelig at kommunale gebyrer brukes som finansieringsverktøy for statlige miljøtiltak. Dersom nitrogenrensing anses som nødvendig av hensyn til nasjonale miljømål, må staten ta et langt større ansvar for investeringene – enten helt eller delvis – slik at kostnadene ikke ensidig belastes innbyggerne gjennom selvkostregimet.

Generelt er det små kommuner med færre innbyggere til å dele kostnaden som får de største økningene. Eksempelvis beregner Kragerø kommune et nivå i 2030 som går over 40 000 kroner i året for vann og avløp for en gjennomsnittlig bolig. Hvis alle nødvendige investeringer gjennomføres, vil innbyggere i Østfold måtte betale i snitt 43.666 kroner årlig i vann- og avløpsgebyr i 2045, ifølge organisasjonen Huseierne. I Grenland planlegges det et fellesanlegg, der innbyggere i Bamble kommune kan regne med årlig pris på 28 793,- inkl. 15% moms.

Regnestykket er brutalt. Svært brutalt. Eiendomsskatt. Vann og avløp. Renovasjon. Feiing. Dette kommer på toppen av boliglånsavdrag og renter, strøm, forsikring og vedlikehold av bolig.

Det er ingen som er imot miljøtiltak eller rent hav. Men tiltak må stå i forhold til faktisk effekt og være til å leve med for innbyggere og næringsliv. For en barnefamilie betyr dette avgiftsnivået titalls tusener kroner mindre å leve for. For en pensjonist kan det bety at man må vurdere å selge hjemmet sitt. Det er langt forbi smertegrensen for lommeboka til vanlige folk.

Forslag:

Landsmøtet ber stortingsgruppen arbeide for at staten tar et vesentlig større finansieringsansvar for krav om nitrogenrensing i avløpssektoren, slik at kostnadene ikke i hovedsak belastes innbyggerne gjennom kraftige økninger i kommunale VAR-gebyrer. Stortingsgruppen bes vurdere om tilskuddsordninger til investeringer, samt nullsats på merverdiavgift, kan være aktuelle tiltak for å redusere kostnadene for kommunene.



5. Beredskap i samfunnskritisk transport

Forslagsstiller: Østfold FrP

Beredskap i samfunnskritisk transport er et spørsmål om liv, helse og sikkerhet

I lys av dagens alvorlige sikkerhetspolitiske situasjon og den nylige fremleggelsen av de åpne trussel- og risikovurderingene fra norske sikkerhetstjenester, er det nødvendig å rette økt oppmerksomhet mot sårbarheter som følger av ensidig teknologisk og energimessig avhengighet innen samfunnskritisk transport.

Sjefen for Nasjonal sikkerhetsmyndighet advarte tydelig i forbindelse med fremleggelsen av sin risikovurdering mot å «legge alle egg i samme kurv». Dette prinsippet må også legges til grunn for utformingen av samfunnskritisk transport og mobilitet.

Den sterke og til dels ensidige satsingen på elektriske kjøretøy og elektrifisert kollektivtransport kan skape en alvorlig systemisk sårbarhet ved krig, krise eller hybride angrep. Dersom strømforsyning, ladeinfrastruktur, digitale styringssystemer eller tilhørende forsyningskjeder rammes, kan store deler av transportkapasiteten settes ut av spill samtidig.

I dag ser vi blant annet at:

- nye bussanskaffelser i flere større byer i hovedsak er helelektriske
- tog, trikk og T-bane er fullt ut avhengige av strøm
- en stadig større andel kommunale kjøretøy, herunder i hjemmesykepleien, er elektriske

Når transport som er avgjørende for helsehjelp, omsorg og trygghet for sårbare grupper i befolkningen i hovedsak er basert på én energibærer, skapes en uforholdsmessig stor risiko. Ved strømbrydd, tekniske feil eller målrettede angrep vil det være de som allerede er mest avhengige av hjelp som rammes hardest.

Landsstyret mener derfor at:

Det må sikres en bevisst og planlagt balanse mellom elektriske og fossildrevne kjøretøy i transportsektoren av hensyn til beredskap.

Samfunnskritiske tjenester som politi, helse, brannvesen og forsvar må ha økt robusthet og redundans i kjøretøyparken, og ikke bli for ensidig avhengige av elektrisk drift.

Utryknings- og beredskapskjøretøy må i særlig grad prioriteres for robusthet, driftssikkerhet og uavhengighet av sårbar infrastruktur.

Offentlige kjøretøyflåter må bygges med teknologisk og leverandørmessig mangfold, slik at feil, sabotasje eller eksterne hendelser knyttet til én produsent eller plattform ikke kan lamme kritiske samfunnsfunksjoner.

Hensynet til nasjonal sikkerhet, beredskap og kontinuitet i kritiske tjenester må inngå som et tydelig og selvstendig kriterium i offentlige anskaffelser og transportpolitiske beslutninger.



6. Barn i institusjon må beskyttes – ikke sviktes av systemet

Forslagsstiller: Østfold FrP

Fremskrittspartiet mener at dagens regelverk og praksis for barnevern- og ungdomsinstitusjoner i for stor grad svikter noen av de mest sårbare barna i samfunnet.

Ansatte ved institusjoner rapporterer om ungdom som rømmer gjentatte ganger, misbruker rusmidler, utnyttes seksuelt eller trekkes inn i kriminalitet – samtidig som de ansatte ofte opplever at handlingsrommet for å gripe inn og beskytte barna er for begrenset.

Fremskrittspartiet er enig i at forebygging skal være hovedprioritet. Men når barn først er plassert i institusjon, har samfunnet et særlig ansvar for å sikre deres trygghet og beskytte dem mot alvorlig skade.

Fremskrittspartiet mener derfor at:

- det må sikres tilstrekkelig kapasitet i skjermede institusjoner for barn med alvorlige rus- eller atferdsproblemer, når dette er nødvendig av hensyn til barnets beste.
- ansatte må få et tydeligere og mer praktisk handlingsrom til å hindre rømning, rusmisbruk og utnyttelse.
- regelverk og praksis må utvikles i tett dialog med ansatte og fagmiljøer som arbeider i barnevernsinstitusjoner.
- hensynet til barns sikkerhet og liv må veie tyngre enn ideologiske hensyn som i praksis kan gjøre det vanskelig å beskytte barn i dyp krise.

Å la barn i alvorlig krise gjentatte ganger forsvinne ut i rus, kriminalitet eller overgrep er ikke omsorg – det er systemsvikt.



7. Praktisk og fleksibel skole i samarbeid med nærings- og arbeidsliv

Forslagsstiller: Stortinggruppen

Fremskrittspartiet vil ha et større mangfold av utdanninger som gir ungdom mulighet til å komme raskt ut i verdiskapende arbeid. Da må vi få mer samarbeid mellom skole og næringsliv, og lovgivningen må bli enklere og mer fleksibel.

NHOs kompetansebarometer og SSBs kartlegginger har gjennom en årrekke vist at utdanningstilbudet ikke matcher samfunnets og næringslivets behov for kompetanse og arbeidskraft. Dette hemmer verdiskaping og velferd. Det må også tas hensyn til de mange elevene som vil fortrest mulig ut i arbeid, og at noen elever mestrer teoritunge fag mindre enn andre, og derfor ønsker mer praksisrettede skoleløp.

Det må legges til rette for mye mer samarbeid og bruk av ulike og fleksible opplæringsmodeller. Ordninger der mer av læringen foregår i bedrift, eller til og med hele opplæringen gis i bedrift må løftes frem som fullverdige og likestilte veier til fagbrev i kommuner og fylker. Tanken om at vi har en «felleskole» bidrar til at alternative løp behandles som unntak, ikke som reelle og likeverdige valg. Dette hemmer utviklingen av gode, alternative opplæringsarenaer. Dette må endres, slik at den store kompetansen i næringsliv og organisasjonsliv kan utnyttes effektivt i ulike former for skoleløp.

Det finnes flere gode modeller for hvordan tettere integrering av skole og arbeidsliv kan gjøres. Over hele landet finnes det for eksempel produksjonsskoler der modellen er praktisk produksjon og entreprenørskap i samarbeid med lokale bedrifter. Flere steder har utviklet opplegg der elevene blir utplassert i en bedrift fra første dag av videregående opplæring. Det er også verdt å se på Danmark, der de har utviklet en modell kalt Juniormesterlære - et alternativ for elever i 8. og 9. trinn som ønsker en mer praktisk skolehverdag. Ordningen er ment som en brobygger til videre yrkesutdanning.

Et annet tiltak er innføring av et praktisk kompetansebevis. Mange elever har problemer med å gjennomføre videregående opplæring. Disse elevene fortjener et tilbud som gir dem yrkeskompetanse og som kan bidra til at de på et senere tidspunkt eventuelt kan ta videregående utdanning. Et organisert, praksisbasert løp som kan dokumenteres med et «kompetansebevis» etter fullført praksis vil gi flere elever et tilbud de kan mestre.

Fremskrittspartiets landsmøte mener Norge må ha en betydelig mer fleksibel og forenklet lovgivning, som gir rom for utvikling av et mangfold av opplæringsarenaer.

Fremskrittspartiet vil:

At det etableres en modell lignende den danske «Juniormesterlære», som kan implementeres i ungdomsskolen.

At det etableres en form for «praktisk kompetansebevis» som kan implementeres i ungdomsskolen og/eller på videregående.



8. Klimapolitikken truer norsk beredskap

Forslagsstiller: Redaksjonskomiteen

Mange forhold påvirker et samfunns beredskap, men pålitelig tilgang til energi er alltid viktig, også for beredskapen. Energi er nødvendig for å transportere mennesker og materiell, for drift av nesten alt utstyr, både sivilt og militært, for oppvarming og for produksjon av alle varer, fra mat til metaller.

Ofte kan ulike energikilder gjøre den samme jobben. Et hus kan varmes enten med strøm, en oljefyr eller en gassbrenner. På grunn av rik tilgang til svært gode vannkraftressurser har Norge lenge vært et av verdens mest elektrifiserte land.

Klimapolitikken innebærer å redusere etterspørselen etter fossil energi, ved å gjøre dette dyrere og vanskeligere tilgjengelig, som å forby oljefyrer, eller ved å støtte alternativer som elektriske biler. Den teknologiske utviklingen bidrar i seg selv til elektrifisering, siden elektriske maskiner har mange fordeler fremfor forbrenningsmotorer. Klimapolitikken har de siste tiårene bidratt til å forsterke elektrifiseringen i Norge, og ellers i Europa. Politikken har ført til lavere bruk av fossil energi og dermed lavere utslipp.

Elektrifiseringen har utvilsomt fordeler, men ulempene er også viktige å påpeke.

Politikken for å fremme elektriske kjøretøyer er svært dyr, og store avgiftsfordeler på elbiler fremfor fossilbiler har ført til at svært få kjøper bil med forbrenningsmotor. Et teknologinøytralt avgiftssystem for bil ville gitt folk frihet til å velge kjøretøy som passer til egne behov og økonomi, og en mer balansert fornyelse av bilparken som også ivaretar beredskapshensyn.

Politiske pålegg om elektriske busser og ferger fører til at kollektivselskapene tvinges til å velge produkter som ikke passer best for dem selv. Politiske tiltak for elektrifisering gjør oss derfor fattigere.

En annen viktig ulempe med elektrifisering er at enkelt skade på nettet kan føre til strømbrudd som rammer mange bedrifter og husholdninger. Strømbrudd fører til at viktige funksjoner, som betalingssystemet, settes ut. Mobilnettet blir slått ut, og selv nødnettet varer bare to døgn uten strøm. Økt elektrifisering og større avhengighet av et omfattende system svekker dermed beredskapen, også i fredstid.

Det er i området 10 millioner strømbrudd i Norge hvert år. Om lag halvparten av disse er hva reguleringsmyndighetene kaller «langvarige», det vil si mer enn 3 minutter. Gjennomsnittslengden på disse er tre timer. Lengst varighet har strømbruddene i våre tre nordligste fylker, hvor de i gjennomsnitt varer i 4-6 timer.

Sårbarheten skyldes at elektrisk energi er både dyrt og vanskelig å lagre i særlig omfang. Norge har flere hundre vannmagasiner som er gode energilagre, men for at disse skal gi oss energi der vi trenger det når vi trenger det, må et komplisert og omfattende distribusjonsnett fungere godt. I fredstid er dette som oftest tilfelle, men systemet er sårbart.

Et batteri til en større elektrisk personbil har typisk en lagringskapasitet på oppunder 100 kWh. Dette tilsvarer energiinnholdet i 10 liter bensin, diesel eller fyringsolje. Oljeprodukter er både billig og enkelt å både lagre og flytte. Titusenvis av små og store



bedrifter over hele Norge har derfor lagre for slike produkter, for eksempel på gårder, i anleggsbedrifter og fiskeri, i tillegg til bensinstasjoner, både for biler og båter.

Mange av maskinene i Norge, fra husholdningenes personbiler til anleggsbedriftens gravemaskiner, er forhåndsrekvirert av Forsvaret. Dette innebærer at de i en skarp situasjon, for eksempel et militært angrep, kan bli rekvirert for å benyttes i forsvaret av Norge. Forsvaret forhåndsrekvirerer maskiner med både forbrenningsmotor og elektrisk motor, men i all hovedsak forbrenningsmotor, siden disse er bedre på steder med svakt utbygd ladeinfrastruktur, og når det er strømbrudd.

Forsvarets mulighet til forhåndsrekvirering er en form for beredskap. Elektrifiseringen av maskinparken svekker denne beredskapen ved at den reduserer antallet maskiner med forbrenningsmotor som er tilgjengelige for Forsvaret.

I en rapport til Nærings- og fiskeridepartementet fra mars 2026 skriver Forsvarets forskningsinstitutt at denne elektrifiseringen også svekker beredskapen ved at den reduserer etterspørselen etter oljeprodukter i samfunnet og dermed behovet for diesel- og bensinlagre. Forsvaret har et stort behov for drivstoff, og mindre lagerkapasitet i privat sektor fører til at Forsvaret selv må bygge og vedlikeholde slike lagre.

Endelig er strømsystemet mer utsatt for sabotasje, siden enkle angrep på noen få steder får store konsekvenser. Under krigen i Ukraina angriper Russland systematisk det ukrainske kraftsystemet.

Det pekes ofte på at klimaendringene også innebærer en fare, og dermed øker behovet for beredskap mot for eksempel flommer. Avveiningen mellom ulempene ved klimaendringer og fordelene ved fossil energi er imidlertid ikke noe Norge står overfor. Siden Norge står for 0,1 prosent av verdens utslipp, vil konsekvensene av klimaendringene være like store eller små uansett hva Norge gjør. At mer bruk av fossil energi i Norge vil redusere norsk beredskap er derfor ikke et gyldig argument.

Fremskrittspartiet vil derfor:

- At beredskapshensyn skal vurderes ved alle foreslått klimatiltak.
- Stanse all offentlig pålagt elektrifisering, fra kommunale byggeforskrifter til krav om bruk av elektriske maskiner.
- At staten legger til rette for at det bygges kapasitet for lokal småskala strømproduksjon, i praksis dieselaggregater, som kan være en beredskap for blant annet varehandel og bensinstasjoner.
- Stanse både statlige, fylkeskommunale og kommunale pålegg om elektriske kollektivløsninger
- Teknologinøytrale avgifter på biler, slik at bedrifter og familier velger det produktet som passer best for dem selv.



9. Lønnsomt å bygge – mulig å kjøpe

Forslagsstiller: Redaksjonskomiteen

Forenklinger og reformer for økt boligbygging

Boligbyggingen i Norge er i en dyp krise. I dag igangsettes det et historisk lavt antall boliger, som er på det samme nivå som i 1951. Det gjør at stadig vanskeligere for folk å komme inn i boligmarkedet. I Oslo har en gjennomsnittlig singel førstegangs-kjøper råd til bare 3,9 prosent av boligene på markedet. I Tromsø er tallet 7,7 prosent.

En viktig årsak er at kostnadene ved å bygge bolig har økt kraftig over tid. Norske særregler, detaljkrav, påbud, reguleringer og lover har gjort boligbygging langt dyrere enn i våre naboland. En gjennomsnittlig leilighet koster i snitt rundt 1,1 millioner kroner mer å bygge i Norge enn i Sverige, ifølge Union. Denne utviklingen har i mange år vært mulig å håndtere fordi rentenivået har vært lavt.

Situasjonen er nå en helt annen. Høy inflasjon og Vest-Europas høyeste rentenivå, blant annet pga Arbeiderpartiets økonomiske politikk, har gjort at mange boligprosjekter blir ulønnsomme for utbyggere og umulig for vanlige folk å kjøpe.

Saksbehandling i kommunene kan ta mange år, og prosjekter stoppes eller forsinkes av innsigelser, klager, og stadig nye krav fra ulike myndigheter. Mange kommuner innfører også egne særkrav som gjør boligbygging enda dyrere og mer krevende.

Under Støre-regjeringen har situasjonen blitt forverret, og det igangsettes nå 33 prosent færre boliger enn i 2021. Derfor mener Fremskrittspartiet at det må gjennomføres konkrete grep som kan gi umiddelbar effekt. Det må gjennomføres betydelige forenklinger i tekniske krav og saksbehandlingsprosesser, samtidig som det må føres en finanspolitikk som både gjøre det lønnsomt å bygge og mulig å kjøpe.

Fremskrittspartiet vil:

At norske særkrav i TEK-regelverket må fjernes og forenkles slik at reglene i større grad harmoniserer med våre naboland. Herunder krav om brannsikring, ventilasjon, innendørs- og utendørsstøy, tilgjengelighet, universell utforming, dagslys, uteopphold, avfall og annet

At det skal innføres en forpliktende fremdriftsplan mellom kommuner og utbyggere. Denne fremdriftsplanen skal bidra til å effektivisere saksbehandlingstiden ved at det fastsettes én samlet og overordnet saksbehandlingstid, at det innføres tydelige frister for både innsigelsesmyndigheter, klagebehandling, offentlig ettersyn og at andre viktige milepæler skal fastsettes i begynnelsen av planprosessen

At det i hovedsak ikke skal kunne bes om ytterligere dokumentasjon eller detaljerte krav etter at frister i fremdriftsplanen har utløpt, med mindre det har oppstått vesentlige endringer i saken

At det skal innføres mer standardisering og tydeligere retningslinjer for kommuner, saksbehandlere, innsigelsesmyndigheter og andre relevante aktører slik at

byggesaksbehandlingen blir mer effektiv og at det blir mindre rom for subjektive tolkninger i byggesaksbehandlinger

Ha økt automatisering og digitalisering av byggesaksbehandling

Fjerne fylkeskommunens, statsforvalterens, sametingets, Statens Vegvesens og andre offentlige instansers innsigelsesrett til kommunale plan- og arealvedtak

Lempe på statlige og regionale plankrav som begrenser det lokale selvstyret

Stramme kraftig inn på kommuners rett til å innføre bolignormer som bidrar til mindre boligbygging, dyrere boligbygging eller begrenser utbyggere å bygge mindre leiligheter

Tydeliggjøre at kommuner ikke har anledning til å innføre egne tekniske særkrav i planbestemmelser

Begrense kommuners tilgang til å pålegge offentlige infrastrukturkrav på boligutbyggere. Fremskrittspartiet mener det er urimelig at disse kostnadene i praksis betales av boligkjøperne når dette egentlig er et kommunalt ansvar

Gi incentiver til kommuner og bystyrene til å vedta konkrete og tallfestede minimumstall på boligbygging

Innføre nye indikatorer i KOSTRA-rapporteringen som måler hvor mange plansaker som gjennomføres med få eller ingen tilbakeføringer til forslagsstiller/utbygger, slik at man kan føre statistikk på prosessens kompleksitet på tvers av kommuner

Redusere verdsettelsen for sekundærboliger for å unngå at leietakere blir tappet for verdifull egenkapital og sørge for å stimulere etterspørsel etter nybygg

Fjerne utlånsforskriften for å gjøre det lettere for nyetablerer å få nødvendig finansiering. Fremskrittspartiet mener at bankene selv er egnet til å vurdere låneevne, samtidig som krav til finansiell stabilitet allerede blir ivaretatt med noen av verdens strengeste bufferkapitalkrav for banker

Innføre nasjonal regulering av momsrefusjon ved bygging av offentlig infrastruktur slik at kommuner ikke kan beholde momsrefusjon når utbyggere pålegges å bygge infrastruktur som senere overføres til kommunen. Dette vil bidra til å senke byggekostnadene og samtidig sørge for at kommunene selv må ta ansvar for offentlig infrastruktur fremfor å skyve ansvaret over på private aktører

Stille krav til at reguleringsplaner som hovedregel ikke skal ta lenger enn 3 år å behandle, med en mulighet til å komme til enighet om lenger saksbehandlingstid i spesielt komplekse saker

Ved politiske behandling skal kostnadene som legges på utbygger ved rekkefølgekrav være synliggjort.