



STORTINGET

Innst. 241 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:177 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kristian August Eilertsen, Per-Willy Amundsen og Bård Hoksrud om å sette i gang et forprosjekt for ny innfartsveg til Tromsø

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen uten ytterligere opphold sette i gang et forprosjekt for KVVU Innfarter til Tromsø, prosjektet Østre Malangen-korridoren, i tråd med statens prosjektstyringsmodell, slik at disse er ferdige i tide til behandlingen av kommende Nasjonal transportplan.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 8. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. Komiteen mottok ingen skriftlige innspill. Sakens dokumenter er tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om å sette i gang et forprosjekt for ny innfartsveg til Tromsø.

Komiteen merker seg at statsråden, i brev av 8. april 2026, fremhever at prosjektet kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å realisere, at regjeringen har fullt trykk på saken, og at det arbeides med sikte på snarest mulig avklaring og i tilstrekkelig tid til at prosjektet kan vurderes i prioriteringssammenheng i neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP). Komiteen merker seg videre at statsråden mener at det ikke vil være riktig å foregripe regjeringens konklusjoner om behandlingen av konseptvalgutredningene nå, ved å sette i gang videre planlegging av et enkeltprosjekt (Østre Malangen-korridoren), selv om dette prosjektet kan synes å ha mange positive effekter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen uten ytterligere opphold sette i gang et forprosjekt for KVVU Innfarter til

Tromsø, prosjektet Østre Malangen-korridoren, i tråd med statens prosjektstyringsmodell, slik at dette er ferdig i tide til behandlingen av kommende Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Rødt viser til Innst. 439 S (2023–2024) tilhørende Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 og følgende merknad:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at regjeringen Solberg ga Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) som gir en overordnet helhetsvurdering av innfartene til Tromsø. Flertallet viser til at konseptvalgutredningen anbefalte en fremtidig realisering av Østre Malangenkorridor, blant annet fordi dette ville gi best samfunnsøkonomi og måloppnåelse. Prosjektet vil koble Tromsø-området med Midt- og Sør-Troms på en langt mer effektiv måte enn i dag og ikke minst korte ned transporttiden mellom Nord-Norges viktigste gods-transportakse Tromsø-Narvik. Flertallet viser til at prosjektet ikke er nevnt i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan for 2025–2036, men er spilt inn av flere aktører med høy fremtidig prioritet, blant annet Troms fylkeskommune. Flertallet mener det er viktig å løfte frem prosjekter som knytter landet tettere sammen som bo- og arbeidsmarkedsregioner.»

Disse medlemmer mener argumentene for å realisere Østre Malangen-veiprojektet ikke er svekket siden forrige rullering av Nasjonal transportplan, snarere tvert imot er det mye som taler for at argumentene er styrket. Kraftig vekst i reiselivsnæringen og økte forsvarsinvesteringer i regionen, samt FFIs rapport av 5. mars 2026 om «Nasjonal forsyningsikkerhet i krise og krig», trekker i retning av at det er behov for både bedre og flere transportakser i Nord-Norge.

Disse medlemmer mener Østre Malangen-korridoren er et svært interessant prosjekt, og legger til grunn at regjeringen legger til rette for at prosjektet kan vurderes til prioritering ved neste rullering av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener videre at det er viktig at oppstart av samferdselsprosjekter besluttes i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan, slik at de kan vurderes i en helhetlig sammenheng. Videre vil det i dette tilfellet være hensiktsmessig å vurdere behov også utenfor samferdselssektoren, herunder blant annet «Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur» og den kommende «Langtidsplan for sivil beredskap».

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen har hatt et ferdig kvalitetssikret beslutningsgrunnlag for ny innfartsvei til Tromsø i over ett år, et prosjekt som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Disse medlemmer mener det er

viktig at staten følger opp sine utredningsprosesser, og at det må treffes beslutninger innen rimelig tid. Disse medlemmer mener at dette veiprojektet må få nødvendige avklaringer slik at det blir relevant for den pågående NTP-prosessen. Disse medlemmer vil videre fremheve at veisystemet i Nord-Norge er av stor betydning for både beredskaps- og forsvarsevne, og at det er viktig med raskere fremdrift når det gjelder ny innfartsvei til Tromsø.

Disse medlemmer mener at det, for å sikre forutsigbarhet, fremdrift og et reelt beslutningsgrunnlag for Stortingets behandling av ny Nasjonal transportplan, er nødvendig at regjeringen snarlig konkluderer i de aktuelle konseptvalgutredningene. Ytterligere utsettelser vil etter disse medlemmers syn svekke både planprosessen og Stortingets mulighet til å foreta godt informerte prioriteringer.

Komiteens medlemmer fra Høyre deler forslagsstillernes utålmodighet når det gjelder avklaring av videre konseptvalg og fremdrift for konseptvalgutredningene (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Innfarter til Tromsø.

Manglende avklaringer i sentrale KVU-prosesser innebærer en reell risiko for at viktige prosjekter i Nord-Norge ikke blir tilstrekkelig utredet og beslutningsklare i tide til Stortingets behandling av planen, som for eksempel ny innfart til Tromsø fra sør over Malangshalvøya, også kjent som Østre Malangen-korridoren. Statens vegvesens KVU og påfølgende kvalitetssikring (KS1) viser at dette veiprojektets anbefalte konsept er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Disse medlemmer støtter derfor representantforslaget.

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til behovet for å se transportsystemene i sammenheng. Selv om det ikke finnes tog i Troms i dag, er ny Nord-Norge-bane en del av KVU for transportløsninger i Nord-Norge, og mulig trasé for Nord-Norge-banen vil kunne komme i konflikt med tenkt trasé for Østre Malangen-korridoren. Disse medlemmer mener derfor det er vesentlig at ikke veitraseen utredes uten at det samtidig utredes for Nord-Norge-banen. Disse medlemmer peker på at det er vesentlig at en tettere knytting av bo- og arbeidsmarkedsregioner i området skjer på en slik måte at det er mulig å nå klimamål for 2050, og at valg og prioriteringer av konsept også må hensynta dette.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen uten ytterligere opphold sette i gang et forprosjekt for KVV Innfarter til Tromsø, prosjektet Østre Malangen-korridoren, i tråd med statens prosjektstyringsmodell, slik at dette er ferdig i tide til behandlingen av kommende Nasjonal transportplan.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Tom Einar Karlsen

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1284-

8. april 2026

Svar på dokument 8:177 S (2025-2026) fra Kristian August Eilertsen, Per-Willy Amundsen og Bård Hoksrud, om å sette i gang et forprosjekt for ny innfartsveg til Tromsø

Jeg viser til oversendelse 20. mars om representantforslag 8:177 (2025-2026) om å sette i gang et forprosjekt for ny innfartsvei til Tromsø.

Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen uten ytterligere opphold sette i gang et forprosjekt for KVVU Innfarter til Tromsø, prosjektet Østre Malangen-korridoren, i tråd med statens prosjektstyringsmodell, slik at disse er ferdige i tide til behandlingen av kommende Nasjonal transportplan.»

Vurdering av representantforslaget:

Jeg vil vise til at strekningen Malangen-korridoren allerede har vært gjenstand for grundige faglige utredninger innenfor rammen av statens prosjektmodell gjennom konseptvalgutredning (KVVU) for transportløsninger i Nord-Norge (2023) og KVVU for innfarter til Tromsø (2020). I tillegg har det blitt gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS1) av utredningene (2024) og KVVU-rapportene har vært på lokal høring.

Jeg har merket meg at både Statens vegvesen og de eksterne kvalitetssikrerne påpeker at det kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å realisere Malangen-korridoren. Disse viser til at en slik korridor vil gi store tidsbesparelser og blant annet bidra til å knytte Senja/Finnsnes og Målselv-regionen tettere sammen med Tromsø. Statens vegvesen og eksterne kvalitetssikrere har anbefalt at det arbeides videre med å utrede ny innfartsvei til Tromsø

langs Malangen-korridoren. Dette er nyttige og interessante funn som jeg tar med meg i det videre arbeidet.

Det er riktig som det pekes på i representantforslaget at regjeringen ikke har ferdigbehandlet og tatt stilling til KVUene som Malangen-korridoren inngår i. Til dette vil jeg vise til at de aktuelle utredningene har et uvanlig stort omfang. Disse dekker en hel landsdel med tre fylker hvor det er sett på tallrike samferdselstiltak, i stort og smått, innenfor alle transportformer. Det er trolig aldri tidligere gjennomført en KVU av et slikt omfang i Norge, i samferdselssektoren. I tillegg vil jeg vise til at KVUen også må ses i sammenheng med utviklingen i andre sektorer utenfor samferdselssektoren. Ikke minst tatt i betraktning dagens krevende situasjon knyttet til forsvar, beredskap og sikkerhet, er det behov for å se KVUen i lys av pågående prosesser utenfor samferdselssektoren. På denne bakgrunn er det ikke unaturlig at den politiske behandlingen av denne saken vil være noe mer tidkrevende enn det som er normalt i slike saker.

Jeg mener at det ikke vil være riktig å foregripe regjeringens konklusjoner om behandlingen av KVUene nå, ved å sette i gang videre planlegging av et enkeltprosjekt (Malangen-korridoren), selv om dette prosjektet kan synes å ha mange positive effekter. Det er viktig å behandle tiltakene som er belyst i KVUene i et større bilde, hvor vi ser tiltakene i sammenheng på tvers av transportformer og i lys av samfunnsutviklingen innenfor flere sektorer, som for eksempel forsvar, beredskap og sikkerhet. En beslutning om å gå i gang med et enkelt prosjekt på grunnlag av en ikke ferdig behandling KVU vil dessuten være i strid med statens prosjektmodell, som legger til grunn at regjeringen fastsetter et konseptvalg før det settes i gang videre planlegging.

Det å sette i gang planprosesser av et prosjekt som i dag ikke er prioritert innenfor gjeldende Nasjonal transportplan (2025-2036) vil etter min vurdering heller ikke være fornuftig bruk av begrensede planressurser. Samferdselsdepartementet har gitt klare styringssignaler til Statens vegvesen gjennom tildelingsbrevet for 2025 at etaten skal tilpasse planleggingsaktiviteten slik at det er mulig å starte de prioriterte prosjektene i planporteføljen i første seksårsperiode og gjennomføre hele porteføljen i planperioden. Samtidig må Statens vegvesen tilpasse planleggingsaktiviteten til den til enhver til gjeldende innfasing av planen, slik at det ikke brukes unødig mye ressurser på planlegging sett opp mot hva det er rom for å gjennomføre av tiltak. Dette innebærer blant annet at handlingsrommet for ressursbruk til planlegging av prosjekter utenfor planporteføljen er svært begrenset. Inntil regjeringen har lagt frem en ny Nasjonal transportplan forholder vi oss til gjeldende plan, og de prosjektene som er prioritert der.

Jeg kan forsikre om at regjeringen har fullt trykk på saken, og at vi arbeider med sikte på snarest mulig avklaring og i tilstrekkelig tid til at prosjektet kan vurderes i prioriteringssammenheng i neste rullering av Nasjonal transportplan.

Med hilsen

Jon-Ivar Nygård

Jon-Ivar Nygård

