



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