



STORTINGET

Innst. 302 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:233 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Frank Edvard Sve, Mats Henriksen, May Helen Hetland Ervik, Bjørn Larsen og Dagfinn Henrik Olsen om å opprettholde hele rv. 85 og rv. 83 som riksvei etter åpningen av Hålogalandsvegen

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen sikre at hele riksvei 85 og riksvei 83 opprettholdes som riksvei også etter åpningen av Hålogalandsvegen.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at riksvei 85 og riksvei 83 fortsatt prioriteres i statlige transportplaner og får nødvendig standard og vedlikehold.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 20. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden 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 opprettholde hele rv. 85 og rv. 83 som riksvei etter åpningen av Hålogalandsveien.

Komiteen viser til statsrådets svarbrev av 20. april 2026, der han opplyser at dagens E10 / rv. 85 mellom Kanstadbotn og Kåringen ble gjennom valgt konsept forutsagt omklassifisert til fylkesvei.

Komiteen viser til at Stortinget i behandlingen av St.prp. nr. 72 (2008–2009) gav Statens vegvesen føringer på hvilke vilkår som skal hensyntas for å klassifisere veier som riksveier, jf. Innst. S. nr. 312 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at Stortinget i St.prp. 72 (2008–2009) har lagt føringer på hvilke veier som skal være riksveier etter gjennomføringen av forvaltningsreformen. Ut fra disse føringene trefte ikke forslaget til endringer disse kriteriene.

Disse medlemmer viser til at det er viktig å ha lik praksis over hele landet, og at de samme prinsippene legges til grunn. Det er en etablert praksis – i tråd med Stortingets vedtak – at riksveier omklassifiseres til kom-

munal eller fylkeskommunal vei der det bygges ny vei og gamleveien får ren lokalveifunksjon.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener at regjeringens vurderinger i for stor grad bygger på teoretiske kriterier for veiklassifisering, og i for liten grad tar hensyn til reell bruk, beredskap, bosettingsmønster og næringslivets behov i Nord-Norge.

Disse medlemmer viser til at E10 i Hålogaland har en kombinert funksjon som stamvei, beredskapsvei og turistvei, med stor andel både tungtrafikk, kollektivtrafikk og sesongbasert turisme. Disse medlemmer mener det er urimelig at utfartsparkeringer og busslommer langs E10 skal falle utenfor statlig ansvar, når disse er en integrert del av trafikksikkerheten og framkomligheten på riksveinettet. Disse medlemmer mener slik drift og vedlikehold er et statlig ansvar, på lik linje med øvrige trafikksikkerhetstiltak på riksvei. Å overføre dette ansvaret til kommuner eller fylkeskommuner vil kunne føre til ujevn standard, redusert sikkerhet og dårligere tilbud til kollektivtrafikken.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at utfartsparkering og busslommer ved E10 driftes og vedlikeholdes av staten.»

Disse medlemmer viser til at strekningen mellom Kanstadbotn og Lødingen fergekai i praksis utgjør en kritisk del av forbindelsen mellom Lofoten/Vesterålen og E6, og at denne traséen også har betydning for beredskap og redundans i transportsystemet, særlig i en region med værutsatte fjelloverganger og sårbar infrastruktur. Disse medlemmer merker seg statsrådets redegjørelse for hva som skal inngå i riksveinettet. Samtidig mener disse medlemmer at forvaltningsreformen ikke var ment å svekke nasjonalt viktige samband i distriktene, men tvert imot å sikre bedre lokal tilpassning der veiene faktisk har lokal funksjon. Disse medlemmer mener at strekningen fra Kanstadbotn til Lødingen fergekai ikke har en ren lokal funksjon, og at den derfor bør opprettholdes som riksvei, i tråd med intensjonen om et sammenhengende nasjonalt transportnett også utenfor de største byområdene. Det vises spesifikt til den store trafikken som er over riksveisambandet mellom Lødingen og Bognes som ikke kan forventes å minke til tross for ny E10.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at trasé langs dagens E10 og avkjøring fra ny E10 fra Kanstadbotn til og med Lødingen fergekai opprettholdes som riksvei.»

Disse medlemmer viser til at foreslått overføring av traséen fra Løbergbukta til Våtvoll til Kvæfjord kommune vil innebære en uforholdsmessig stor økonomisk og administrativ belastning for en liten kommune, uten at veien har karakter av å være en ren kommunal lokalvei. Disse medlemmer mener at når traséen ikke lenger skal inngå i riksveinettet, må den overføres til fylkeskommunen, som har både fagkompetanse og forvaltningsapparat til å ivareta drift, vedlikehold og trafikksikkerhet på denne typen veistrekninger. Å legge et slikt ansvar på kommunen vil medføre en uforholdsmessig stor økonomisk belastning. Disse medlemmer påpeker at fergestrekninger som er pekt på som beredskapsvei til og fra Vesterålen, ikke er døgnåpne og således er sårbare. Med de store verdiene som skapes i Vesterålen innen fiskeri, havbruk og satsing på romvirksomhet, er det viktig at man sikrer beredskap gjennom fast veilegema og ikke ferger som vil kunne være til hinder for transport.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at trasé fra Løbergbukta til Våtvoll overføres til fylkeskommunen, ikke til Kvæfjord kommune.»

Disse medlemmer viser til at rv. 83 er en helt sentral transportåre for Harstad-regionen, både for daglig pendling, næringstransport og beredskap. Selv etter åpningen av ny trasé mener disse medlemmer at den eksisterende strekningen mellom Harstad og Tjeldsund bru fortsatt har en regional og interregional funksjon, og ikke kun kan betraktes som lokalvei. Disse medlemmer mener det er behov for større redundans enn det statsrådets vurderinger legger opp til i sitt svarbrev.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at trasé langs rv. 83 mellom Harstad og Tjeldsund bru opprettholdes som riksvei.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at utbyggingen av Hålogalandsvegen vil gi store gevinster for transport, trafikksikkerhet og regional utvikling i Nord-Norge, men mener dette ikke kan begrunne en svekkelse av dagens viktige forbindelser mellom Lofoten, Vesterålen og E6.

Disse medlemmer viser til at rv. 85 er en avgjørende transportåre for både næringsliv, sjømattransport, persontrafikk og bosetting i regionen. Veien utgjør en sentral forbindelse mellom Vesterålen/Lofoten og E6 via sambandet Lødingen–Bognes. Disse medlemmer mener det vil være uheldig å nedklassifisere strekningen Kanstadbotn–Kåringen til fylkesvei, da dette vil

kunne føre til lavere prioritet, redusert investeringstakt og dårligere vedlikehold over tid.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av å se transportinfrastruktur i sammenheng med nasjonal beredskap og sikkerhetspolitikk. I en tid med økt geopolitisk uro og større fokus på totalberedskap er det viktig å sikre et robust og redundansbasert veinett i Nord-Norge.

Disse medlemmer viser videre til at fylkeskommunene allerede står overfor betydelige økonomiske utfordringer og et omfattende vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet. Å overføre ansvaret for denne viktige veistrekningen til fylkeskommunen vil etter disse medlemmers syn kunne føre til ytterligere press på fylkeskommunale budsjetter og økt risiko for redusert standard. Disse medlemmer merker seg også at fylkeskommunen har signalisert behov for å stenge deler av strekningen for tyngre kjøretøy, noe som vil medføre lengre kjøreavstander, økte kostnader for næringslivet og større klimagassutslipp.

Disse medlemmer viser til at både fylkeskommunen, Lofotrådet, Vesterålen regionråd og Hålogalandsrådet har bedt om at hele rv. 85 videreføres som riksvei. Disse medlemmer støtter dette og mener staten må sikre fortsatt statlig ansvar og prioritering og finansiering av dagens rv. 85 og rv. 83 også etter åpningen av Hålogalandsvegen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at hele dagens rv. 85 og rv. 83 opprettholdes som riksvei også etter åpningen av Hålogalandsvegen.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at rv. 85 og rv. 83 fortsatt prioriteres i statlige transportplaner og får nødvendig standard og vedlikehold.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at prioriteringer av veiprojekter finner sted i forbindelse med ny Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Hålogalandsveien er planlagt åpnet i 2028, og at den vil bidra til et stort samferdselsløft i Nord-Norge. Sortland, Kvæfjord, Lødingen, Tjeldsund og Harstad blir knyttet tettere sammen. Dette er helt i tråd med Høyres mål om å binde landet tettere sammen.

Disse medlemmer viser til at det er etablert praksis at riksveier omklassifiseres til kommunal- eller fylkesvei etter åpningen av nye riksveistrekninger, når den gamle veien først og fremst vil fungere som en lokal vei.

Disse medlemmer mener det i neste Nasjonal transportplan bør gjennomgås om enkelte strekninger bør omklassifiseres. Dette arbeidet bør skje i samarbeid med lokale styresmakter og gjøres på en helhetlig måte.

Komiteens medlem fra Senterpartiet understreker at Senterpartiet konsekvent har vært kritisk til en utvikling der ansvar for viktige transportårer skyves nedover i forvaltningssystemet uten tilstrekkelig finansiering, og at dette særlig rammer distriktsfylker med store avstander, krevende vinterføre og betydelig vedlikeholdsetterslep på eksisterende fylkesveinett.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at utfartsparkering og busslommer ved E10 driftes og vedlikeholdes av staten.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at trasé langs dagens E10 og avkjøring fra ny E10 fra Kanstadbotn til og med Lødingen fergekai opprettholdes som riksvei.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at trasé fra Løbergbukta til Våtvoll overføres til fylkeskommunen, ikke til Kvæfjord kommune.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sørge for at trasé langs rv. 83 mellom Harstad og Tjeldsund bru opprettholdes som riksvei.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen sikre at hele dagens rv. 85 og rv. 83 opprettholdes som riksvei også etter åpningen av Hålogalandsvegen.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen sørge for at rv. 85 og rv. 83 fortsatt prioriteres i statlige transportplaner og får nødvendig standard og vedlikehold.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

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

vedtak:

Dokument 8:233 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Frank Edvard Sve, Mats Henriksen, May Helen Hetland Ervik, Bjørn Larsen og Dagfinn Henrik Olsen om å opprettholde hele rv. 85 og rv. 83 som riksvei etter åpningen av Hålogalandsvegen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Jone Blikra

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1523-

20. april 2026

Dokument 8:233 S (2025-2026) fra Bård Hoksrud, Frank Edvard Sve, Mats Henriksen, May Helen Hetland Ervik, Bjørn Larsen og Dagfinn Henrik Olsen om å opprettholde hele rv. 85 og rv. 83 som riksvei etter åpningen av Hålogalandsveien

Jeg viser til oversendelse 9. april om representantforslag 8:233 (2025-2026) om å opprettholde hele rv. 85 og rv. 83 som riksvei etter åpningen av Hålogalandsveien.

Representantene fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen sikre at hele riksvei 85 og riksvei 83 opprettholdes som riksvei også etter åpningen av Hålogalandsveien.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at riksvei 85 fortsatt prioriteres i statlige transportplaner og får nødvendig standard og vedlikehold.

Vurdering av representantforslaget:

1. *Stortinget ber regjeringen sikre at hele riksvei 85 og riksvei 83 opprettholdes som riksvei også etter åpningen av Hålogalandsveien.*

I konseptvalgutredningen (KVU) for E10/rv. 85 Evenes–Sortland besluttet daværende regjeringen i 2013 å gå videre med alternativ 2 med ny tunnel for E10 (og rv. 85) mellom Fiskefjorden og Kanstadbotn, som konsept for E10 og rv. 85. I løsningen ligger utbedring av dagens E10 mellom Fiskefjorden og Kåringen til vegnormalstandard. Denne strekningen blir en del av fremtidig rv. 85, og gir god og sikker riksveiforbindelse til ferjesambandet Lødingen-Bognes. Dagens E10/rv. 85 mellom Kanstadbotn og Kåringen ble gjennom valgt konsept,

forutsatt omklassifisert til fylkesvei. I konseptvalgutredningen er det belyst at reisetiden mellom Lofoten/Vesterålen og Lødingen, forutsatt kjøring på riksvei, øker noe for den valgte løsningen. Samlet trafikanntytte dvs. i hovedsak spart reisetid, er størst for den valgte løsningen. Gjennom vedtaket er aksene øst – vest, som har mest godtransport og er viktig for persontransport fra Lofoten og Vesterålen til Evenes flyplass prioritert som riksvei. Ny vei og utbedrede veier gir en moderne og sikker riksvei mellom Lofoten/Vesterålen og Lødingen, med bedre regularitet og mindre stigning enn dagens vei på strekningen. Følger man dagens vei, som er besluttet omklassifisert til fylkesvei, er reisetiden fra Kanstadbotn til Kåringen uendret.

Når det gjelder hva som skal være riksvei, følger Statens Vegvesen føringer gitt av Stortinget i St.prp. 72 (2008-2009). Der er det skrevet følgende om hvilke veier som skal være riksveier etter at forvaltningsreformen er gjennomført:

«Stamvegnettet i dag skal være riksveg. Det er videre lagt til grunn at veier og ferjesamband på annen riksvegnett skal være riksveg og riksvegsamband, dersom de har funksjon som:

- 1. Kobling til nasjonale knutepunkt,*
- 2. Kobling til større byområde, viktige interregionale veier og viktige riksveier mot nabolandene.*

For å sikre et sammenhengende nasjonalt transportnett vil det framtidige riksvegnettet omfatte dagens stamvegnett, noen få strekninger av dagens riksvegnett og noen kortere strekninger av dagens fylkesveier og kommunale veier.»

Veien fra Kåringen til Kanstadbotn treffer ikke noen av disse kriteriene for hva som bør være riksvei, og er derfor besluttet omklassifisert til fylkesvei. Det samme gjelder øvrig riksvei som omklassifiseres. Det er viktig for likhet i forvaltningen at samme prinsipper benyttes over hele landet.

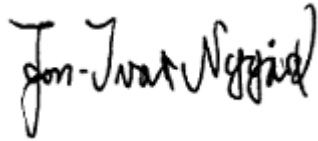
Å beholde to riksveier fra E10 til Kåringen der den ene er nybygd og utbedret i tråd med vegnormalene og den andre av langt lavere standard og trafikk ville være i strid med normal praksis og føringene i St.prp. 72 (2008-2009). Rv. 83 utgjør, også etter ferdigstilling av Hålogalandsvegen, riksveiforbindelsen til Harstad, i ny trasé mellom Tjeldsundet og Fauskevåg. Dagens rv. 83 på denne strekningen endrer funksjon vesentlig, og blir i tråd med vanlig praksis omklassifisert til fylkesvei og kommunal vei.

Tilsvarende gir nordre del av rv. 85 riksveiforbindelse til Sortland, med ny eller utbedret vei mellom Gullesfjordbotn og Sigerfjordtunnelen. Ut fra samme logikk omklassifiseres dagens riksvei til kommunal vei der det bygges ny vei og gamleveien får ren lokalveifunksjon. Økonomiske behov og fordeling av midler mellom forvaltningsnivåene knyttet til omklassifiseringer må løses gjennom andre prosesser.

2. Stortinget ber regjeringen sørge for at riksvei 85 fortsatt prioriteres i statlige transportplaner og får nødvendig standard og vedlikehold.

De delene av dagens rv. 85 og 83 som forblir riksvei, vurderes prioritert etter gjeldende rutiner i regjeringens videre arbeid med ny Nasjonal transportplan.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård

Kopi

Forværelset
Statens vegvesen

