



Statens vegvesen

Orientering om status for planarbeidet E8 Flyplasstunnelen

Status planprosess

Planforslaget var på 1.gangshørings-og offentlig ettersyn 15. april–10.juni 2024. Avinor, Statsforvalteren og Troms fylkeskommune hadde innsigelser til planforslaget.

Statens vegvesen gjennomførte merknadsbehandlingen i samråd med Avinor og Tromsø kommune. I perioden frem til januar 2025 ble det gjennomført møter med innsigelsesmyndighetene med sikte på å løse innsigelsene; Avinor 7. okt. 2024, Statsforvalteren 28.juni 2024 og 5.desember 2024, samt fem møter med Troms fylkeskommune.

21. mars 2025 oversendte vi revidert planforslag til Tromsø kommune for ny administrativ og politisk behandling. Høsten 2025 gjennomførte vi avklaringsmøter med Byplan, der innsendt planforslag ble justert etter ønsker om endringer fra Tromsø kommune. 27. november 2025 ble saken behandlet kommune- og byutviklingsutvalget, og planen ble vedtatt lagt ut på nytt offentlig ettersyn.

Revidert planforslag ble lagt ut på 2.gangshøring i perioden 15.januar–1.mars 2026.

5. februar 2026 deltok Statens vegvesen, Avinor og Tromsø kommune på Regionalt planforum i regi av fylkets planavdeling.

1. mars var høringsfrist, Statsforvalteren og Fylkeskommunen fikk utsatt frist til 15. mars.

Innkommne innsigelser og merknader

Avinor har bekreftet at Avinors innsigelse og merknader er ivaretatt gjennom endringer i plandokumentene.

Statsforvalteren anser at revidert planforslag med oppdaterte vurderinger løser innsigelsene de hadde ved førstegangs høring av planforslaget i 2024. Statsforvalteren har kun noen enkeltmerknader til planforslaget.

Fylkeskommunen opprettholder fylkesutvalget 7 av 8 innsigelsespunkter. De frafaller kun innsigelsespunktet *F Forslag til regulert næringsbebyggelse Breivika*.

- Statens vegvesen har tidligere redegjort for hvorfor disse punktene burde vært fremmet som merknader og ikke innsigelser.
- I uttalelsen (inkl. saksfremlegget fra fylkesutvalgsmøtet 26.02.26) skriver fylkeskommunen at det er en rekke forhold som ikke er avklart under hvert innsigelsespunkt. Saksfremlegget får ikke frem hva som er Statens vegvesen sine vurderinger av de ulike punktene som ble fremmet i forrige innsigelse.

- Det er flere momentet i saksfremlegget som ikke har noe med reguleringsplanen å gjøre. Blant annet risikoen for av Kvaløyforbindelsen ikke kan bygges, porteføljestyling i Tenk Tromsø og tiltak utenfor varslet planområde:
 - «En overdimensjonert løsning vil kunne legge til rette for mer biltrafikk og svekke kollektivframkommeligheten over Tverrforbindelsen. Dette kan også binde opp betydelige midler i bypakken og svekke muligheten for å prioritere tiltak som styrker kollektivtransport, sykling og gange.»
 - «En svakhet at planforslaget ikke vurderer hvordan prosjektets kostnadsramme påvirker gjennomføringen av øvrige tiltak i Bypakke Tenk Tromsø. Flere av tiltakene Statens vegvesen viser til som kompensierende virkemidler mangler finansiering eller er ikke prioriterte i porteføljen.»
 - «En svakhet at planforslaget ikke vurderer risikoen for at ny Kvaløyforbindelse ikke blir finansiert. Dersom Flyplasstunnelen bygges og kostnadsrammen reduserer handlingsrommet i bypakken, kan ny forbindelse bli skjøvet ut i tid. Dette er en reell risiko som ikke er omtalt».
 - «Fylkeskommunedirektøren vurderer at selv mindre endringer i trafikkstrømmer kan få betydning for framkommelighet og trafikksikkerhet på Sandnessundbrua, særlig dersom ny Kvaløyforbindelse ikke realiseres innenfor samme tidsramme som Flyplasstunnelen.»

Årsdøgntrafikk

Beregningen av fremtidig ÅDT (Årsdøgntrafikk) skal legges til grunn for valg av dimensjoneringsklasse, og denne beregningen er utført etter anerkjent metodikk. Håndboka N500 *veg tunneler* er tydelig på at ved ÅDT over 12 000 så skal det være tunnelklasse E, og tunnelklasse E skal ha to løp med to kjørefelt i hver retning. Bruk av 30 km/t er et beregningsteknisk grep for å simulere effekten av tiltak på Erling Kjeldsens veg.

Statens vegvesen har nå nylig fått nyere data som underbygger at det er korrekt valg av tunnelstandard i forbindelse med en verdianalyse for NTP-prosjekter. Det er gjennomført transportmodellberegninger for det nye vegsystemet med forutsetning 60 km/t på Erling Kjeldsens veg. Selv med denne forutsetningen vil E8 Flyplasstunnelen ha en ÅDT på 12 400.

Som følge av de nye opplysningene som underbygger valg av tunnelstandard så kan det bli aktuelt å gjennomføre nytt møte med Fylkeskommunen for å ha dialog rundt innsigelsen.

Kollektivt og tilhørende gangfelt

Når det gjelder gangfelt mellom holdeplassene på Kvaløyvegen så står det i planbeskrivelsen at det skal etableres gangfelt mellom de to holdeplassene nord for rundkjøringen til Langnesvegen, og det legges opp til å kunne etablere et gangfelt sør for rundkjøringa. En planbeskrivelse legger føringer for planen og er viktig for tolkningen av plankartet og planbestemmelsene. Etablering av gangfelt betinger uansett et vedtak i form av en skiltplan.

En løsning kan være å revidere tekniske tegninger før oversendelse til politisk behandling.

Videre planprosess

Statens vegvesen, Avinor og Tromsø kommune skal nå starte vurderingen av innkomne innsigelser og merknader.

Det kan bli aktuelt med nye dialogmøter om de to nevnte temaene med Fylkeskommunen, men Statens vegvesen har akkurat mottatt uttalelsen med innsigelser. Statens vegvesen må presisere på nytt at hensikten med prosjektet er å flytte gjennomgangstrafikken fra dagens E8 til den nye tunnelen og dermed oppnå blant annet:

- Redusert trafikken i de høytrafikkerte kryssene langs Erling Kjeldsens veg
- Redusere støy og støv for de som bor og ferdes langs Erling Kjeldsens veg
- Avlastning av trafikken i Giæverbukta.
- Bedre framkommeligheten/reduert kjøretid mellom Breivika og Tromsø lufthavn for næringstrafikken.
- Et mer robust trafikksystem ved hendelser/beredskap.

Videre fremdrift er avhengig av omfanget av merknader og innsigelser, saksbehandlingstid hos Tromsø kommune og eventuelt hos Statsforvalteren vedr. meklings.