

Regionalt planforum 20. november 2025

Sted:	Digitalt på teams
Tid:	20. november 2025 kl. 13-14:30
Møteleder	Anne Øvrejorde Rødven
Referent	Pål Eskil Sneve

Sak 1: Plan 1972 Tromsø lufthavn

Deltakerliste

Sektormyndigheter		
Anne Øvrejorde Rødven	anne.ovrejorde@tromsfylke.no	TFK, plan
Pål Eskil Sneve	Paal.eskil.sneve@tromsfylke.no	TFK, plan
Thomas Bech	thomas.bech@tromsfylke.no	TFK, samferdsel
Claire Kvalheim Kieffer	claire.kieffer@tromsfylke.no	TFK, samferdsel
Jonny Berg	jonny.berg@tromsfylke.no	TFK, samferdsel
Mahan Salim	mahan.salim@tromsfylke.no	TFK, kultur
Siv Annie Henriksen	siv.henriksen@tromsfylke.no	TFK, kultur
Gaute Sletteland	gaute.sletteland@statsforvalteren.no	SF, plan
Mariann Lisbeth Larsen	mariann.larsen@vegvesen.no	Statens vegvesen
Pål J. Digernes	pal.digernes@vegvesen.no	Statens vegvesen
Jan Olsen	jan.olsen@kystverket.no	Kystverket
Forslagsstiller, Avinor		
Elin Nybak	elin.nybak@avinor.no	Avinor
Jenny L. H. Skjellnes	jlsk@cowi.com	Cowi
Tromsø kommune		
Rigmor Tonstad	rigmor.tonstad@tromso.kommune.no	
Erik Eidessen	erik.eidessen@tromso.kommune.no	
Guri Ugedahl	Guri.Ugedahl@tromso.kommune.no	
Hanne Marie Barriteau Siiri	hanne.siiri@tromso.kommune.no	

Ola Aronsen	Ola.Aronsen@tromso.kommune.no	
-------------	-------------------------------	--

Møtereferat

- Møteleder ønsket velkommen
- Praktisk info
- Opprop og presentasjon av de enkelte deltakerne

Presentasjon Tromsø kommune og Avinor

Tromsø kommune introduserte planforslaget i grove trekk. Til grunn for møtet ligger problemstillingene som kommunen har presentert i sitt innsendte forventningsnotat:

1. Løsning for bybussen, herunder behov for å snu og regulere busser, samt gangakser mellom terminal og utvidet holdeplass.
2. Forholdet til nullvekstmålet og mobilitetsplan.
3. Reguleringsspørsmål knyttet til hotell, herunder tilstrekkelig detaljeringsnivå. Det ble påpekt at detaljeringen per i dag er lav, med begrenset grunnlag for å ta stilling til tiltakets omfang og virkninger.
4. Hvordan kommunen juridisk skal forholde seg til Avinors masterplaner i planbehandlingen, herunder håndtering av et planmateriale som inneholder mange detaljer og valgmuligheter som tidvis kan berøre ulike – og delvis kryssende – interesser sett opp mot kommunens rolle som planmyndighet.

Det ble videre orientert om at arbeidet så langt i planprosessen primært har omhandlet publikumsområdene, og at dette også var hovedtema for møtet.

Det ble ikke stilt spørsmål til Tromsø kommunes innledende presentasjon.

Avinors presentasjon av planforslaget

Avinor presenterte planforslaget slik det foreligger. Det ble understreket at foreslått parkeringskapasitet på 1 030 plasser inkluderer både ansattparkering og parkering tilknyttet ny hotellvirksomhet. Avinor opplyste at de er åpne for å vurdere parkeringsdekningen nærmere, herunder om foreslått nivå er tilfredsstillende. Av hensyn til både tilbudet og de kommersielle interessene vil en oppskalering av parkeringskapasiteten være å foretrekke for Avinor.

Innspill fra sektormyndighetene og diskusjon

1. Løsning for bybuss

Troms fylkeskommune innledet og redegjorde for behovet for reguleringsareal for buss.

Det ble understreket at bussdriften forutsetter reguleringsplasser i umiddelbar nærhet til start- og endeholdeplassene på flyplassen. Dette er nødvendig for å hente inn forsinkelser, justere avgangstider, sikre sjåfører lovpålagte pauser og etablere et robust driftsopplegg. Reguleringsplasser

må være utformet slik at bussene ikke er til hinder for øvrig trafikk, og det må være mulig å vende bussene ved siste holdeplass.

Per i dag ender tre busslinjer ved flyplassen (linje 22, 24 og 26), i tillegg til flere passerende linjer. Det ble vist til at det fremover kan bli aktuelt at flere linjer starter og ender ved flyplassen for å sikre direkte kollektivtilbud til flere bydeler og regioner. Behovet ble anslått til minimum 2–3 reguleringsplasser per linje, avhengig av frekvens og reguleringsstid, og et samlet behov på opptil 10 plasser.

Dagens løsning ble beskrevet som midlertidig, og Troms fylkeskommune understreket at en permanent og langsiktig løsning må sikres i reguleringsplanen. Manglende reguleringsplasser vil kunne gjøre det umulig å starte og ende busslinjer ved flyplassen, noe som igjen kan bidra til økt bilbruk. Det ble foreslått et eget arbeidsmøte for å drøfte alternative løsninger.

Videre understreket Troms fylkeskommune behovet for å vurdere kollektivtilbudet i en helhetlig sammenheng, der nødvendig infrastruktur – herunder reguleringsplasser for buss – er avgjørende for å opprettholde dagens kollektivtilbud og -andel. Det ble vist til statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (SPR AM) som et sentralt verktøy for å unngå fragmenterte løsninger. Avslutningsvis påpekte Troms fylkeskommune at en detaljreguleringsplan som fjerner infrastruktur knyttet til rutebusstrafikken, etter deres vurdering kan være i strid med retningslinjene.

Troms fylkeskommune presiserte at behovet gjelder oppstillingsplass for om lag 10 busser, og at areal for dette må hensyntas i reguleringsplanen. Frem til en permanent løsning foreligger vurderes leie av dagens areal som en hensiktsmessig midlertidig løsning.

Avinors tilsvar:

Avinor viste til at arealet som Troms fylkeskommune i dag leier til bussregulering kan disponeres midlertidig frem til Avinor eventuelt får behov for arealet til annen virksomhet. Avinor understreket samtidig at arealene innenfor planområdet er avsatt til lufthavnformål, at lufthavnen er arealmessig presset, og at Avinor har behov for å disponere tilgjengelig areal. Avinor kan ikke se at et areal på inntil 10 dekar innenfor planområdet kan avsettes til bussreguleringsformål.

Videre redegjorde Avinor for at det legges til rette for tre holdeplasser ved terminalbygget, som etter deres vurdering er tilstrekkelige tiltak for busstrafikken. Areal for regulering av rutebuss ble ansett som et forhold Tromsø kommune har ansvar for å løse, og som må vurderes i egen planprosess i samarbeid med Troms fylkeskommune.

Arealknapphet

Det ble understreket at arealknappheten innfor planområdet er betydningsfull.

Alternativt oppstillingsareal:

Avinor viste til et mulig alternativt areal på motsatt side av fylkesvegen. Tromsø kommune opplyste at det foreligger politisk vedtak om ikke å arbeide videre med dette alternativet, og understreket at arealet ikke anses som realistisk.

2. Forholdet til nullvekstmålet og mobilitetsplan

Statsforvalteren viste til innspill i oppstartsvarselet om at nullvekstmålet må behandles som et eget tema i plansaken. Etter Statsforvalterens vurdering fremstår Avinors og Tromsø kommunes forståelse

av konsekvensene for nullvekstmålet som ulik. Tromsø kommune har beskrevet en forventet økning i biltrafikk som følge av kapasitetsøkning ved flyplassen med flere reisende, noe som vil kunne påvirke trafikkmønsteret.

Det ble understreket behov for å belyse i hvilken grad reisende benytter personbil til og fra flyplassen, og hva reguleringsplanen og kapasitetsøkningen samlet vil bety for personbiltrafikken.

Videre ble det pekt på at kommunen må redegjøre for hvorfor tiltaket eventuelt likevel kan anses akseptabelt innenfor nullvekstmålet sett i et helhetlig kommuneperspektiv. Enkeltplaner som isolert sett påvirker måloppnåelsen negativt, kan aksepteres dersom dette begrunnes godt og kommunen samlet sett kan vise at målsettingene oppfylles.

Statsforvalteren viste også til behovet for et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om forventet trafikkutvikling ved maksimal kapasitet på flyplassen, samt vurdering av relevante og hensiktsmessige avbøtende tiltak.

Statens vegvesen uttalte at det er vesentlig å legge til rette for å opprettholde dagens busstilbud for å ivareta nullvekstmålet. Bussreguleringsarealer i nær tilknytning til flyplassen ble fremhevet som nødvendige. Videre ble det henstilt om å regulere gangvegforbindelsen mellom terminalbygget og holdeplassene i plankartet, slik at løsningen blir juridisk bindende.

Parkering

Statsforvalter pekte på sammenhengen mellom parkeringsdekning og faktisk biltrafikk fremstår som uklar i planforslaget. At den totale parkeringsdekningen ikke økes innebærer ikke nødvendigvis at biltrafikken ikke vil øke, blant annet som følge av løsninger som «kiss and ride».

3. Regulering av hotell

Tromsø kommune påpekte at foreslått regulering for hotell har et uvanlig lavt detaljeringsnivå sammenlignet med andre detaljreguleringsplaner. Dette vurderes som utfordrende med hensyn til vurdering av virkninger og gir et begrenset grunnlag for politisk behandling når kommunestyret skal ta stilling til reguleringsplanen.

Statsforvalteren understreket at dette er siste plannivå, og at behovet for fleksibilitet må avveies mot hensynet til at detaljreguleringen skal fungere som et egnet og forutsigbart styringsverktøy. Økt detaljeringsgrad vil kunne redusere usikkerhet knyttet til virkninger.

Forslagsstiller opplyste at de vil forsøke å beskrive tiltaket mer presist innenfor rammene av plan- og bygningsloven, herunder gjennom byggegrenser og volum. Alternativet hadde vært å ta hotell ut av planen, men potensialet for lufthavn-hotell anses viktig og ønskes videreført.

4. Avinors Masterplan

Tromsø kommune påpekte at Avinors masterplaner ikke har juridisk virkning, og tok opp spørsmålet om i hvilken grad disse skal tillegges vekt i planbehandlingen.

Statsforvalteren presiserte at plan- og bygningsloven, statlige planretningslinjer og øvrig overordnet regelverk utgjør kommunens styringsgrunnlag i planbehandlingen, og at en masterplan ikke kan overstyre disse.

Avinor redegjorde for at masterplanen er en overordnet arealdisponeringsplan for eget bruk, og uttrykte vilje til å vurdere tiltak som kan bidra til å imøtekomme nullvekstmålet, herunder grep som legger mindre til rette for personbilbruk.

Annet

Dokumentasjon av planens virkninger

Troms fylkeskommune understreket at forslagsstiller må dokumentere virkningene av planforslaget gjennom planmaterialet. Dersom reguleringsareal for buss ikke ivaretas i planen, vil minimum 50 % av busstilbudet til flyplassen måtte reduseres. Troms fylkeskommune opplyste å ha dokumentasjon som underbygger dette. Et slikt bortfall må belyses og vil kunne utfordre statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Etter Troms fylkeskommunes vurdering kan det ikke vedtas en reguleringsplan som undergraver nasjonale mål.

Kystverket understreket at planarbeidet må redegjøre for mulige virkninger for sjøtrafikken, og viste blant annet til at AIS-led går i ytterkant av planområdet.

Prosess og videre vei

Avslutningsvis stilte Tromsø kommune spørsmål ved hvilken risiko for innsigelse som foreligger dersom planforslaget legges ut til offentlig ettersyn slik det foreligger.

Statsforvalteren svarte at innsigelse kan være aktuelt knyttet til SPR AM, da kommunen har plikt til å redegjøre for nullvekstmålet som et eget tema. Per nå vurderes denne redegjørelsen som mangelfull.

Troms fylkeskommune uttalte at det kan foreligge grunnlag for innsigelse knyttet til kollektivløsninger og SPR AM. Dersom forholdene ikke løses, vil det være aktuelt å legge planforslaget frem for fylkesutvalget til videre vurdering.

Statens vegvesen uttalte at innsigelse ikke kan utelukkes dersom dagens busstilbud ikke kan opprettholdes, og understreket at dette er vesentlig for å ivareta nullvekstmålet.

Avsluttende

Tromsø kommune takker for gode og oppklarende innspill til det videre arbeidet.