



# Statens vegvesen

## Notat

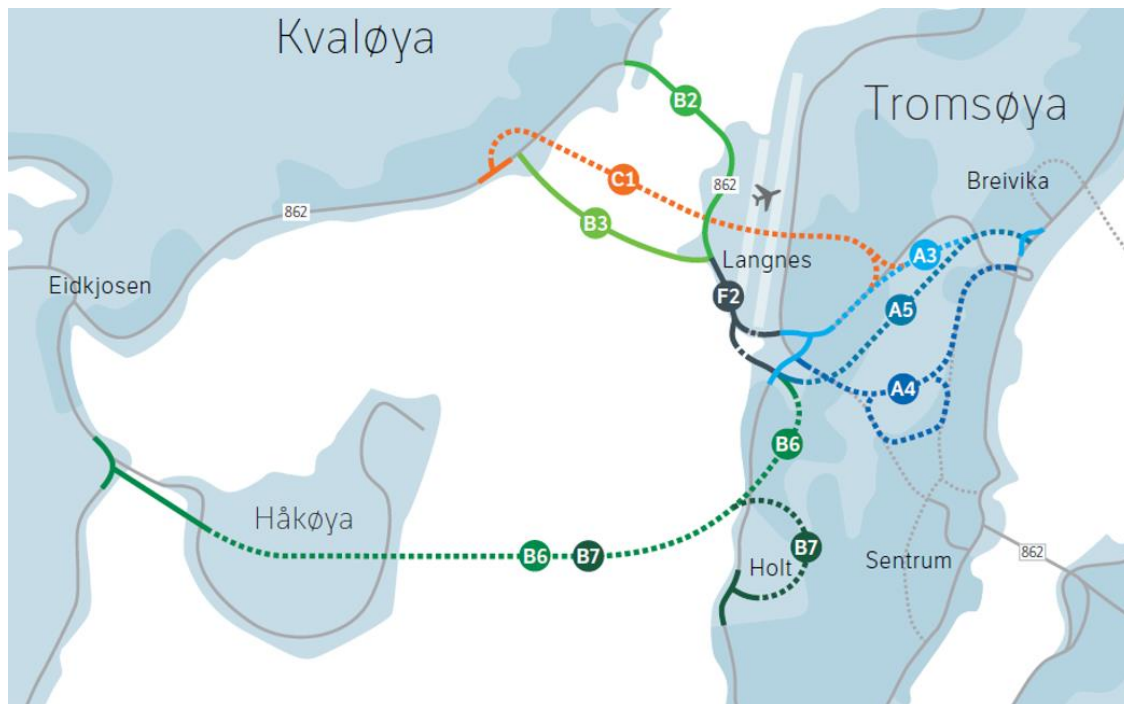
**Til:** Tromsø kommune  
**Fra:** Statens vegvesen  
**Kopi til:** Troms fylkeskommune

**Saksbehandler:** Veronica Wiik  
**Tlf saksbeh.** 91382147  
**Vår dato:** 29.08.19

## Kostnader Håkøyforbindelse

Statens vegvesen har fått flere henvendelser den siste tiden om kostnader for en ny forbindelse til Kvaløya i form av trase via Håkøya. Dette alternativet ble i kommundelplanarbeidet for ny Kvaløyforbindelse (2014–2016) omtalt som B6 og B7. Det som skiller alternativene er påhugg/tilkopling på vestsiden av Tromsøya (henholdsvis Holtområdet og området ved Postterminalen).

I planarbeidet ble 13 kombinasjoner konsekvensutredet:



Kommunestyret vedtok i mai 2016 alternativ B3 bru mellom Langnes og Selnes.

Dette redegjorde Statens vegvesen for når planen ble oversendt Tromsø kommune i 2016 om alternativene via Håkøya:

- **Innsigelse fra Fylkesmannen**  
Fylkesmannen hadde i 2016 innsigelse til ny Kvaløyforbindelse via Håkøya som B6 eller B7, med bakgrunn i statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Statens vegvesen sluttet seg til Fylkesmannens innsigelse til ny Kvaløyforbindelse som B6 eller B7.
- **Prinsippene for samordna bolig, areal og transportplanlegging ble vektlagt i måloppnåelsen for ny forbindelse til Kvaløya.** De statlige planretningslinjene gir anvisning om at planlegging skal skje slik at transportbehovet kan begrenses. Det skal legges vekt på at vekst og utvikling av tettsteder bør primært skje ved høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Alternativene som går via Håkøya vil indirekte legge til rette for uheldig byspredning. Det vil gå svært lang tid før Håkøya oppnår tilstrekkelig befolkningsgrunnlag for at en skal kunne etablere gode løsninger for kollektiv, gående og syklende, samt annen nødvendig infrastruktur for å begrense bilbruk. Alternativene som går via Håkøya vurderer vi derfor til å være i vesentlig strid med nasjonal politikk innenfor miljøvennlig byutvikling og Statlige planretningslinjer for bolig areal og transportutvikling.
- **Dårlig måloppnåelse for alle alternativ som inneholder B6 og B7, i tillegg svært høye investeringskostnader og mest negativ nettonytte.**
- **Kostnader for B3 (vedtatt alternativ bru Langnes – Selnes) var i 2016 oppgitt til 1,4 mrd NOK. Seinere anslag gjort i og oppdatert til 2019 kroner er denne nå kostnadsberegnet til 1,7 mrd NOK.**
- **Kostnader for B6 var i 2016 oppgitt til 2,1 mrd NOK (2015 kr) – Ett tunneløp**
- **Kostnader for B7 var i 2016 oppgitt til 2,2 mrd NOK (2015 kr) – Ett tunneløp**

### **Oppdaterte kostnader ved gjennomgang 29 august 2019**

Kostnadsvurderingen er gjort for B6 og B7 alternativene. Det er også sett på kostnader for tunnel med to løp (krav ved årstdøgntrafikk større enn 8000, dette med bakgrunn i pågående debatt/politiske ambisjoner om høy boligutnyttelse/ny bydel og større ÅDT enn hva som er prognostisert i forhold til kommunens arealplan. Det er i tillegg sett på nødvendig behov for oppgradering/tilkopling tilstøtende vegnett og kostnader for dette. Usikkerhetsnivå er på +/- 25 %. Tall oppgis i 2019 kr, gjeldende håndbøker og tunnelsikkerhetsforskrift er lagt til grunn.

	Ett løp (T10,5) ÅDT mindre enn 8000 2019 kr	To løp (2X9,5) ÅDT større enn 8000
B6 – Langnes/Giæverbukta til Håkøya	2,8 mrd NOK	4,7 mrd NOK
B7 – Holt til Håkøya	2,9 mrd NOK	4,9 mrd NOK

En forbindelse via Håkøya vil for de fleste bosatt på Kvaløya og Eidkjosen i dag betyr en lengre reiseveg.

Se kart nedenfor.

### Avstand Langnes - Storelva



# Ny rundkjøring v/Postterm. Langnes til kryss Eidkjosen

