



## Ny utredning av Stad skipstunnel prosjektet

Måløy, 15.06.20

Samferdselsdepartementet har informert Kystverket om at Atkins har fått oppdraget med å foreta en oppdatert ekstern kvalitetssikring (KS2) av forprosjekt for Stad skipstunnel. Stad skipstunnel prosjektet var igjennom ekstern kvalitetssikring (KS2) i 2018. En ny oppdatert KS2 er nok en utsettelse av prosjektet, og oppfattes som en trenering av prosjektet. Det er svært uheldig at Stad skipstunnel, som er et så viktig prosjekt for næringsliv og verdiskapning på kysten, og dermed en svært viktig del av inntektsgrunnlaget for Norge, blir utsatt for utallige konsekvensutredninger og kvalitetssikringsprosesser. Stad skipstunnel er en nødvendig investering i det Norge skal leve av i fremtiden, og nå må regjeringen prioritere og investere i verdiskapningsprosjektet Stad skipstunnel.

Styringsgruppen for Stad skipstunnel har tidligere fått signaler fra samferdselsministeren om at prosjektet var nok utgreid, og at han jobbet for å få prosjektet inn på neste års statsbudsjett. Styringsgruppen for Stad skipstunnel har derfor bedt om et snarlig møte med samferdselsministeren for å få vite hvilke konsekvenser denne nye kvalitetssikringen har for framdriften i prosjektet.

Stad skipstunnel er fullfinansiert i Nasjonal transportplan (2,9 mrd. kroner), og stortinget har vedtatt byggestart for Stad skipstunnel i inneværende stortingsperiode (2017-2021). Dermed er statsbudsjettet for 2021 siste sjanse for å innfri tidligere løfter fra regjering og storting. Kystverket er klare for byggestart og venter kun på klarsignal og oppstartbevilgning fra regjeringen.

### Bakgrunn

Kystverket hadde utarbeidet et forprosjekt for Stad skipstunnel (2017), og det var dette forprosjektet som var igjennom ekstern kvalitetssikring (KS2) i 2018. Kvalitetssikringen ble gjennomført av Atkins og Oslo Economics på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. De skulle kvalitetssikre tallene og løsningene som Kystverket hadde lagt til grunn for prosjektet i sitt forprosjekt.

KS2 rapporten kom fram til at det var sannsynlig at Stad skipstunnel ville koste 3,8 mrd. kroner, ca. 1 mrd. dyrere enn forprosjektet til Kystverket (2017). Økningen skyldes i hovedsak prisjustering fra 2016 til 2018 kroner, og at de generelt hadde lagt på alle mulige usikkerhetsmarginer og påslag på kostnadene. Kvalitetssikrerne tenkte også svært konservativt og forsiktig når det gjaldt inntektssiden og nytteverdiene av Stad skipstunnel. Viktige positive nytteeffekter som verdien av overført trafikk fra veg til sjø, trygghet, positive effekter for fiskerinæringen, næringseffekter som resultat av bedre kommunikasjon (hurtigbåtforbindelse) og økt internasjonal utenlandsk turisme var ikke pris- og verdisatt eller nevnt i det hele tatt.

På den bakgrunn sendte derfor departementet Kystverket en bestilling 14.12.2018 om å gjennomgå prosjektet med formål om å få ned kostnadene. I rapporten «Stad skipstunnel. Videreutvikling og prosjektoptimalisering» som Kystverket sendte over til Samferdselsdepartementet 15. juni 2019, så viser Kystverket at de har gått igjennom de mest kostnadsstunge delene av prosjektet for å identifisere, utrede og dokumentere muligheter for å gjennomføre reduksjoner i prosjekt. Arbeidet med rapporten ble ledet av Concreto med sentrale bidrag fra Kystverket, SINTEF, Dr. Techn. Olav Olsen, Norconsult og Multiconsult. Kystverket så nærmere på følgende tema for å identifisere alternative og billigere løsninger: Entringskonstruksjoner, ledekonstruksjoner, bergsikring, gjennomføringsstrategi (tunneldrift), massehåndtering (uttransport og deponering av masser), vegbru over Moldefjorden, vann- og frostsikring, og brann, rømning og ventilasjon. I optimaliseringsprosessen har man valgt å fjerne gangbane i tunneltaket, forkorte transporter av tunnelmasse ved å benytte sjødeponi og gått for billigere entringskonstruksjoner. Dr. Techn. Olav Olsen har på oppdrag for Kystverket utarbeidet en ny løsning for entringskonstruksjonene som innebærer reduserte entringskonstruksjoner på begge sider av tunnelen. Fjellkvaliteten var dessuten bedre enn først antatt, og dette har også redusert kostandene ved bergsikring betydelig.

Kystverket viser i rapporten at de kan bygge Stad skipstunnel for ca. 2,7 mrd. kr., noe som er nærmere 300 mill. kr. under kostnadsrammen i Nasjonal transportplan. De viser også at samfunnsnyttien er økt med ca. 1 milliard kroner sammenlignet med KS2. Kystverket foreslår videre en fremdriftsplan med byggestart i 2021 og åpning av verdens første skipstunnel i 2025.

Men nå skal altså prosjektet tilbake til de samme kvalitetssikrerne i Atkins for enda en ny vurdering.

Stad skipstunnel er det eneste store investeringsprosjektet i Nasjonal transportplan innenfor sjøtransport. Prosjektet er støttet av et samlet Vestland og næringsliv langs hele kysten. Både Møre og Romsdal og Vestland fylke, samt Vestlandsrådet, har prioritert Stad skipstunnel i sitt innspill til ny Nasjonal transportplan, og forventer at Stad skipstunnel får oppstartbevilgning i 2021, i tråd med stortinget sitt vedtak om byggestart i inneværende stortingsperiode (2017-2021).

Stad skipstunnel har også sterk støtte fra NHO, LO, Norges Fiskarlag, Kystrederiene, Bellona, Mowi, Havila og Hurtigbåtforbundet.

Nå er det på tide med handling og ikke flere utsettelse for Stad skipstunnel prosjektet!  
Nå må regjeringen følge opp gjeldende Nasjonal transportplan og starte byggingen i 2021!

Med vennlig hilsen

**Styringsgruppen for Stad skipstunnel:**

Rolf Domstein (næringslivsleder/styreleder)  
Jon Askeland (fylkesordfører Vestland)  
Kjell Ingebrigtsen (Norges Fiskarlag)  
Tor Arne Borge (Kystrederiene)  
Grete Karin Berg (NHO Vestlandet)  
Nils P. Støyva (LO Vestland)  
Ottar J. Aare (Hurtigbåtforbundet)  
Lena Landsverk Sande (ordfører Vanylven kommune)  
Svein Gjølseth (Vanylven Utvikling)  
Alfred Bjørlo (ordfører Stad kommune)  
Olav Hjelle (Stad Vekst)  
Ola Teigen (ordfører Kinn kommune)  
Randi Humborstad (Måløy Vekst)