

2021

STAD SKIPSTUNNEL

VERDENS STØRSTE SKIPSTUNNEL





Kontakt

Randi P. Humborstad
Daglig leder Måløy Vekst
randi@maloyvekst.no
www.maloyvekst.no
www.skipstunnel.no

Stad skipstunnel

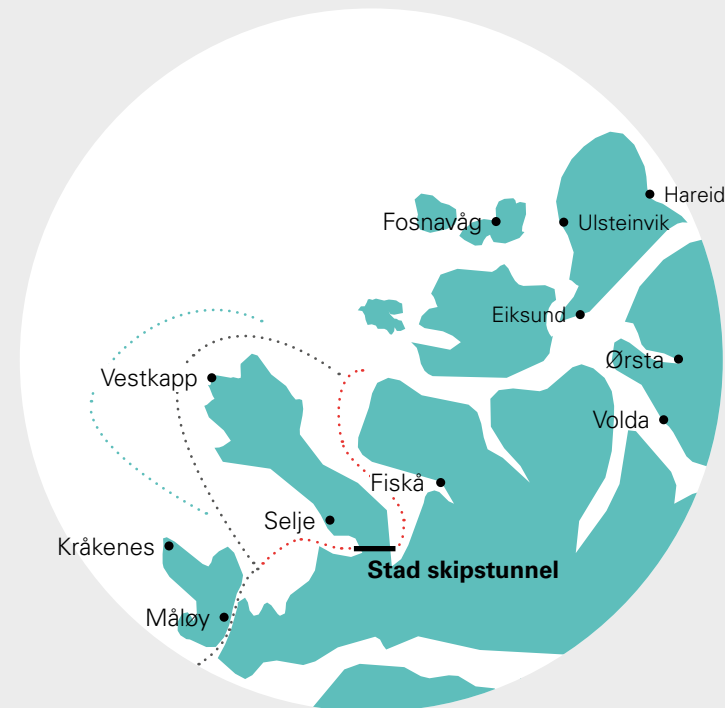
v/ Måløy Vekst
Gate 1, nr. 80
6700 Måløy

Stad skipstunnel er en investering i det Norge skal leve av i framtida. En stor del av verdiene vi skal leve av er knyttet til kysten og havet. Sjømatnæringen er spådd en formidabel vekst, og norsk maritim næring er helt i verdenstoppen med å gjøre sjøtransporten utslippsfri. Sjøen er framtidens transportåre, og Stad skipstunnel vil gjøre sjøtransporten tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig. Stad skipstunnel er nødvendig for å nå politiske mål om å flytte transport fra veg til sjø, og vil legge til rette for trygg og miljøvennlig sjøtransport i kyst- og havnæringene i framtida.

Stad skipstunnel vil knytte Vestlandet og kysten tettere sammen. Med realisering av en hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund vil vi skape en ny bo- og arbeidsmarkedsregion fra Ålesund, via den maritime klyngen på søre Sunnmøre, til de sterke næringslivsbyene Måløy og Florø. Planene om verdens første skips-tunnel har fått stor internasjonal oppmerksomhet og vil bli en stor turistattraksjon som vil tiltrekke seg turister fra hele verden.

STAD SKIPSTUNNEL PÅ KARTET

- Hovedled for skipstrafikk
- Ny hovedled ved realisering av skipstunnel
- Seilas ved stor sjø



Norskehavet



“

Vi er avhengige av gode og sikre transportløsninger for å ta unna veksten som kommer i transport av sjømat. Derfor støtter vi Stad skipstunnel.

ASGEIR HASUND, REGIONDIREKTØR I MOWI



foto: Thomas Bickhard, © Bickhard

Trygghet langs Vestlandskysten

Stad skipstunnel vil sikre en tryggere og mer effektiv seilas forbi Stadhavet, det mest værutsatte og farligste havstykket vi har langs norskekysten.

Kråkenes fyr, som ligger like sør for Stad, er den meteorologiske værstasjonen med flest stormdøgn, enkelte år over 100 stormdøgn. Vind-, strøm- og bølgekombinasjonen rundt denne kystlinjen gjør strekningen til et spesielt krevende område langs norskekysten.

Kombinasjonen av havstrømmer og undersjøisk topografi skaper spesielt komplekse og uforutsigbare bølgeforhold. Svært høye bølger på opptil 30 meter kan komme fra ulike kanter samtidig og skape kritiske situasjoner for fartøy. Tunge bølger kan også henge igjen flere dager etter at vinden har stilnet, noe som igjen fører til vanskelige seilingsforhold selv på stille dager.

Bare siden 2. verdenskrig har det vært en rekke skipsforlis og nesten-ulykker på Stadhavet, og 34 mennesker har druknet. Realisering av Stad skipstunnel vil bety mye for sikkerheten til sjøfarende og for tryggheten til pårørende. Prognoser om hyppigere ekstremvær, og generell mindre aksept for risiko i samfunnet, øker behovet for tunnelen ytterligere.

Økt verdiskaping i næringslivet

For nærskipsfarten vil Stad skipstunnel bety sikre leveranser, mindre ventetid, kortere transporttid, og at kvaliteten på råvarer som skal fraktes forbi Stad holder seg god. Fiskebåter, brønnbåter, servicebåter, containerskip og hurtigbåter vil ha daglig nytte av tunnelen.

Ved dårlig vær ønsker ikke fiskebåter å krysse Stadhavet for å levere, grunnet ventetid og kvalitetsforringelse på fangsten. Det blir da færre aktuelle mottakssteder og fiskerne får dårligere priser. Også oppdrettsnæringen har tapte inntekter grunnet ventetid i fabrikk. Verdens største oppdrettsselskap, Mowi, har derfor engasjert seg sterkt for Stad skipstunnel. Mowi har et av verdens største mottaksanlegg for laks på Eggesbønes, på nordsida av Stadlandet, og de fleste av sine oppdrettsanlegg sør for Stad. Stadhavet er en utfordring for brønnbåter, servicefartøy, behandlingsfartøy og ikke minst slep av utstyr til næringen som må gå over det utsatte havområdet. Rostein, et av de største brønnbåtrederiene i landet, som frakter laksen til lakseslakteriet på Eggesbøneset, oppgir at 20% av brønnbåtene blir forsinket på grunn av værforholdene på Stad.

Norge har ambisjon om å bli verdens fremste sjømatnasjon, og norsk sjømatnæring er spådd en formidabel vekst i fremtiden. Bygging av Stad skipstunnel er viktig for å fremme denne veksten.

“

Skal vi eksportere laks fra Trøndelag til kontinentet kan vi ikkje risikere at laksen blir ståande på Stad å stampe i uvêr. Då blir den servert som rakfisk, og ikkje sushi når den kjem på kontinentet.

TOR O. SANDVIK, FYLKESORDFØRER I TRØNDELAG

Mer gods fra veg til sjø

En tryggere og mer effektiv seilas forbi Stad vil legge til rette for at mer gods kan transporteres sjøveien, noe som betyr færre fullastede vogntog med fisk gjennom det sentrale Østlandet. Fra hele kysten eksporterer vi stadig mer fersk fisk til kontinentet. I dag går mye av varetransporten med trailer, noe som i stor grad skyldes ulempene ved å runde det usikre Stadhavet. Stad skipstunnel vil sikre god fremkommelighet og regularitet for sjøtransport rundt Stad, og vil bidra til å flytte tungtrafikk vekk fra et overbelastet veinett. Dette vil spare både driftsutgifter og miljø, og føre til spart slitasje på veinettet.

Den norske sjømatnæringen er spådd en formidabel vekst i fremtiden, mens kapasiteten og standarden på norske veier allerede er sprengt. Stad skipstunnel er viktig for å få regularitet og mer sjømateksport på kjøll, og tunnelen vil kunne åpne nye transportløsninger for fersk sjømat med hurtiggående båter til kontinentet.

Miljøgevinster

Realisering av Stad skipstunnel vil bety kortere reisetid, mindre drivstoffbruk og opp mot 60 prosent mindre CO₂-utslipp. Dette viser en rapport som er utarbeidet av Kongsberg Maritime*. I rapporten har de sett på forskjeller i drivstoff-forbruk og utslipp av CO₂ mellom å gå ytre lei på Stadhavet, og indre lei med en tenkt rute via skipstunnelen. Sammenligningen viser en betydelig forskjell mellom de to alternative rutene i favør av å gå i skips-tunnelen under bølgeforhold som er normalt for Stadhavet i vinterhalvåret.

Kongsberg Maritime har sett på forskjeller i drivstoff-forbruk og utslipp av CO₂ mellom å gå ytre lei på Stadhavet, og indre lei med en tenkt rute via skipstunnelen. Sammenligningen viser en betydelig forskjell mellom de to alternative rutene i favør av å gå i skipstunnelen under bølgeforhold som er normalt for Stadhavet i vinterhalvåret. Drivstoff-forbruket blir redusert med mellom 60% (for skip på ca. 40 meter) til 30% (skip rundt 140 meter) når de går en tenkt skipstunnel rute.

*Rapport: «Drivstoff- og tidsforbruk ved passering av Stad og gjennom tunnel», Rolls Royce Marine, 15. november 2018

Utvikling av regionen

Stad skipstunnel vil gi positive ringvirkninger for en region med et stort potensiale for næringsutvikling, men med behov for bedre transportmuligheter. Kommunikasjonene hindrer pendling langs kysten, og gir små og usammenhengende bo- og arbeidsmarkeder.

Kun med en skipstunnel gjennom Stad vil man kunne etablere ny sammenhengende hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund. Et slikt hurtigbåttilbud vil knytte sammen regioner, og det vil bli mulig å dagpendle mellom kommunene nord og sør for Stad. Det rådgivende ingeniørselskapet, Cowi, har på oppdrag fra Vestlandsrådet*, utredet en sammenhengende hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund. Cowi konkluderer med at båt vil være en styrke både for næringsutvikling generelt og utvikling av reiselivsnæringen i området. Stad skipstunnel åpner opp for en utvidet bo- og arbeidsmarkedsregion fra Ålesund, via den maritime klyngen på søre Sunnmøre, til de sterke næringslivsbyene Måløy og Florø.

* Rapport: «Utgreiing av hurtigbåtrute Bergen-Ålesund», Cowi, 4. mars 2019



Turistattraksjon

Planene om verdens første skipstunnel har fått stor internasjonal oppmerksomhet, og vil tiltrekke seg turister fra hele verden. Tunnelen har ført til en stor satsing på reiseliv i regionen, noe som vil føre til økt verdiskapning og sysselsetting. Regionen har mange «fyrtårn» og potensiale til å tiltrekke seg flere turister. Skipstunnelen vil gjøre regionen mer tilgjengelig for turisme og binde sammen mange reisemål og attraksjoner.

Havila Kystruten, som skal seile fire skip på Kystruta Bergen-Kirkenes fra 2021, vil seile igjennom Stad skipstunnel på grunn av sikkerhet og regularitet, og bruke Stad skipstunnel aktivt i markedsføring i møte med det internasjonale reiselivsmarkedet. Stad skipstunnel vil bety mye for regionen, Vestlandet og Norge som reisemål.

Andre spennende aktiviteter og attraksjoner i regionen;

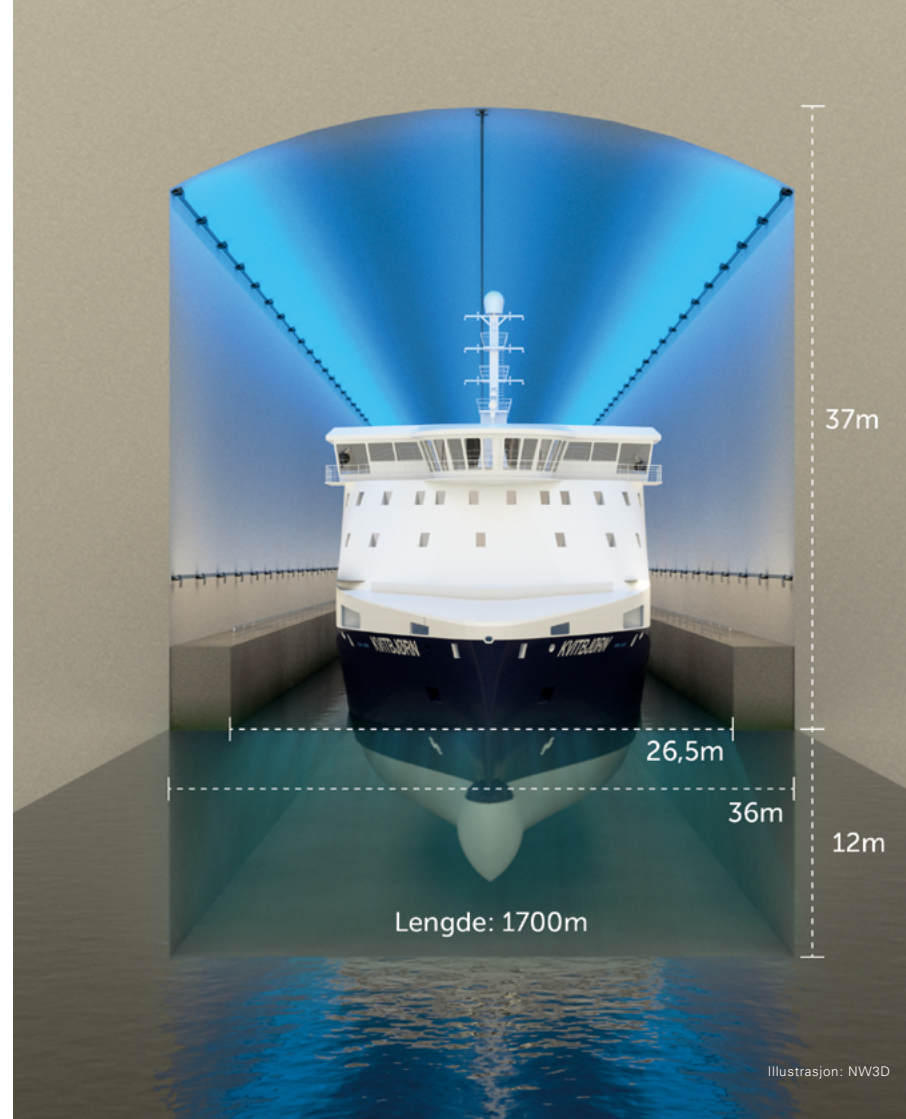
- Opplev kystbyen Måløy med sin flotte gatekunst, og et besøk hos Måløyraidsenteret som viser den dramatiske historien bak Måløyraidet i 1941
- Kråkenes fyr - Fyret er både nasjonalt og internasjonalt kjent for sitt tøffe vær, og ligger på en klippe med Stadhavet som nærmeste nabo
- Refviksanden - Den 1,5 km lange sandstranda er med sin kritthvite skjelstrand en av Norges fineste badestrender
- Kannesteinen - spesiell stettformet stein som har blitt formet av havet og bølger gjennom tusener av år
- Selja kloster og legenden om St. Sunniva
- Det spektakulære utsiktspunktet Vestkapp med panoramautsikt over det fryktede Stadhavet
- Surfemiljø og kritthvite strender i Hoddevika og Ervika
- Via Ferrata til Europas høyeste sjøklippe, Hornelen
- Opplev det idylliske fiskeværet Kalvåg og den flotte Grotlesanden



Fakta om Stad skipstunnel

Stad skipstunnel vil bli verdens største skipstunnel. Stad skips-tunnel vil være 1,7 kilometer lang, 37 meter høy, ha en bredde på 36 meter, og vil kunne gi fartøy på størrelse med Hurtigruta tryggere seilas i det værutsatte Stadhavet. I følge Kystverket kan 81 prosent av dagens skipstrafikk bruke tunnelen. Tunnelen skal ikke være brukerfinansiert, det vil si gratis passering. Trafikken skal dirigeres fra trafikksentralen på Fedje. Båtene som passerer vil få passeringstider fra trafikksentralen, på samme måte som

slot-tider for fly. Nyttetraffikken vil bli prioritert, og da spesielt hurtigbåter, men lystbåter og andre fartøy kan også bruke tunnelen. Fartsgrensen gjennom tunnelen blir trolig åtte knop for hurtigbåter, som da vil bruke ti minutt gjennom tunnelen. Byggingen av Stad skipstunnel er basert på kjent teknologi, og de store mengdene med overskuddsmasse vil kunne benyttes til å etablere nye næringsareal, og styrke eksisterende næringsliv i regionen.



Status prosjektet

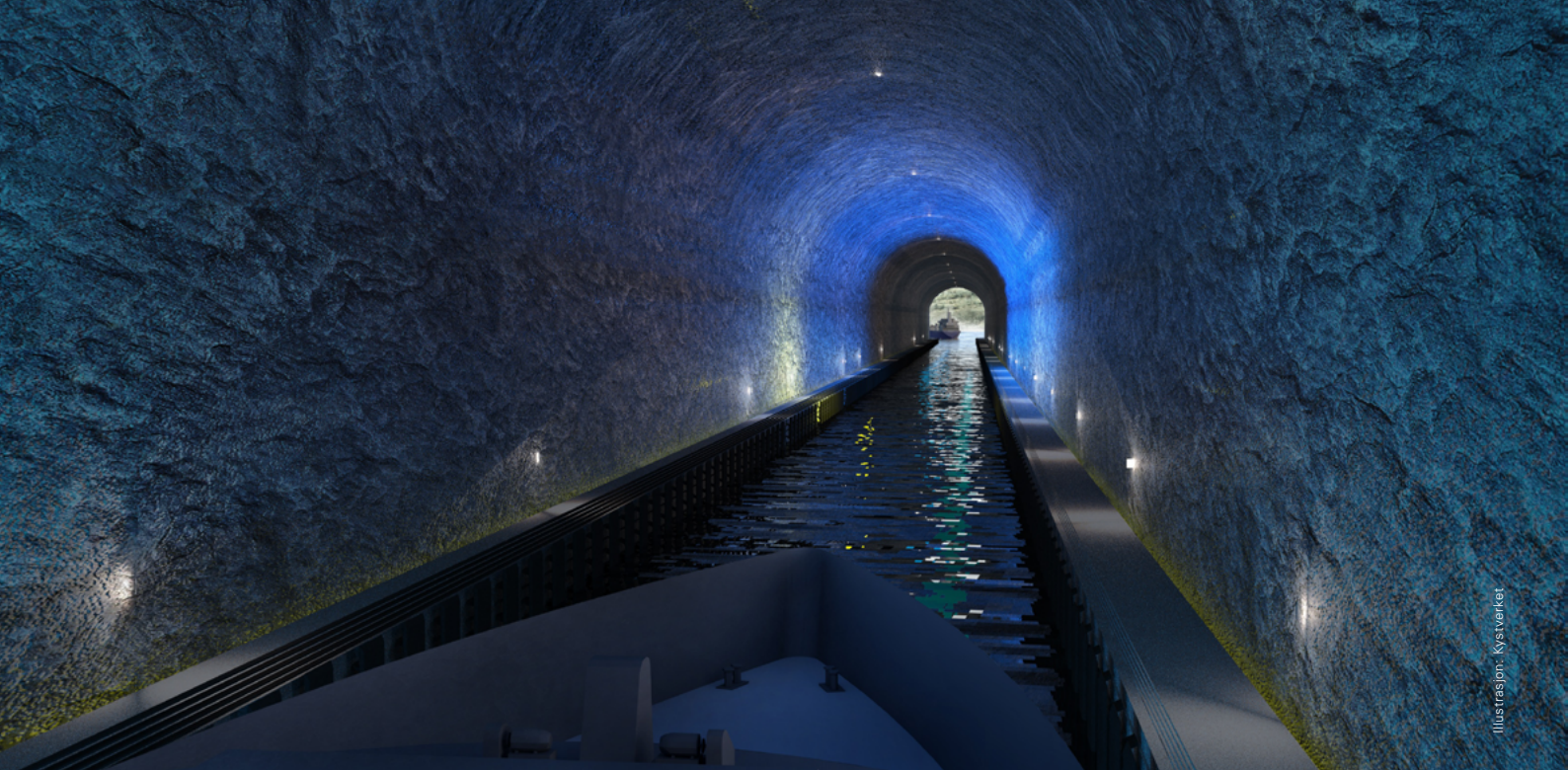
Det er nå gitt grønt lys for bygging av Stad skipstunnel, og det er satt av midler til oppstart av Stad skipstunnel på statsbudsjettet for 2021. Prosjektet er kostnadsberegnet til å koste 3,45 milliarder kroner å bygge. Kystverket tror det er mulig å starte byggingen i slutten av 2021, og ha åpning av verdens første skipstunnel i 2025.

Byggingen av Stad skipstunnel blir mer som å bygge en stor og lang fjellhall enn som en tunnel, og det vil bli benyttet topp ekspertise på den typen arbeid. Kystverket planlegger konvensjonell sprengning med tunnelborerigg og pallerigg.

«Stad skipstunnel er et spennende prosjekt, som er unikt i verdenssammenheng. Det har vært en lang reise, og midlene har ikke alltid strukket til. Etter budsjettforhandlingene har det kommet penger til oppstart i 2021. Det betyr at prosjektet blir gjennomført. Dette er en stor dag for nordvestlandet», sier samferdselsminister Knut Arild Hareide.

Realisering av Stad skipstunnel er god:

- samferdselspolitikk
- miljø- og klimapolitikk
- næringspolitikk
- distriktpolitikk



Illustrasjon: Kystverket



WWW.SKIPSTUNNEL.NO

Design / Layout: BYRR