

STAD SKIPSTUNNEL

VERDENS STØRSTE SKIPSTUNNEL

2024





Kontakt

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

Kystverket skal bygge verdens største skipstunnel:

www.kystverket.no

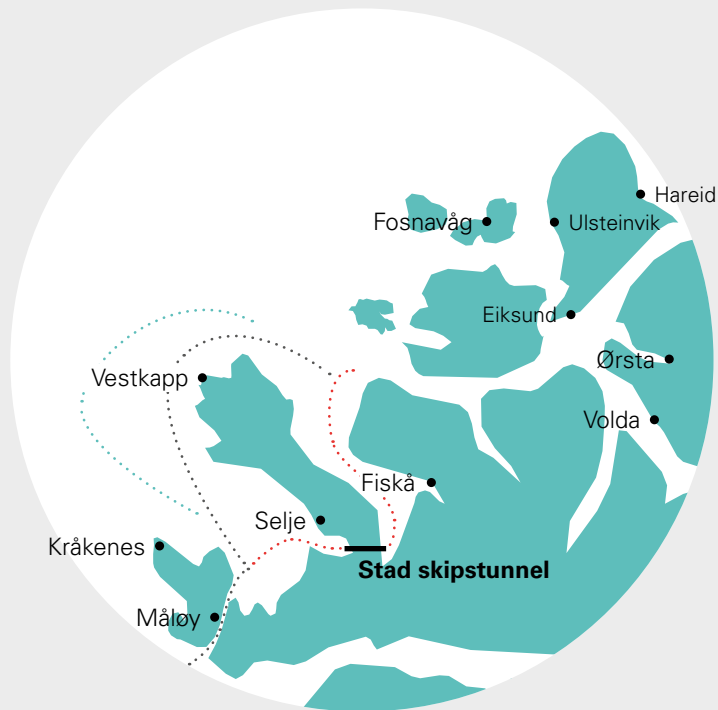
Stad skipstunnel - en nødvendig investering for fremtiden

Stad skipstunnel er en investering i det Norge skal leve av i fremtiden. En stor del av verdiene vi skal leve av er knyttet til kysten og havet. Stad skipstunnel vil gjøre sjøtransporten tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig. Seiling gjennom en skipstunnel vil gi kortere reisetid, mindre drivstoffbruk og opptil 60 % mindre CO₂-utslipp for skip. Norsk maritim næring er helt i verdenstoppen med å gjøre sjøtransporten utslippsfri, men vi trenger Stad skipstunnel som en trygg og effektiv transportåre for å flytte mer gods fra vei til sjø. Den norske sjømatnæringen er spådd en formidabel vekst i fremtiden, men kapasiteten og standarden på norske veier er sprengt.

Stad skipstunnel vil knytte Vestlandet og kysten tettere sammen. På kysten er det hurtigbåtene som er vår jernbane, og på Vestlandet kommer det snart utslippsfrie hurtigbåter som vil knytte kysten sammen. Stadhavet er en barriere for all kysttrafikk. I dag stopper hurtigbåten fra Bergen nordover kysten, rett før Stad, fordi Stadhavet er for røft og vanskelig med over 100 dager med storm enkelte år. Stad skipstunnel vil muliggjøre hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund, noe som vil styrke videre næringsutvikling, mobilitet og sysselsetting på kysten. Steinmassene fra Stad skipstunnel skal brukes til nye næringsareal som vil skape mange hundre nye arbeidsplasser i regionen. Planene om verdens første skipstunnel har fått stor internasjonal oppmerksomhet og ført til en stor satsing på reiseliv i regionen, noe som vil føre til økt verdiskaping og sysselsetting.

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 i sjømatnæringen.
Derfor støtter vi Stad skipstunnel.

ASGEIR HASUND, REGIONDIREKTØR I MOWI



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 stilet, noe som igjen fører til vanskelige seilingsforhold selv på stille dager.

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

* Innlegg: «Stad skipstunnel er et viktig verdiskapingsprosjekt for landet», Linn Therese Skår Hosteland, Næringspolitisk rådgiver – Kystrederiene, 14.sept. 2022.

Økt verdiskaping i næringslivet

Det er svært mye både nasjonal og internasjonal næringsrelatert trafikk rundt Stad, bl.a. innen fiskeri og havbruk, verftsbransjer/ maritim industri, bergverk og turisme. Stadhavet er en barriere for all kysttrafikk. 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. I følge Kystrederiene vil 80% av medlemmene deres sine fartøy benytte seg av skipstunnelen*.

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 oppdrettselskap, 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.

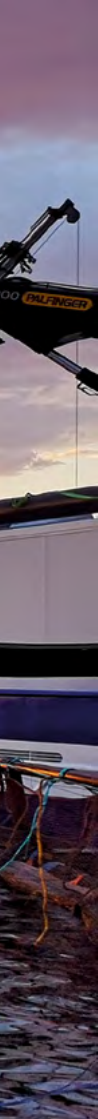
Norge har ambisjon om å bli verdens fremste sjømatnasjon, og norsk sjømatnæring er spådd en formidabel vekst i fremtiden. Bygging av Stad skipstunnel er viktig for å fremme denne veksten.

“

Skal vi eksportere laks fra Trøndelag til kontinentet kan vi ikke risikere at laksen blir stående på Stad å stampe i uvær. Då blir den servert som rakkfisk, og ikke sushi når den kjem på kontinentet.

TORE 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. Prognoser gjort av Statens Vegvesen m.fl. viser at transportbehovet vil øke frem mot 2050, og at 70% av veksten vil komme på land. Dette konkluderer de med at dagens vegnett ikke er bygd for¹. 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.

Norges klimamål frem mot 2030 er å kutte minst 55% i klimagassutslippene, samtidig som man har mål om eksportøkning på 50%, i følge Hurdalsplattformen. Dette er et bærekraftsparadoks som utbyggingen av Stad skipstunnel kan bidra til å løse.

¹ Utgreiing: «Utfordringer i transportkorridorer og byområder», Statens Vegvesen m.fl., 19.januar 2023.

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 Maritime². 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 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 rute gjennom Stad skipstunnel.

Også Det Norske Veritas slår fast at klimagassutslippene og energiforbruket vil kunne bli redusert med 60-80% dersom trailere erstattes med skip og veibasert frakt blir til sjøbasert frakt³. I følge dem er det innlysende at last må flyttes fra land til sjø.

Stadhavet skaper mange farlige situasjoner. Konsekvensen kan være tap av menneskeliv, oljesøl og materielle skader i et område med stor miljøverdi og biologisk mangfold.

Utslipp i området vil true noen av de viktigste områdene for sjøfugl, blant annet fuglefjellet på Runde.

² Rapport: «Drivstoff- og tidsforbruk ved passering av Stad og gjennom tunnel», Rolls Royce Marine, 15. nov. 2018

³ Rapport: «Klimabarriere overvinnes med økt sjøtransport», Det Norske Veritas, 15.juni 2023

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. Det er planlagt å bruke de store mengdene med steinmasser fra tunnelen til å utvikle nye næringsareal og nye arbeidsplasser i regionen.

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

“

Stad skipstunnel vil gi nye forretningsmuligheter for veldig mange av bedriftene våre i lys av kortare avstandar og tryggare reiserute. I tillegg vil vegen til overføring av gods frå veg til sjø bli kortare med Stad skipstunnel.

STEIN KVALSUND, HUB FOR OCEAN





Foto: Refvik, Z3myr

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 verdiskaping 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 seiler Kystruta Bergen-Kirkenes, 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 sandstranden er med sin nydelige hvite skjellsand kåret til en av Norges fineste strender
- 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
- Besøk St. Jetmund kyrkja på Åheim, en mellomalder-kerke som ble bygget en gang på 1150-tallet
- Via Ferrata til Europas høyeste sjøklippe, Hornelen
- Opplev det idylliske fiskeværet Kalvåg og den vakre Grotlesanden
- Fordyp deg i vikingshistorie ved kunnskapsenteret Sagastad på Nordfjordeid



Nytt industriområde på Lesto

De tre kommunene Vanylven, Stad og Kinn og næringsaktører i disse tre kommunene har så langt brukt ca. 70 mill. kroner på reguleringsarbeid for å kunne ta imot steinmasser til nye næringsareal som vil skape mange hundre nye arbeidsplasser i regionen. Et av disse planlagte næringsarealene er et nytt industriområde ved Lesto like utenfor Selje, på sørsiden av tunnelen. Dette er et område som ligger nært tunnelområdet, og er med det optimalt å nytte som deponi- og riggområde under utbyggingen av Stad skipstunnel.

Detaljregulering for Lesto næringsområde skal legge til rette for utvikling av et næringsområde ved bruk av masse fra skipstunnelutbyggingen. Planene for næringsområdet inneholder blant annet en trafikksentral, kombinert havn for mindre arbeidsbåter og lystbåter, fiskerihavn og industriområde for marine og maritime næringer. Dette vil skape store verdier og ringvirkninger for lokalsamfunnet, samtidig som det vil være til stor nytte for maritime og marine næringsaktører som arbeider langs norskekysten. Prosjektet vil ikke kunne realiseres uten masse fra skipstunnelen.



Moldestad Næringspark

Fiskeribedriften Pelagia har planer om å utvide sitt næringsareal og dypvannskai. Årlig frakter bedriften 3000 containere med fisk med trailer til Måløy. Ved høysesong går det ca. 50 lastebiler med fisk hver dag på dårlig vei. Med større dypvannskai kan denne transporten gå sjøveien. I tillegg lages det nytt areal for nye næringer.

Massebehov i Måløy

I Måløyregionen er flere store næringsaktører innenfor maritim og marin næring lokalisert. Også i dette området har flere av næringsaktørene behov for større industriområde for å kunne utvikle og utvide sine bedrifter. Det er planlagt store investeringer og etableringer i Måløy, som vil legge grunnlag for flere hundre nye arbeidsplasser.

Bedrifter som Babord Group, Domstein, OFS Måløy og Pelagia skaper allerede store verdier innenfor fiskeri- og havbruksnæringen, og ser på steinmasser fra Stad skipstunnel som en mulighet til å skape mer aktivitet og flere arbeidsplasser. Bearbeidingsanlegg for sjømat, nytt lakseslakteri, utvidelse av eksisterende aktivitet og et helt nytt næringsområde ved Ulvesundet i Skårastranda, er noen av planene.

I sentrum av Måløy planlegges det også å bruke steinmasse fra Stad skipstunnel til en utvidelse av en sentrums-tomt med bygging av badeanlegg, hotell og kontorfasiliteter.

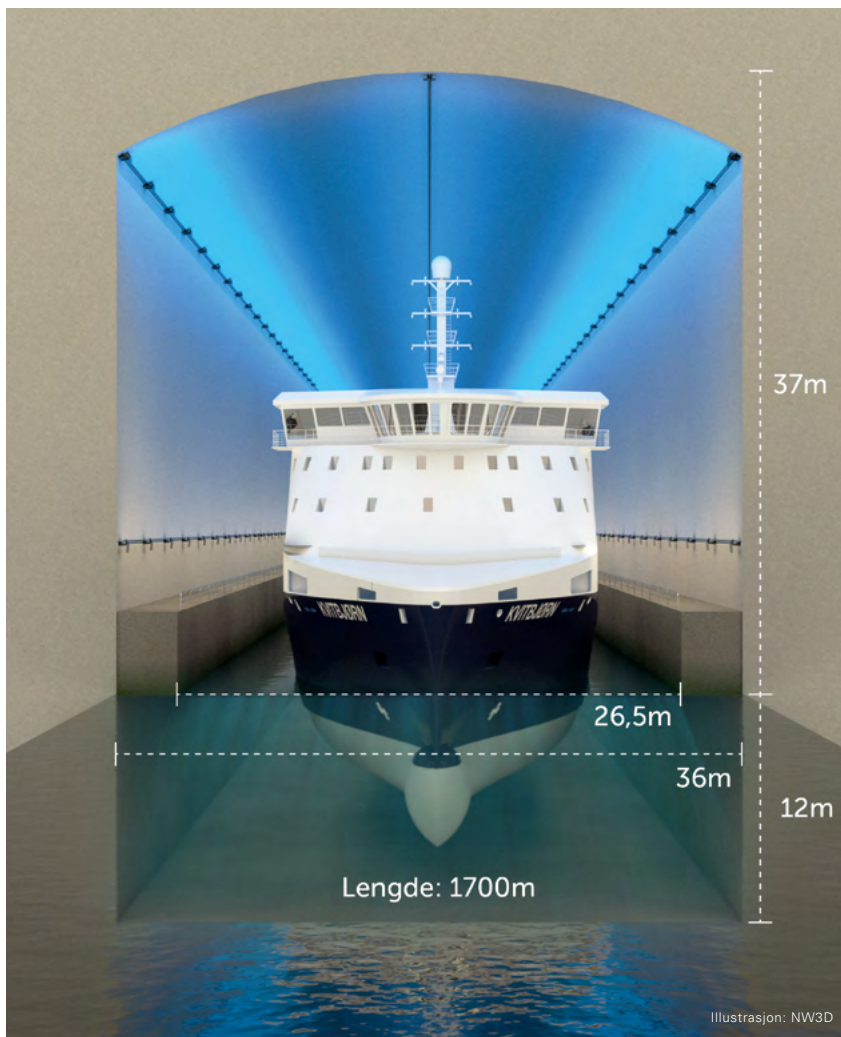
Også vindusprodusenten Nordvestvinduet, som har levert vinduer til seks av de spektakulære byggene på Barcode i Oslo, trenger mer plass og ønsker å utvikle fabrikk og kaifronten med steinmasse fra Stad skipstunnel.


Fakta om Stad skipstunnel

Stad skipstunnel vil bli verdens største skipstunnel. Skipstunnelen vil være 1,7 kilometer lang, 37 meter høy, ha en bredde på 36 meter, og vil kunne gi fartøy på størrelse med Hurtigruten tryggere seilas i det værutsatte Stadhavet. I følge Kystverket kan ca. 80 prosent av dagens skipstrafikk bruke tunnelen. Tunnelen skal ikke være brukerfinansiert, det vil si gratis passering.

Båtene som ønsker å bruke tunnelen vil få passeringstider fra en trafikkentral, 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 ca. ti minutter gjennom tunnelen.

Byggingen av Stad skipstunnel er basert på kjent teknologi. Dette blir mer som en stor og lang fjellhall enn som en tunnel. Kystverket opplever stor interesse for prosjektet blant entreprenører, og de tror stor konkurranse vil gi god effekt både for tekniske løsninger og pris.



An aerial photograph of a rugged, mountainous landscape. The terrain is covered in green and brown vegetation. A dashed white line runs horizontally across the middle of the image, indicating the proposed route of a tunnel. The route starts on the left side, near a small lake, and ends on the right side, near a larger fjord. The mountains are steep and have some rocky patches. The sky is clear and blue.

Tunnelen vil gå fra Kjødepollen til Moldefjorden

Stad skipstunnel blir 1700 meter lang

Status prosjektet

Stortinget vedtok bygging av Stad skipstunnel 11. mai 2021. I mai 2023 ble det offentliggjort i revidert nasjonalbudsjett at Stad skipstunnel er blitt dyrere som et resultat av prisvekst og en ny usikkerhets- og kostnadsanalyse. Styringsrammen har økt fra 3 450 mill. kr. (2021) til 5 652 mill.kr. i 2023.

Prisveksten gjelder for samtlige samferdselsprosjekt i Norge. Når det kommer til den store usikkerheten, så er mye av denne knyttet til at det aldri har vært bygget en skipstunnel før. Kystverket har sett på kostnadsreducerende tiltak, men mener at Stad skipstunnel prosjektet må ut på anbud for å finne ut hvor store besparelsene blir. Det er stor interesse blant både norske og utenlandske entreprenører, så det kan bli stor konkurranse om å vinne anbudet, noe som også vil kunne redusere kostnaden.

Stad skipstunnel prosjektet er «gryteklart». Folk har flyttet fra husene sine. Kommuner og næringsliv har så langt brukt ca. 70 mill. kroner på reguleringsarbeid for å kunne ta imot steinmasser til nye næringsareal som vil skape mange hundre nye arbeidsplasser i regionen.

Det er nå viktig at sentrale politikere og nasjonale myndigheter holder trykket oppe for bygging av Stad skipstunnel så snart som mulig, slik at vi kan oppnå alle de positive effektene av prosjektet.

Sjøtransport er ikke prioritert i Norge. I den gjeldende Nasjonal transportplan skal 97% brukes på vei og bane, kun 3% skal brukes på sjøtransport. Et land som lever av havet og som har verdens nest lengste kystlinje, må investere i sjøveien langs kysten!

Stad skipstunnel har støtte fra et samlet Vestland, LO, NHO, Norges Fiskarlag, Kystrederiene, Havila Kystruten, Hurtigbåtforbundet, Bellona og næringsliv langs hele kysten.

Realisering av Stad skipstunnel er god:

- Samferdselspolitikk
- Miljø- og klimapolitikk
- Næringspolitikk
- Distriktpolitikk





Illustrasjon: Kystverket



Måløy Vekst

WWW.SKIPSTUNNEL.NO