



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 97 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Bygging av Stad skipstunnel

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 12. mars 2021,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om å byggje Stad skipstunnel, med fastsetting av kostnads- og styringsramme for prosjektet.

I samband med behandlinga av statsbudsjettet for 2021 vedtok Stortinget å løyve 75 mill. kroner til Stad skipstunnel. Fleirtalet i transport- og kommunikasjonskomiteen uttalte vidare at den var innforstått med at regjeringa skal fremje ein investeringsproposisjon om Stad skipstunnel, jf. Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartement og Innst. 13 S (2020–2021). Forslag om å byggje Stad skipstunnel blir på denne bakgrunn lagt fram som eiga sak.

2 Gjeldande situasjon og beskriving av prosjektet

2.1 Gjeldande situasjon

Bakgrunnen for prosjektet Stad skipstunnel er dei spesielle seglingsforholda rundt Stad. Stadhalvøya ligg i Vestland fylkeskommune, på grensa mot Møre og Romsdal. Stadhavet er ein barriere for skipstrafikken i området. Det er eit av dei mest værutsatte og krevjande farvatna langs norskekysten. Kråkenes fyr, som ligg like sør for Stad, er den meteorologiske værstasjonen langs norskekysten som har flest stormdøgn. Kombinasjonen

av mykje vind, havstraumar og undersjøisk topografi i området skaper store, uforeseielege bølger og krevjande seglingsforhold. Under dårlege værforhold bruker fartøy fleire gongar så lang tid på å passere Stad som under gode værforhold. Ikkje sjeldan må fartøy vente med å passere Stad. Ulykkesrisikoen er òg høgare enn på andre kyststrekningar, i tillegg til at stor sjøgang ofte gir skadar på utstyr og last.

2.2 Beskriving av prosjektet

Stad skipstunnel skal byggjast i Stad kommune på den smalaste delen av Stadhalvøya, mellom Moldefjorden i vest og Kjødepollen i øst. Tunnelen vil ha ei lengd på 1 700 meter og vere dimensjonert for skip på storleik med hurtigruteskipet MS Midnatsol og ein (stor) ringnottrålar, dvs. seglingsbreidd 21,5 meter, seglingshøgde 33 meter og seglingsdjup 8 meter.

Målet med prosjektet er å betre framkoma og tryggleiken for sjøtransport som skal passere Stadlandet. Med god framkome meiner vi at skipstrafikken skal passere Stad i høve til planlagde tider og utan ventetid av betydning. God tryggleik inneber at risikoen for personskarar og tap av menneskeliv ikkje skal vere høgare enn gjennomsnittleg risiko langs norskekysten.

Prosjektet inneber òg å byggje ei gjennomgåande farlei i beskytta indre farvatn. Om lag 80 pst av den kystnære skipstrafikken kan segle gjennom tunnelen. Dette vil vere med på å leggje til

rette for betre transporttenester for kystnære næringar, styrkje nærskipsfarten og overføre gods frå veg til sjø.

3 Utbyggingskostnadar og framdriftsplan

Stad skipstunnel er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Investeringsramma i meldinga er på 2 874 mill. kroner, omrekna til 2021-kroner. Det blei gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet i 2018. Kvalitetssikringa gav eit kostnadsoverslag som låg vesentleg over investeringsramma i Nasjonal transportplan 2018–2029. Samferdselsdepartementet gav på denne bakgrunn Kystverket i oppdrag å gjennomgå prosjektet for å få redusert kostnadane ned mot nivået i transportplanen. Kystverket ferdigstilte gjennomgangen i 2019 og foreslo kostnadsreducerande tiltak. Forslaga ville medføre forholdsvis store endringar i gjennomføringa av prosjektet. Det blei derfor gjennomført ei forenkla kvalitetssikring av det justerte prosjektet. Den oppdaterte kvalitetssikringa var ferdig i november 2020, med tilråding om ei kostnadsramme på 3 298 mill. kroner og ei styringsramme på 2 782 mill. kroner. Tala frå kvalitetssikringa er omrekna til 2021-kroner, og er utan meirverdiavgift. Ferdigprosjekterings- og anleggsfasen er estimert å ta i alt fem år.

Tilrådinga frå kvalitetssikrar ligg 556 mill. kroner over overslaget frå Kystverket for kostnadsramma og 386 mill. kroner over styringsramma. Tilrådinga frå kvalitetssikrar er basert på mellom anna meir oppdaterte prisestimat for samanliknbare prosjekt. På denne bakgrunn foreslår departementet at kostnadsoverslaga frå kvalitetssikrar blir lagt til grunn for prosjektet. Dette gir ei kostnadsramme på 4 090 mill. kroner og ei styringsramme på 3 450 mill. kronar, medrekna meirverdiavgift. Meirverdiavgifta utgjer høvesvis

792 mill. kroner og 668 mill. kroner. Kostnadsestimata er oppgitt i 2021-kroner.

4 Samfunnsøkonomisk analyse

I samband med kvalitetssikringa frå november 2020 er det utarbeidd ein oppdatert samfunnsøkonomisk analyse av dei prissette effektane. Denne viser at prosjektet er samfunnsøkonomisk ulønnsam, med ein prissett netto nytte på -2 350 mill. kroner. Noverdien av kostnadane utgjer 3 000 mill. kroner, medan nytteverdien er berekna til 650 mill. kroner.

Den talfesta nytteeffekten på 650 mill. kroner består av verdien av redusert reise-/ventetid (320 mill. kroner), redusert drivstoff/miljøutslipp (240 mill. kroner), nytt næringsareal (60 mill. kroner) og redusert ulykkesrisiko (30 mill. kroner).

Vidare er ikkje-prissette effektar vurdert i samband med konseptvalutgreiinga og kvalitetssikringa av denne frå 2012. Kystverket har oppdatert desse vurderingane i samband med gjennomgangen av prosjektet i 2019. Forventa positive nytteverknader som ikkje er prissett i den samfunnsøkonomiske analysen er auka turisme og reiseliv, auka tryggleiksfølelse og komfort, effektar for fiskerinæringa (mindre forseinkingar, mindre skadar og større leveringsområde) og effektar for annan næringsaktivitet (utvida arbeidsmarknadsregion og betre integrerte arbeidsmarknadar sør og nord for Stad). Stad skipstunnel kan òg føre til at enkeltaktørar vil transportere gods på sjø framfor veg. Det er likevel vurdert at skipstunnelen ikkje vil ha merkbar effekt på den samla godstransportmiddelfordelinga. Dei samla ikkje-prissette nytteeffektane er vurdert å ha relativt liten betyding samanlikna med dei talfesta nytteverknadene. Dei ikkje-prissette negative verknadene er vurdert til samla å ha middels betyding, og er knytte til kulturmiljø, naturressursar, nærmiljø, landskap og naturmangfald.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under
eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget
om bygging av Stad skipstunnel.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om bygging av Stad skipstunnel i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om bygging av Stad skipstunnel

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

Starte opp investeringsprosjektet:	Innanfor ei kostnadsramme på:
Stad skipstunnel	4 090 mill. kr

Fullmakta gjeld òg forplikingar som blir inngått i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt

fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

=====