

# Prosjektplan Prosjekt Stad skipstunnel



Utarbeidet av Prosjektgruppa for Stad skipstunnel  
Desember 2013

Versjon 13.12.13

# 1. ORGANISERING

## Organisering - Stad skipstunnel

### Prosjekteier

Selje kommune  
Vanylven kommune  
Vågsøy kommune

### Prosjektansvarlig

Selje kommune v/ordfører  
Ottar Nygård

### Styringsgruppe

Rolf Domstein (leder)  
Åshild Kjelsnes (fylkesordf. S&F)  
Jan Helgøy (ordf. Vanylven)  
Arvid Langeland (LO)  
Jan Atle Stang (NHO)  
Siri Hatland (Fraktestartøyenes  
Rederiforening)  
Reidar Nilsen (Norges Fiskarlag)  
Ottar J. Aare (Hurtigbåtenes  
Rederiforbund)

### Varamedl. for styringsgruppe

Per Roar Gjerde (Marine Harvest)  
Jon Aasen (fylkesordf. M&R)  
Morten Hagen (ordf. Vågsøy)  
  
Helge Haukeland (LO)  
  
Nils Myklebust (SFj. fiskarlag)

### Prosjektleder

Nordfjord Vekst v/prosjektleder  
Randi Paulsen Humborstad

### Prosjektledelse

Prosjektleder Randi Paulsen  
Humborstad  
Prosjektansvarlig Ottar Nygård  
Ottar J. Aare (HRF)

## 1.1 Prosjektledelse

Prosjekteier: Selje, Vanylven og Vågsøy kommune

Prosjektansvarlig: Ottar Nygård, ordfører i Selje kommune

Prosjektleder: Randi Paulsen Humborstad, Nordfjord Vekst AS

## 1.2 Andre roller

Styringsgruppe:

Styringsgruppen har møter ca. 4 ganger i året.

Prosjektansvarlig og prosjektleder har møterett i styringsgruppen.

#### Prosjektledelse:

Nordfjord Vekst stiller med prosjektleder. Prosjektgruppen består av prosjektleder Randi P. Humborstad, prosjektansvarlig, Ottar Nygård, ordfører Selje kommune og Ottar J. Aare, direktør i Hurtigbåtenes Rederiforbund.

## **2. PROSJEKTMÅL**

### **2.1 Prosjektmål**

#### Mål for prosjektet:

Prosjektet Stad skipstunnel er et nasjonalt prosjekt som skal markedsføres inn mot sentrale beslutningstakere. Det endelige målet er å få realisert Stad skipstunnel gjennom en særskilt statlig finansiering. Prosjektet ligger inne i Nasjonal transportplan i andre periode (f.o.m. 2018) med 1 milliard kr. Vår målsetting er å komme i gang med planlegging av Stad skipstunnel våren 2014 og fremskynde byggestart til første fireårsperiode i NTP (2014-2018).

### **2.2 Rammer**

#### Tid:

Påvirkning inn mot beslutningstakere må være en kontinuerlig prosess frem til bygging av tunnelen er en realitet. Arbeidet må intensiveres våren 2014 i forbindelse med ny regjering og nytt storting.

Se ellers detaljert tidsplan for gjennomføring av hovedaktiviteter i kap. 7.

#### Budsjettrammer:

Kr 600 000 i 2014. Se punkt 8.

#### Ressursbruk:

Ressursbruk for prosjektledelse vil bli avgrenset til ca. 50 % stilling i 2014.

## **3. BAKGRUNN**

### **3.1 Historikk**

Historien om en skipstunnel gjennom Stadlandet går langt tilbake i tid. I Vikingtida ble båtene dratt over Dragseidet i stedet for å seile rundt. Allerede i 1870-åra var det planer og skisser for bygging av Stad skipstunnel. Under siste verdenskrig hadde tyskerne seriøse planer om en skipstunnel, både pga vanskelige seilingsforhold og at båtene som gikk rundt Stad var lett bytte for fienden sine fly og ubåter. Men krigen tok slutt før prosjektet ble påbegynt.

I 1967 ble det publisert en artikkel i Handels- og Sjøfartstidende om farene ved Stadhavet og behovet for en skipstunnel.

I 1985 ble det utarbeidet et forprosjekt, og et selskap, dannet som et lutlag, jobbet som prosjekt- og interesseorganisasjon frem til en fikk løftet prosjektet opp på sentralpolitisk nivå. Dette selskapet jobbet med saken frem til det ble avløst av en politisk prosjektgruppe i 2006. Blant annet var det i 2006 sendt brev til Fiskeri- og kystministeren om utgreiing av stort tunnelalternativ.

Stad skipstunnel har til d.d. vært organisert av en prosjektgruppe bestående av kommunene Vanylven, Selje og Vågsøy (kom med i 2010) og fylkeskommunene Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. I 2010 ble det bestemt at det fra hver kommune skulle sitte representanter fra næringslivet i prosjektgruppa. I tillegg har andre aktører deltatt ved behov. Selje kommune har hatt sekretariatsfunksjonen. Fram til høsten 2010 hadde Vanylven kommune en stilling på prosjektet. Høsten 2010 fikk Måløy Vekst prosjektlederansvaret for arrangering av konferanse.

Andre aktører som har deltatt i prosjektet er LO Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, NHO Sogn og Fjordane, Maritimt Forum Nordvest, Hurtigbåtenes Rederiforbund (HRF), Fraktefartøyenes Rederiforening, Sogn og Fjordane fiskarlag og Norges Fiskarlag.

Våren 2012 ble det rigget en ny prosjektorganisering som sikrer en bredere forankring og fordeling av roller. Nordfjord Vekst stiller med prosjektleder. Prosjektgruppen består av prosjektleder Randi P. Humborstad, prosjektansvarlig, Ottar Nygård, ordfører i Selje, og Ottar J. Aare, Hurtigbåtenes Rederiforening. Stad skipstunnel er et nasjonalt prosjekt, noe som gjenspeiles i styringsgruppen, som er satt sammen av deltakere fra hele landet.

### **3.2. Fakta**

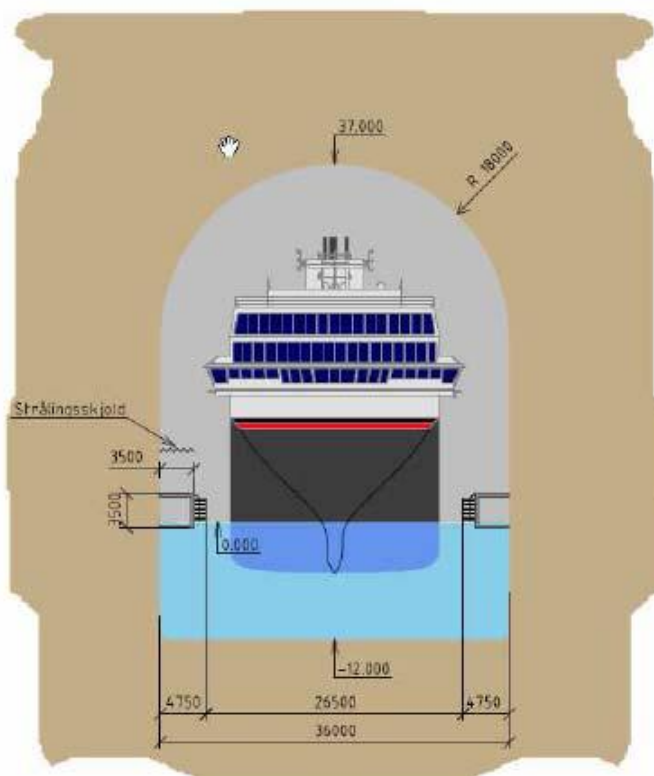
Stadhavet er det mest værutsatte og farligste havstykket vi har langs norskekysten. Kombinasjonen av havstrømmer og undersjøisk topografi skaper spesielt komplekse og uventede bølgeforhold. Svært høye bølger opp til 33 meter kommer fra ulike kanter samtidig og skaper kritiske situasjoner. Forholdene innebærer også at tunge bølger kan henge igjen flere dager etter at vinden har stilnet, noe som igjen fører til vanskelige seilingsforhold selv på stille dager. Kråkenes fyr er den meteorologiske stasjonen i landet med flest stormdøgn, som kan variere fra 45 – 106 døgn pr år.

Dette har opp gjennom årene ført til en rekke skipsforlis med tap av menneskeliv og siden 2. verdenskrig har 34 mennesker mistet livet på Stadhavet. I 2003 var man nær en nasjonal katastrofe da hurtigruteskipet MS Midnatsol fikk motorstopp. MS Midnatsol var kun 100 meter fra land da ankrene til slutt fikk feste. Stad skipstunnel vil derfor 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.

Dimensjonene på Stad skipstunnel, stort alternativ, er:

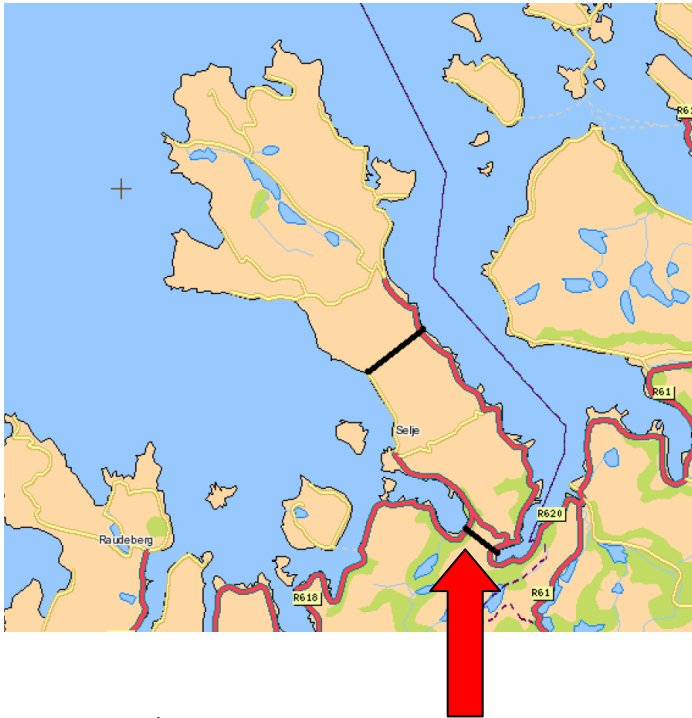
- Brekke 36 meter, 26,5 meter mellom fendrene
- Høyde fra bunn til topp 49 meter
- Dybde 12 meter (lavvann)
- Lengde 1700 meter

Pris for stort alternativ er beregnet til ca. 1,6 mrd. kr inkl. mva.



Figur: Tunneldimensjon tversnitt stor tunnel fra utredning 2007

Traseen for Stad skipstunnel går mellom Moldefjorden og Kjødepollen i Selje kommune, Sogn og Fjordane.



Figur: Traseval

## 4. STATUS PROSJEKTET

### 4.1. Status samfunnsøkonomisk nytte

Stad skipstunnel har vært utredet i 18 rapporter.

Det ble gjennomført en omfattende forprosjektering i 2000-2001. En hovedrapport fra Kystverket i 2001 kom med positiv anbefaling. Kystverket gjennomførte i 2007 en konseptvalgutredning som konkluderte med at skipstunnelen vil gi samfunnsøkonomisk nytte.

Vinteren 2010 ble det bestemt av Kyst- og fiskeridepartementet at Stad skipstunnel skulle gjennom en ny konseptvalgutredning (KVU). Kystverket gjennomførte utredningen på oppdrag for departementet. Kystverket brukte eksterne konsulenter i selve utredningen, Det Norske Veritas og Samfunns- og næringslivsforskning AS.

Konseptvalgutredningen ble lagt fram i januar 2011, og det ble konkludert med at Stad skipstunnel ikke bør bygges. Reverseringen i anbefalingen fra 2007 har blant annet sin forklaring i at både potensiell ventetid for skip ved Stad og risikoanalysen har blitt nedjustert. Ulempene/kostnadene ved tiltaket blir for høye i forhold til fordelene/nytten.

I etterkant av dette bestilte prosjektgruppen og arrangørene av en konferanse om Stad skipstunnel en gjennomgang av KVVU'en fra SINTEF Bedriftsutvikling. Kortversjon av denne rapporten ble lagt fram på konferansen. Konklusjonen her er at det er overveiende sannsynlig at Stad skipstunnel vil ha positiv samfunnsøkonomisk nytte. Rapporten gir et anslag på over 1,2 mrd NOK i positiv samfunnsøkonomisk nytte. Endelig rapport var ferdig i midten av februar 2011.

Konseptvalgutredningen gikk sommeren og høsten 2011 gjennom ekstern kvalitetssikring (KS1). Holte Consulting og Econ Pöyry utførte arbeidet, som ble levert til Fiskeri- og kystdepartementet i mars 2012. Bakgrunnen for utredningen er de spesielle seilingsforholdene rundt Stad. Hovedkonklusjonen er at analysene tyder på at netto nytteverdi er større enn det som kom fram i KVVU'en. Konsulentene har kommet fram til at prosjektet, for å være samfunnsøkonomisk lønnsomt, må ha en nåverdi på ikke-prissette nytteeffekter på minst 390 millioner kroner for liten tunnel og minst 910 millioner kroner ved stor tunnel. Dette tilsvarer en fast årlig ikke-prissett nytteverdi på 25 millioner kroner for liten tunnel og 55 millioner kroner for stor tunnel.

SINTEF Bedriftsutvikling har våren 2012 i oppdrag fra prosjektgruppen sett på de ikke-prisatte nytteeffektene ved bygging av Stad skipstunnel, stor tunnel, og kommet frem til at antatt verdi av ikke-prissette konsekvenser i KS1 er mellom 75 og 100 millioner årlig.

Dette overstiger de 55 millioner som KS1 mener vil gi lønnsomhet gitt 4,5 % rente. Dermed er det overveiende sannsynlig at Stad skipstunnel vil ha positiv samfunnsøkonomisk netto nytte.

## **4.2 Aktivitet i prosjektgruppa**

Prosjektgruppa hadde fra 2006 en rekke møter med sentrale aktører. Blant annet kom prosjektgruppen med innspill til KVVU'en i 2007.

Prosjektgruppen bistod i oktober 2010 Kystverket og Det norske Veritas i arbeidet med KVVU'en for Stad skipstunnel. Det ble arrangert workshops i Ålesund og Måløy der næringslivet og andre interessenter kom med innspill.

I februar 2011 ble det arrangert en konferanse i Ålesund med prosjektgruppen som arrangør i samarbeid med LO Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, NHO Sogn og Fjordane og Maritimt Forum Nordvest. Til konferansen ble det laget en ny film om Stad skipstunnel, finansiert av sponsormidler. Filmen ble i mars 2011 revidert etter innspill og moment som kom fram under konferansen.

Det ble arrangert et miniseminar i Oslo i mai 2011, med ca. 60 deltakere.

I juni 2011 ble status for prosjektet lagt fram for Vestlandsrådet og fylkespolitikere i de fire vestlandsfylkene.

Prosjektgruppen har fulgt opp KS1-arbeidet og vært bindeledd mellom konsulentene som har utført KS1 og aktuelle aktører som har kommet med innspill.

I mars 2012 leverte Ottar J. Aare i Nordvest Fjordservice en *Kartlegging av ulykker, nestenulykker og hendelser på Stad* etter oppdrag fra Prosjektgruppen. Konklusjonen i denne kartleggingen er at det stadig skjer nestenulykker og uønskede hendelser som viser at potensialet for store ulykker på Stad er økende, samtidig som den generelle aksepten for risiko i samfunnet blir senket. Dette vil føre til at vi i fremtiden vil få mer forsinkelser og kanselleringer ved seilas rundt Stad. Kartleggingen viser også at 33 mennesker mistet livet i ulykker på Stad i tidsrommet fra 1956 til 1984. Hendelser som da hurtigruteskipet Midnatsol i desember 2003 fikk motorstopp på Stad og nestenulykken med lasteskipet Molo Trader i 2011 viser at potensialet for ulykker fortsatt er stort.

Siden KS1-rapporten (mars 2012) på en del områder ikke hadde prissatt nytteverdien ved bygging av Stad skipstunnel, ga prosjektgruppen SINTEF Bedriftsutvikling i oppdrag å tallfeste disse ikke-prissatte nytteeffektene ved bygging av stor tunnel.

I mai 2012 ble rapporten til SINTEF Bedriftsutvikling lagt fram for sentrale beslutningstakere på bl.a. et frokostmøte for sentrale stortingspolitikere på Hotel Bristol. Det var ca. 40 deltakere på frokostmøtet.

#### **Fiskerimessa i Trondheim (14-17.08.12)**

Prosjektgruppen fikk laget ferdig en ny og oppdatert brosjyre til Fiskerimessa (Nor Fishing 2012) i Trondheim 14.-17. august. Prosjektgruppen fikk også bestilt en «oppblåsbar» portal etter modell av tunnelen, som stod ved inngangen til Sogn og Fjordane standen på messa. Portalen ble lagt merke til, og resulterte i mye god PR rundt Stad skipstunnel. Generalsekretær i Redningsselskapet, Rikke Lind, åpnet portalen og Fiskeri- og kystministeren besøkte portalen under messa. Sogn og Fjordane standen ble også kåret til den beste standen på Fiskerimessa, og den oppblåsbare Stad skipstunnel portalen gjorde sitt til at man vant denne kåringen.







Bilde fra Fiskerimessa i Trondheim 14.-17.august-2012.

Fiskeri- og kystministeren la frem rapporten «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050», fra en arbeidsgruppe oppnevnt av Det Kongelige Norske Videnskabers Selskab (DKNVS) og Norges Tekniske Vitenskapsakademi (NTVA)(2012). Denne rapporten spår en seksdobling av den norske sjømatnæringen og en omsetningsverdi på 550 milliarder i 2050 (90 mrd. i dag). En slik formidabel vekst vil by på mange utfordringer, ikke minst innen for infrastruktur og transport. Det vil føre til økt skipstrafikk over det utsatte Stadhavet, og dermed også styrke den samfunnsøkonomiske nytten av en skipstunnel. Prosjektgruppa ba derfor SINTEF Bedriftsutvikling regne på den samfunnsøkonomiske nytten hvis denne spådommen inntreffer. En seksdobling av fiskeri- og havbruksnæringen mot 2050 betyr snaut 4,5% vekst per år og vil bety en samfunnsøkonomisk nytte på mellom 1 og 2 mrd. for prosjektet Stad skipstunnel.

**Nasjonal transportplan ble lagt frem 12.april-2013:** Regjeringen går inn for å bygge skipstunnel på Stad og setter av 1 milliard kroner til prosjektet i andre periode (f.o.m. 2018).

I etterkant av NTP opplevde prosjektgruppa stor nasjonal og internasjonal interesse rundt prosjektet og så et behov for mer skriftlig informasjon om prosjektet. Prosjektgruppa fikk derfor laget en ny brosjyre om Stad skipstunnel på både norsk og engelsk. Brosjyren var ferdig i desember 2013.

#### 4.3 Sentrale møter

##### Møter med sentrale beslutningstakere i 2012-2014:

- Møte m/NHOs adm. dir. John G. Bernander (23.05.12)
- **Møte m/finans- og fiskeriministeren (13.06.12)**
- Møte m/Knut Arild Hareide (13.06.12)
- Møte m/ sentrale Høyre-politikere på Stortinget (13.06.12)
- Møte m/LO-ledelsen (13.06.12)
- Møte med Bård Vegard Solhjell (07.07.12)
- Presentasjon for Næringsforum Vest (06.09.12)
- Presentasjon av prosjektet for Transport- og kommunikasjonskomiteen (11.09.12)
- Møte m/Liv Signe Navarsete (21.09.12)
- **Transport- og logistikkmesse (22.-23. 10.12):** Prosjektgruppa i samarbeid med Nordfjord Hamn deltok med den «oppblåsbare» portalen etter modell av Stad skipstunnel på Transport- og logistikkmesse på Gardermoen. Samferdselsminister Marit Arnstad, Erna Solberg og Knut Arild Hareide deltok bl.a. på konferansen.
- Presentasjon for SV sin representant i næringskomiteen, Alf Holmelid (02.11.12)
- Ny pol. rådgiver i FKD, Tord Dale, til Måløy (15.11.12)
- Møte med AP sin fraksjon i næringskomiteen og transportkomiteen (17.01.13)
- Møte med LO-lederen Roar Flåthen (24.01.13)
- Presentasjon for samferdselsminister Marit Arnstad og Liv Signe på SP sitt samferdselspolitiske seminar, Førde (28.01.13)
- Innspillskonferanse om nærskipfart, Fiskeri- og kystminister, Oslo (11.02.13)
- TEKNAS årsmøte med tema: Stad skipstunnel, Selje hotell (08.03.13)
- Møte med samferdselspol. talsmann FrP, Bård Hoksrud og Harald Nesvik, Ålesund (22.03.13)
- **Nasjonal Transportplan (12. april 2013)**
- Båttur til tunnelinnslaget i Moldefjorden samt besøk i simulatoren på Sikkerhetscenteret med Fiskeri- og kystminister (03.09.13)
- Presentasjon for Statens Vegvesen (06.09.13)
- Konferansen «Et nytt haveeventyr», Askvoll, møte med statssekretær i Fiskeridepartementet Amund Drønen Ringdal (05.11.13)
- **Møte med statssekretær i Samferdselsdepartementet, Jon Georg Dale (21.11.13)**
- Presentasjon for regionsamling Kystverket Vest (23.01.14)
- **Innlegg om Stad skipstunnel på Haugesundkonferansen (04.02.14)**

## 5. BESLUTNINGSPUNKT OG OPPFØLGING

### 5.1. Beslutningspunkt

	Tidspunkt	Tema	Dokumentasjon
<b>BP#</b>			
1	Høsten 2013	Statsbudsjettet-planleggingsmidler til Stad skipstunnel	
2	21.11.13	Ny regjering sitt standpunkt til Stad skipstunnel	Møte med statssekretær i Samferdselsdepartementet
3	2014	Igangsettelse av KS2 og reguleringsplan for stor tunnel	KS2, reguleringsplan for stor tunnel (Kystverket)

Når ny borgerlig regjering konstitueres høsten 2013 må prosjektgruppa øke presset på den nye regjeringen i forhold til de løfter de har gitt vedrørende Stad skipstunnel i valgkampen. Møter med ny regjering og nye komiteer på stortinget. Sikre god dialog med samarbeidspartnere som NHO og LO.

### 5.2. Oppfølging

I tillegg til disse beslutningspunktene vil det bli gjennomført møte i styringsgruppen ca. 4 ganger pr. år. Det vil også bli gjennomført møte i prosjektgruppen jevnlig.

## 6. RISIKOANALYSE OG KVALITETSSIKRING

#	Kritiske faktorer	S	K	RF	Mulige tiltak
1	Rollefordeling mellom prosjekteier, styringsgruppe, referansegruppe og prosjektledelse	3	3	9	Klar prosjektplan, vedtatt av styringsgruppen
2	Samarbeid i en større region	3	4	6	Involvere alle sentrale aktører
3	Komme i kontakt med sentrale beslutningstakere	3	5	10	Sikre god kontakt med regjering, Storting, NHO, LO og Kystverket.
4	Samarbeid med næringslivet	2	5	10	Involvere aktører som blir berørte
5	Markedsføring av prosjektet	3	5	10	Ny brosjyre. Oppgradering av nettsiden.
6	Finansiering av prosjektet	3	5	10	Sikre god dialog med aktuelle finansieringskilder

*S – Sannsynlighet Hvor sannsynlig vil det være at dette inntreffer. Skala 1-5 (5 er mest sannsynlig)*

*K – Kritisk. Hvor kritisk vil dette være hvis det inntreffer. Skala 1-5 (5 er mest kritisk)*

*RF – Risikofaktor (S \* K). 15 eller høyere vil måtte utløse en aksjon innen en gitt dato.*

## **7. GJENNOMFØRING**

### **7.1 Handlingsplan**

#### **HA-01: Prosjektadministrasjon**

- Koordinere og gjennomføre oppgavene i prosjektplanen
- Oppfølging av prosjekt etter PLP-metoden
- Samarbeid med aktuelle aktører (LO, NHO, Kystverket)

Ansvar: PL

Tid: Jan 2013 ->

#### **HA-02: Prosjektplanen revideres kontinuerlig**

- Prosjektorganisering
- Mål for prosjektet
- Hovedaktiviteter
- Finansieringsplan
- Involvere medlemmer av styringsgruppen i arbeidet, samt prosjektgruppen

Ansvar: PL

Tid: Januar 2013

#### **HA-03: Gjennomføre tiltak i plan for markedsføring/kommunikasjon**

- Nettside
- Ny brosjyre
- Mediekontakt

Ansvar: PA og PL

Tid: Januar 2013->

#### **HA-04: Arrangere møter med sentrale beslutningstakere**

- Positiv informasjon om prosjektet
- Sikre nasjonalt fokus
- Politisk kontakt (regjering og storting)
- Byråkratisk kontakt (Samferdselsdepartementet, Kystverket)
- Kontinuerleg prosess inn mot aktuelle målgrupper

Ansvar: PA og PL

Tid: Jan. 2013->

#### **HA-05: Være i "beredskap" til å ta tak i dagsaktuelle saker som omhandler Stad skipstunnel**

- God kontakt med lokal, regional og nasjonal presse

Ansvar: PL og prosjektgruppe

Tid: Jan. 2013->

#### **HA-06: Arrangere strategikonferanse våren 2014**

- Tema: Hvordan legge til rette for regionale og nasjonale ringvirkninger av Stad skipstunnel?
- Invitere inn sentrale strategipartnere innen reiseliv, næringsliv, fra Kystverket og sentrale politikere/beslutningstakere

Ansvar: PL og prosjekgruppe

Tid: Jan. 2014->

## **8. ØKONOMI**

### **Budsjett Stad skipstunnel 2014**

#### **Utgifter**

Prosjektledelse/prosjektsekretariat	400 000
Reisekostnader	50 000
Markedsføring (nettside)	50 000
Seminar/arrangement	50 000
Diverse	50 000
<b>Sum utgifter:</b>	<b>600 000</b>

#### **Inntekter**

Støtte/bidrag fra:

Møre og Romsdal fylkeskommune	100 000
Sogn og Fjordane fylkeskommune	100 000
Vanylven Utvikling	100 000
Nordfjord Vekst	100 000
Regionråd	100 000
Næringsliv	100 000
<b>Sum inntekter:</b>	<b>600 000</b>

## **9. KONTRAKTER OG AVTALER**

Avtale med prosjekteier og avtale med Nordfjord Vekst vedrørende prosjektleder.

