



Måløy Vekst AS
v/ prosjektleder Randi P. Humborstad
Gate 1, nr. 80
6700 Måløy

Hordaland fylkeskommune
Samferdsleavdelinga
Agnes Mowinckels gate 5
5008 Bergen

Måløy, 7. februar 2019

Søknad om finansieringsbidrag til prosjektet Stad skipstunnel

Styringsgruppen for Stad skipstunnel søker med dette Hordaland fylkeskommune om et finansieringsbidrag på kr. 150 000 for 2019 til arbeidet med å få Stad skipstunnel realisert. Styringsgruppen for Stad skipstunnel har fått tilskudd fra Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Hordaland fylkeskommune i mange år, og er avhengig av denne støtten for å kunne arbeide aktivt med å få realisert Stad skipstunnel. Nå er vi kommet til innspurten, og 2019 blir et avgjørende år for Stad skipstunnel prosjektet. Kystverket skal levere sin rapport den 15. juni, og vi håper deretter at regjeringen vil finne midler til byggestart på neste års statsbudsjett, og komme i gang med byggingen av Stad skipstunnel i 2022.

Styringsgruppen for Stad skipstunnel sitt mål for prosjektet er å få realisert Stad skipstunnel som et nasjonalt prosjekt gjennom en særskilt statlig finansiering. Styringsgruppen for Stad skipstunnel jobber inn mot sentrale beslutningstakere for å holde trykket oppe, og se til at prosjektet har den nødvendige framdriften. I tillegg til jevnlig møter med sentrale beslutningstakere og Kystverket, jobber styringsgruppen aktivt med medieovervåking og jevnlig presseoppslag om Stad skipstunnel. Styringsgruppen har også vært engasjert i utredningen om hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund som Sogn og Fjordane fylkeskommune har bestilt på oppdrag fra Vestlandsrådet, og som er ventet 25. februar. Samferdselsministeren har signalisert at han ønsker dialog med styringsgruppen for Stad skipstunnel når denne rapporten er klar.

Styringsgruppen planlegger blant annet møter med samferdselsministeren, fiskeriministerens og et frokostmøte for sentrale stortingspolitikere i Oslo våren 2019.

Siste status for Stad skipstunnel:

Stad skipstunnel var fullfinansiert i Nasjonal transportplan (NTP) (2018-2029) med en total kostnad på 2,7 mrd. kroner (2016 kroner). Det er satt av 1,5 mrd. kr. i første periode (2018-2023) og 1,2 mrd. kr. i andre periode (2023-2029). I tillegg står det i NTP at det skal være byggestart i neste stortingsperiode (2017-2021).

Byggestart er nå dessverre ikke mulig før tidligst i 2022 på grunn av den eksterne negative kvalitetssikringen (KS2), og deretter ny bestilling til Kystverket datert 14. desember. Kystverket trenger 2 år til å forberede byggestart, og vil trenge ca. 65 mill. kroner fordelt over statsbudsjettet for

2020/21 til prosessen med grunnverv, arkeologiske utgravninger, kontrahering og etablering av byggherreorganisasjon.

Kystverket skal svare på bestillingen fra Samferdselsdepartementet innen 15. juni. Denne bestillingen går ut på å få ned kostnadene på linje med det som er avsatt i NTP, prisjustert til 2019 kroner. Bakgrunnen for denne bestillingen er den eksterne kvalitetssikringen (KS2) gjennomført av Atkins og Oslo Economics. De har kvalitetssikret tallene og løsningene som Kystverket har lagt til grunn for prosjektet i sitt forprosjekt. I KS2 er Stad skipstunnel blitt tilsynelatende ca. 1 mrd. dyrere enn forprosjektet til Kystverket. Økningen skyldes i hovedsak prisjustering fra 2016 til 2018 kroner, og at de generelt har lagt på alle mulige usikkerhetsmarginer og påslag på kostnadene. Byggherrekostnadene er økt betraktelig. Kystverket mener imidlertid at de har en god kontraktstrategi og at konkurransepreget dialog normalt gir lite kostnadstillegg fra entreprenøren. Kystverket mener fortsatt at de kan bygge Stad skipstunnel for det som ligger inne i NTP prisjustert for 2019 kroner.

Kystverket skal redegjøre for eventuelle tiltak som kan øke samfunnsnyttene utover det som fremgår av forprosjektet og KS2. Kystverket vil vurdere å se nærmere på å utarbeide en revidert samfunnsøkonomisk analyse (SØA), og da forsøke å tallfeste de ikke prissatte nytteeffektene. 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 er ikke pris- og verdisatt, eller nevnt i det hele tatt i KS2. Det er vanskelig å tallfeste samfunnsmessig nytte når man har utelatt en rekke nytte-effekter. Stad skipstunnel er et unikt og banebrytende prosjekt, og det finnes ingen sammenlignbare prosjekter eller samfunnsøkonomiske modeller som er tilpasset en skipstunnel.

Se forøvrig detaljert beskrivelse av prosjektet inkludert finansieringsplan i vedlagt prosjektplan.

Styringsgruppen for Stad skipstunnel stiller gjerne opp i samferdselsutvalget for å orientere om Stad skipstunnel hvis det er ønskelig.

Med vennlig hilsen
Styringsgruppen for Stad skipstunnel
v/ prosjektleder Randi Paulsen Humborstad
Mobil: +47 97 75 73 94
Mail: randi@maloyvekst.no

Vedlegg:
Prosjektplan for prosjektet Stad skipstunnel