

Stad skipstunnel

– Den nye sjøvegen



Stad skipstunnel – hva nå?

«Vi må snu hver stein for å spare penger...»

Informasjonsmøte Kjøde 14.01.2026, Prosjekt Stad skipstunnel

Stad
SKIPSTUNNEL | DEN NYE SJØVEGEN



KYSTVERKET

Agenda

- Velkommen
- Kort prosjekthistorikk – sentrale milepæler
- Bestilling fra Stortinget og departementet
- Status anbudsprosess og i prosjektet generelt
- Bruk av steinmasser
- **Hvilke endringer vurderes for skipstunnelen og nærområdene?**
 - Endringsforslag for å spare kostnader – info om planendringsprosesser
- Kostnader og samfunnsnytte
- Oppsummering og spørsmål

Hvem er her?

KYSTVERKET, prosjekt Stad skipstunnel:

- Harald Inge Johnsen, prosjektsjef
- Sveinung Nedregotten, kommunikasjon og samfunnskontakt

Stad kommune

- Ordfører Judith Kvåle
- Svein Otto Melheim, prosjektleder Stad skipstunnel (Stad kommune)
- Hanne Marie Utvær, Plan og forvaltning

Viktige «milepæler»

Mai 2023: Regjeringen setter skipstunnelen «på vent» pga. økte kostnader

September 2023: Regjeringen bekrefter at skipstunnelen skal ut på anbud

November 2024: Prosjektet ut på anbud – konkurranse med forhandlinger

Juni 2025: Mottak av første tilbud

- **To norske** og en fransk tilbyder
- NFD ber Kystverket gjøre avklaringer, men ikke starte forhandlinger

August 2025: Kystverket på Arendalsuka: «Det er ikke realistisk å bygge tunnelen med dagens kostnadsramme».

... så kom statsbudsjettet



Politikk

Støre har bestemt seg: Vraker Stad skipstunnel

Regjeringen skrinlegger Stad skipstunnel. Tunnelen blir rett og slett for dyr, mener statsminister Jonas Gahr Støre (Ap).



DVRT: Skipstunnelen på 1,7 kilometer blir dyrere enn Stortinget har sagt ja til.
ILLUSTRASJON: KYSTVERKET

- I forslaget til statsbudsjett vil vi gjøre det kjent at vi slutter arbeidet med Stad skipstunnel. Det blir så dyrt at vi mener det ikke er ansvarlig å gå videre med prosjektet, sier Støre til NRK.

Skipstunnelen som skal gjøre det tryggere å seile gjennom værharde Stad, er utredet mer enn 20 ganger siden 1990. Kystverket og kommunene i området har brukt flere hundre millioner kroner på eiendomskjøp, planlegging og tilrettelegginger.

Bare MDG stemte mot da Stortinget i 2021 sa ja til prestisjeprosjektet. Men varsellampene har blinket en stund:



[Mats Renning](#)
Journalist

[Kristian Skåralsmo](#)
Journalist

[Håvard Nyhus](#)
Journalist

Publisert 10. okt. kl. 08:00

Nederlag for Støre om skipstunnelen – dragkampen held fram

Støre gjekk på eit nederlag i Stortinget om Stad skipstunnel. Men det er langt frå sikkert at tunnelen blir bygd.



SMELL: Kystverket skal no forhandle om pris på Stad skipstunnel, i strid med Støre sitt ønske.
FOTO: JAVAD PARSA / NTB

Kystverket skal no forhandle pris med dei som vil bygge Stad skipstunnel. Det bestemte eit fleirtal på Stortinget i dag.

Dermed er ikkje siste ord sagt i den lange sagaen om skipstunnelen.

Regjeringa trekte i nødbremsen fredag. Dei vil skrote heile prosjektet – før Kystverket har forhandla om pris.

[Håkon Vatnar Olsen](#)
Journalist

[Silje Thalberg](#)
Journalist

Publisert i går kl. 18:26
Oppdatert for 14 minutter siden

Enorm medieoppmerksomhet

- Skipstunnelen nevnt i over 1000 mediesaker i oktober
 - 212 saker 10. oktober
 - Mye lokalt, men også en stor andel riksmedier (20 % riks)
 - o 17 saker i bygg.no, 14 i Nettavisen, 12 i Aftenposten, **mange** på NRKs flater...
- Kystverket nevnt i 800 saker i oktober
- Skiftende mediefokus – både støtte og kritikk av prosjektet



Mista huset til tunnelen som ikke kjem: – Vi er haldne for narr

Arild Teigen måtte ofre huset og flytte frå bygda for å gje plass til den fyrste skipstunnelen i verda. No blir det ingen tunnel likevel.



– Er vi ikke mer verdt enn dette, Jonas?

Reaksjonene lar ikke vente på seg etter at regjeringen fredag varslet at de vraker Stad skipstunnel i forslaget til statsbudsjett.



Regjeringa forsvarer «hemmeleg» tunnelordre i valkampen

Statsråden forsvarer at dei «kortslutta» anbudsprosessen på Stad skipstunnel, og at regjeringa heldt tett om det i valkampen.



Nye skuldingar om at Ap «bløffa» i valkampen

Før valet ville Kystverket forhandle ned prisen på skipstunnelen. Det sa regjeringa nei til.



Klipp fra Nr.no

Kystverkets oppdrag

I etterkant av 14. oktober



Oppdraget vårt er å fortsette anbudsprosessen

*«Stortinget ber regjeringa sikre at Kystverket held fram og fullfører dei pågåande forhandlingane med dei utvalde entreprenørane i arbeidet med Stad skipstunnel for å få fram ein endeleg pris, **samt jobbe fram kostnadsreduserande tiltak.**»*

«Nærings- og fiskeridepartementet ber Kystverket om å gjenoppta arbeidet med å gjennomføre anbudskonkurransen for Stad skipstunnel, med sikte på at **det kan legges frem en sak for Stortinget i revidert nasjonalbudsjett 2026.**»

«Vi ber om at Kystverket innen **6. mars 2026** oversender departementet forslag til **oppdatert styringsramme (P50) og kostnadsramme (P85) for prosjektet**, basert på resultatene fra anbudskonkurransen som nå skal gjenopptas og gjennomføres.»

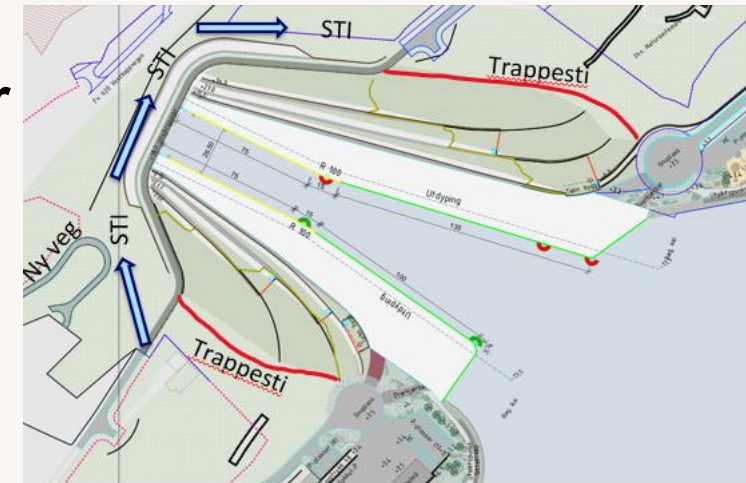
... vi er presset på kostnader

Kystverket er **pålagt å snu hver stein** sammen med tilbyderne for å finne besparelser for prosjektet. I oppfølgingen fra Nærings- og fiskeridepartementet er vi blant annet bedt om å se på kostnadene ved masseforflytning i prosjektet:

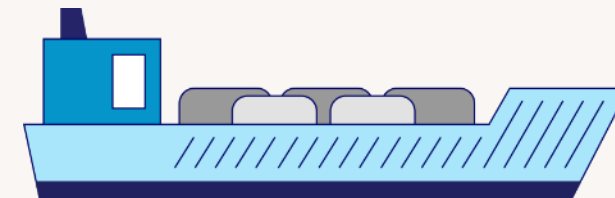
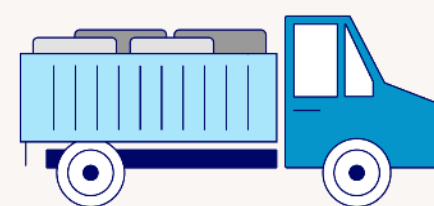
«Gjennomgang av de viktigste kostnadsdriverne i prosjektet, som tunneldrift og masseflytting. Det bes særskilt om at det redegjøres for håndtering av masseflytting og konsekvensene av dette (herunder økonomiske).»

«Må snu hver stein for å spare penger»

- **Vi ser at forhandlinger gir prisreduksjon**
- **Foreslår i tillegg en god del endringer for å spare penger**
 - Entringskonstruksjoner, fendring, vann- og frostsikring ...
 - Frakt av steinmasser
 - Endringer av portalområder og nærliggende næringsareal
- **Engasjerte tilbydere!**
- **Vil levere et godt grunnlag til Nærings- og fiskeridepartementet 6. mars**
- **Det er mulig å spare flere hundre millioner, ikke milliarder**



Portal Kjøde



Steinmasser fra Stad skipstunnel planlagt nyttiggjort

- Skipstunnelen med entringsområder
- Eksterne tiltak
- Lesto- og Kjøde næringsområder



Gjennomført møter med steinmassemottakere

Diskusjonspunkt:

- Kostnadsforskjell mellom deponi i Breivika/Moldefjorden og levering til eksternt prosjekt
- Delvis dekning av transportkostnader?
- Levering over kote -4 (sjøkartnull) kan finansiere transportbidrag?
- **Hva sier mottakerne?**

Vårt mål og utgangspunkt er fortsatt å levere masser til prioriterte mottakere, ikke minst på grunn av samfunnsnytt. Men vi er nødt til å presentere ulike kostnadsreduserende muligheter/løsninger for videre politisk behandling, og så blir det gjerne en politisk beslutning om hva man går for til slutt.

8. Kostnadsdeling

- a. KYV dekker i utgangspunktet kostnader for transport av steinmasser til deponi hos Mottaker og dumping fra leker. Etter at anbudskonkurransen er avsluttet og før en gjennomføringsavtale mellom KYV og Mottaker foreligger, kan det bli nødvendig å avklare dekning av eventuelle merkostnader med levering til aktuell Mottaker.

Fra intensjonsavtalen

**Hvilke endringer
vurderes for
skipstunnelen og
nærområdene?**



Endringer i entringskonstruksjonene i Moldefjorden

- Vedtatte endringer
- Asymmetrisk utforming av entringskonstruksjoner
- Noe større fyllingsareal
- Mindre fremtredende terrassering på begge sider av portalen
- Noe endret materialbruk uten bruk av corten stål i landskapsformingen

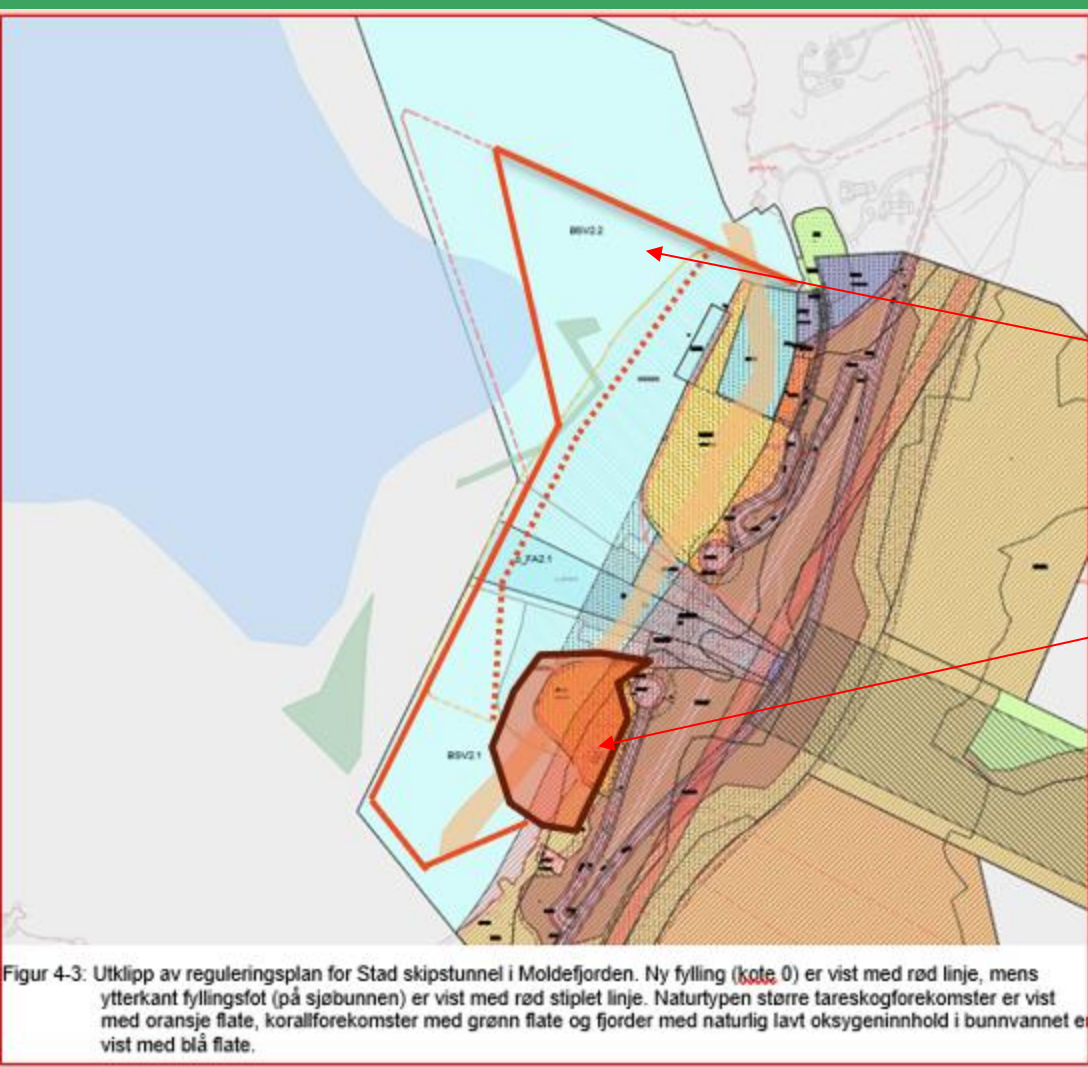


Regulert løsning



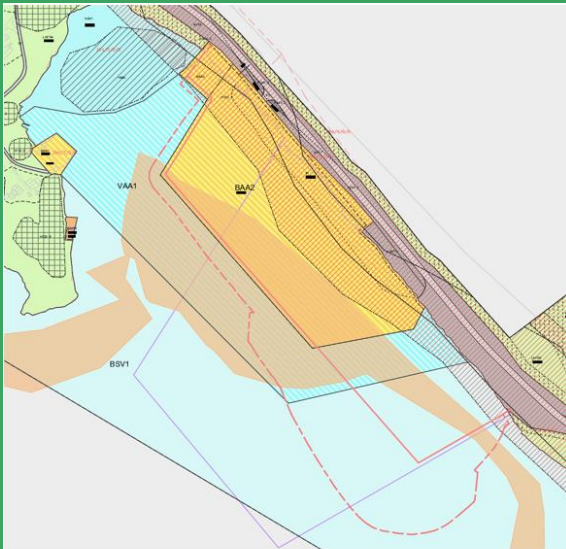
Ny løsning (krever ikke reguleringsendring)

Foreslått utvidet sjøfylling entring Moldefjorden

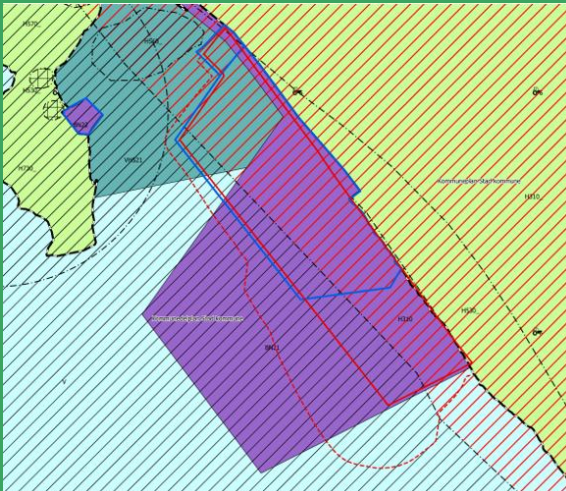


- Gir rimeligere håndtering av ekstra overskuddsmasser
- Motfylling som gir bedre stabilitet, og vil gi betydelig utvidelse av sjøfyllingene og noe nytt landareal
- Steinutfyllingen gir rom for opptil 1,5 millioner m³ anbrakte masser (mot i underkant av 0,9 millioner m³ i dagens regulering), og med deponering opp til seilingsdybde på 12 meter (kote -13,25) – samt noe utvidelse av landareal, særlig for utfylling i sør i tilknytning til areal KYV allerede disponerer (stiplet linje viser omtrentlig dagens planlagte utfylling)
- Det er under vurdering 2 ulike områder, der fylling i nord primært er motfylling, mens fylling i sør gir noe ekstra landareal
- Ved utfylling i sør vil man kunne realisere noen daa ekstra landareal, samt ha mindre risiko ift. spredning av oksygenfritt vann i fjorden
- Gir ingen større konsekvenser for naturmangfold, men noe større inngrep i registrerte sjøfjærforekomster (for fylling i nord) og vil medføre fjerning av den siste resten av sukkertareforkomstene innerst i Moldefjorden (for fylling i sør)

Foreslått utvidet sjøfylling Lesto



Figur 3-3: Utklipp av reguleringsplan for Lesto næringsområde. Planlagt fylling er regulert til bebyggelse og anlegg kombinert med andre angitte hovedformål (BAA2). Ny fylling er vist med rød stiplet linje, mens naturtypen større tareskogforekomster er vist med oransje flate. Lilla linje er avgrensning av næringsområde avsatt i kommunedelplanen.



Figur 3-2: Utklipp av kommunedelplan for sjøareal 2022-2032. Regulert fylling (BAA2) i Lesto næringsområde er vist med blå linje. Mulig utvidet fylling (kote 0) er vist med rød linje, mens ytterkant fyllingsfot (på sjøbunnen) er vist med rød stiplet linje.

- Gir kortere transport av overskuddsmasser enn alternativ langtransport, men kan likevel bli dyrere fordi mye av ytterligere utfylling må skje med ordinære lastebiler
- Et utvidet næringsområde med mulighet for lengre kaifront
- Utnytter større del av areal disponert til næring i kommuneplanens arealdel
- Gir ytterligere 26 daa næringsareal med sjøtilgang (økning på litt over 45 %)
- Medfører økning av sjøfylling fra i underkant av 0,6 millioner m³ til ca 1 million m³. Bare en mindre del av dette kan imidlertid transporteres med lekter
- Gir ingen større konsekvenser for naturmangfold, men berører i noe større grad tareforekomster sør i området
- Avventer planendring opp mot kostnadsvurdering
- Steinlagring for ressurs i etterkant av prosjektet, evt entringsområde Moldefjord i stedet?

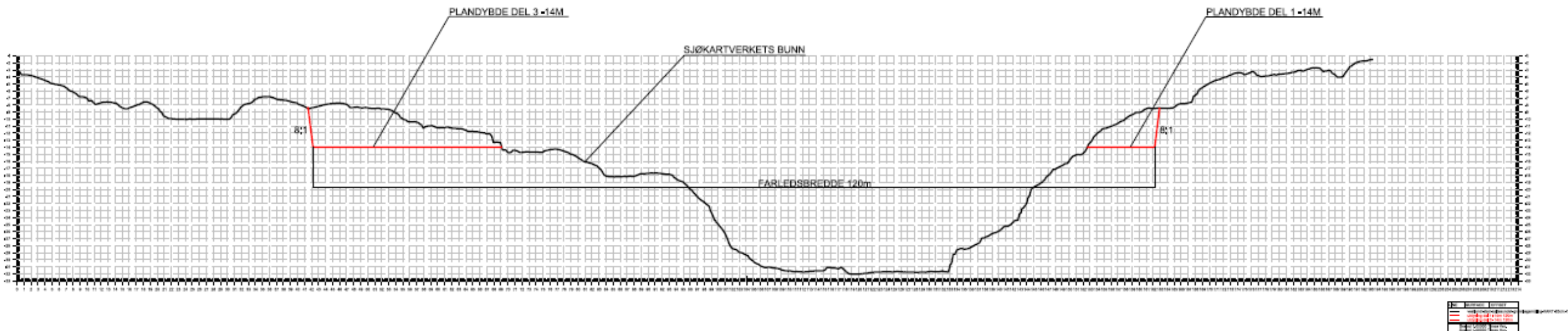
Lesto næringsområde

- Rassikringsvoll vil bli etablert som tidligere planlagt, og oppbygd av sprengtsteinsmasser. Denne rasvollen kan etter hvert benyttes som ressursbank, der massene kan brukes til andre formål – Rassikringen må da erstattes med rassikringsgjerde på oversiden av Fv 618
- Flytting av avkjørsel. Avkjørselen er planlagt flyttet lenger vest for å få mindre høydeforskjell mellom Fv 618 og næringsområdet (bedret sikt), og med det mindre beslaglagt areal

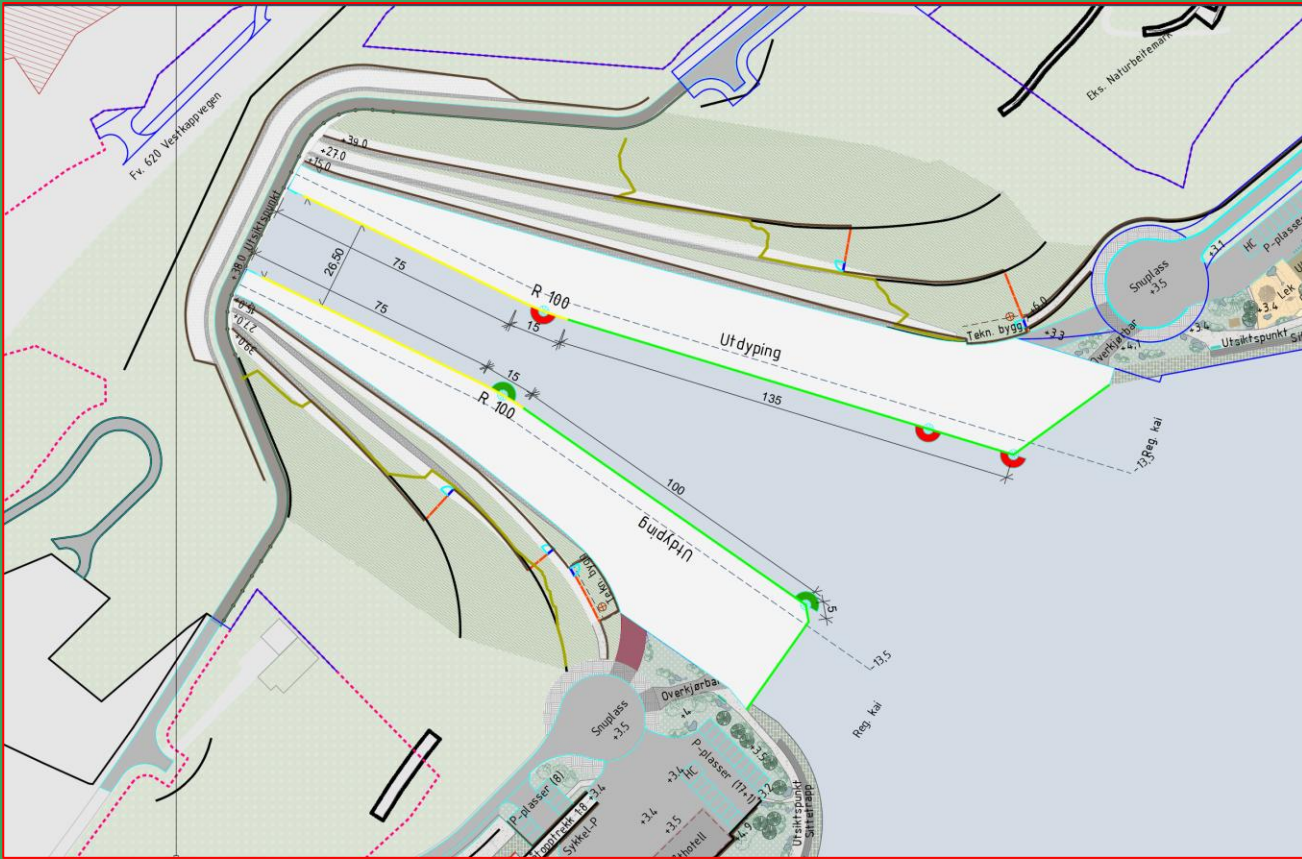
Endringer Saltasundet

- Reduserer bunnbredden fra 135 til 120 meter
- Dybden reduseres fra 14,3 til 14,1 meter
- Forventer omtrent en halvering av masseuttak, fra 50 000+ m³ til 25 000+ m³

SNITT A-A



Kjøde - justeringer i utførelse

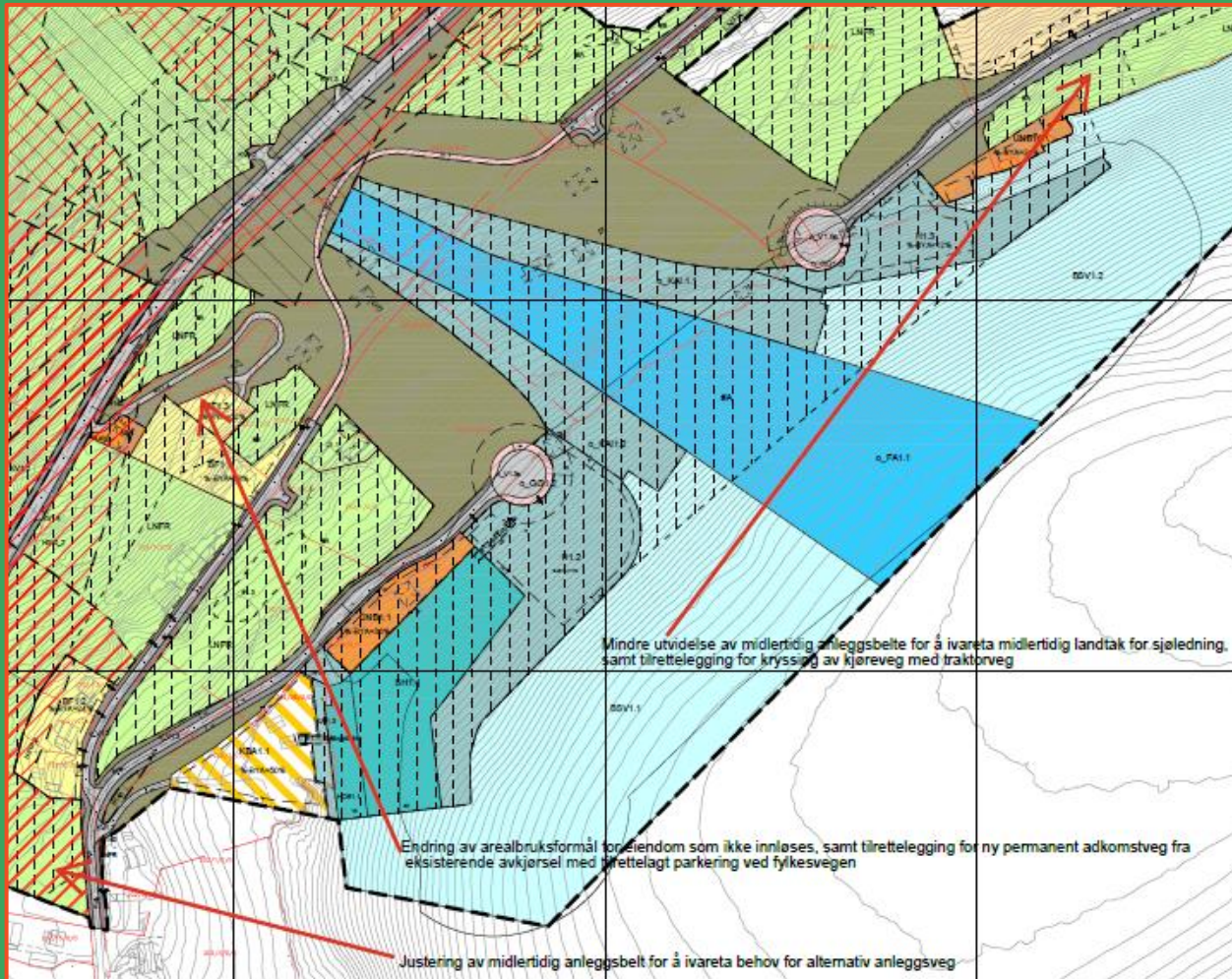


Merk at sammenbindende gangveg over portal ikke tilfredsstiller stigningskrav slik som den er skissert her. Det er ønskelig med en enklere løsning som tilpasser seg terrenget og går bak støttemur for fylkesvegen. Dette vil imidlertid bli en brattere og smalere sti enn regulert løsning.

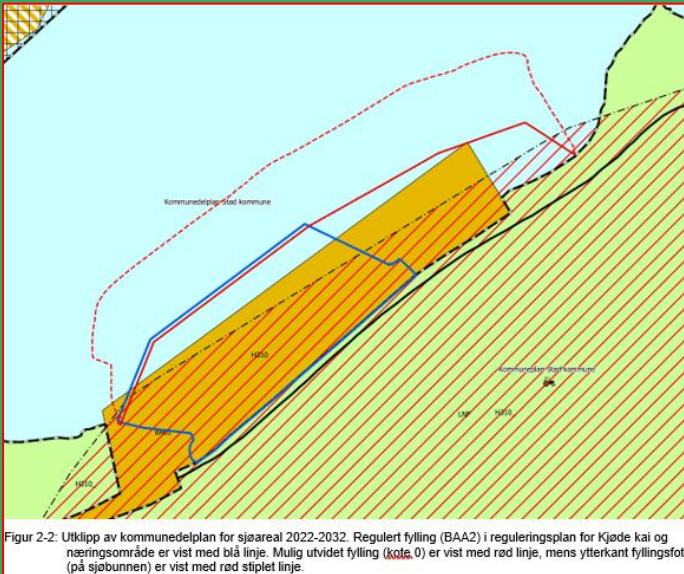
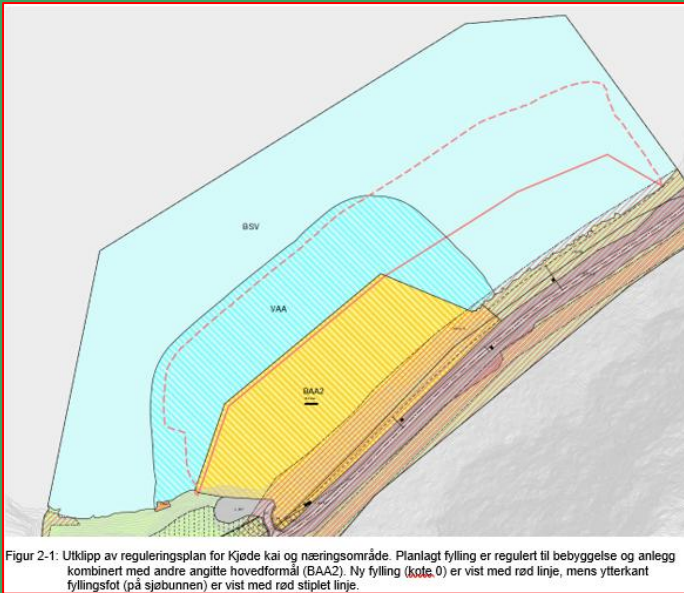
- Terrasser med høye skjæringer i fjell (10-12 m), men med gradvis overgang til 1-2 m høye terrengmurer og naturlig skråning på opp til 1:1 – dette ivaretar kravene i designmanual, samtidig som det blir enklere å bygge.
- Tunnelportal er utvidet med 4 m i bredden (2 meter på hver side) for å sikre at skipenes bruinger ikke kolliderer med portal.
- Entringskai er optimalisert for innsparing av kostnader
- Gangveg foreslås erstattet av smalere sti med større stigning, men plassering er foreløpig ikke sikker (krever omregulering)

Endringer Kjøde

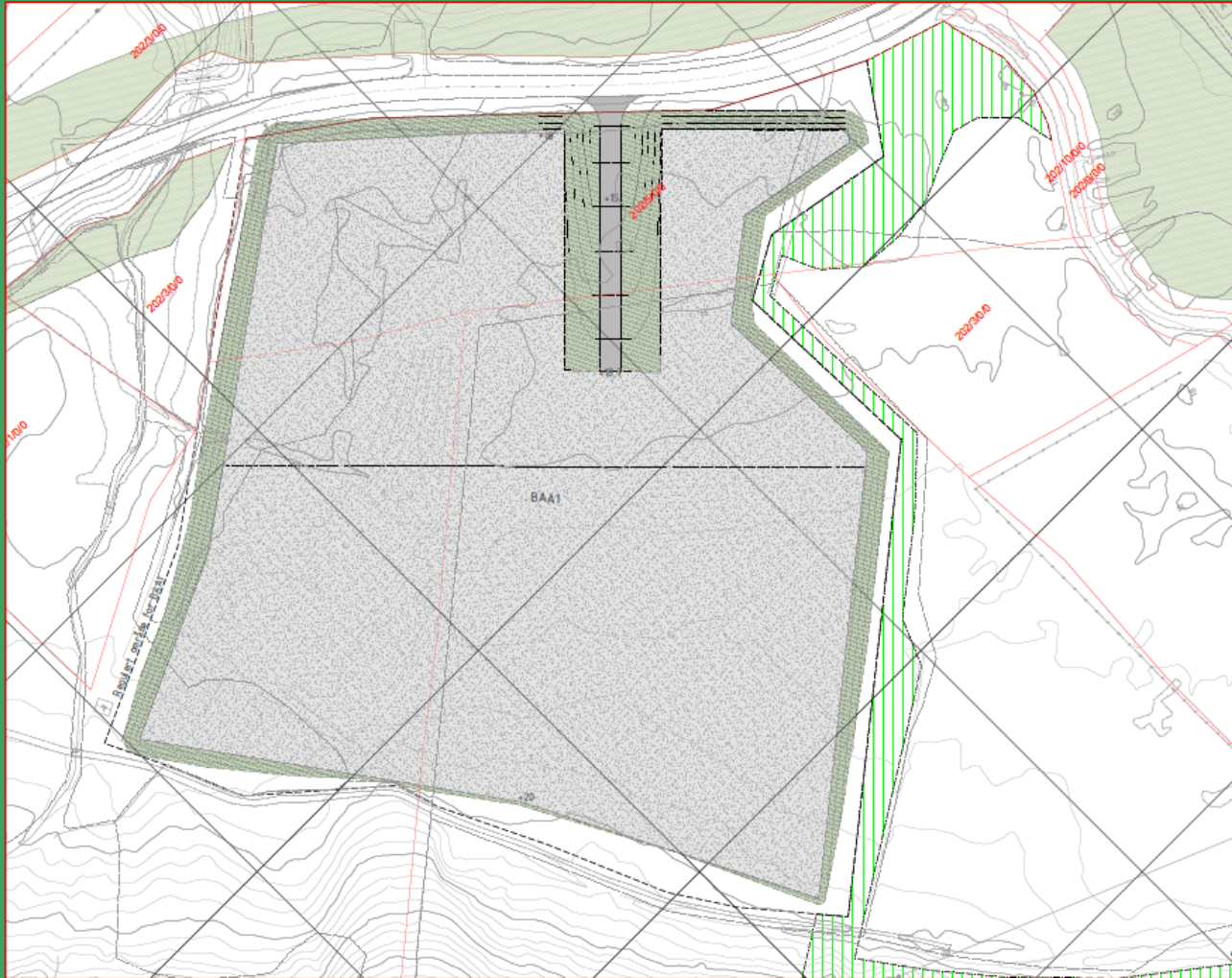
- Bare mindre endringer for å legge til rette for alternativ trasé for anleggsveg, samt for å kunne etablere midlertidig landtak for sjøledning
- Oppdateringer basert nye grunnvervs-avtaler, herunder endring av eiendom til boligformål
- Anleggsstripen langs fylkesvegen blir sannsynligvis mye smalere enn det som er regulert (se fyllingsutslag)
- Gjennomføres som administrativ endring av plan



Foreslått utvidet sjøfylling Kjøde



- Gir rimeligere transport av ekstra overskuddsmasser enn mulig langtransport
- Et utvidet næringsområde med mulighet for lengre kaifront
- Utnytter større del av areal disponert til næring i kommuneplanens arealdel (men går likevel noe utover dette formålet)
- Gir ytterligere 18,4 daa næringsareal med sjøtilgang (økning på litt over 40%)
- Gir ingen større konsekvenser for naturmangfold
- Kan helt eller delvis baseres på massetransport med dumper, noe som gir rask og effektiv gjennomføring – enklere logistikk
- Fylling vil ikke skje på natt
- Mulig steinlager for ressurs noen år etter avsluttet anlegg



Utforming Kjøde Næring

- Planeres ut på kote 18, 0-4 meter over omkringliggende områder
- Vil bli benyttet til riggområde i byggeperioden. Dette vil også forbelaste fortrengingen i eksisterende myr – slik at arealet er tidligere byggbart
- Plassering av avkjørsel til fylkesveg er lite fleksibel pga siktproblematikk

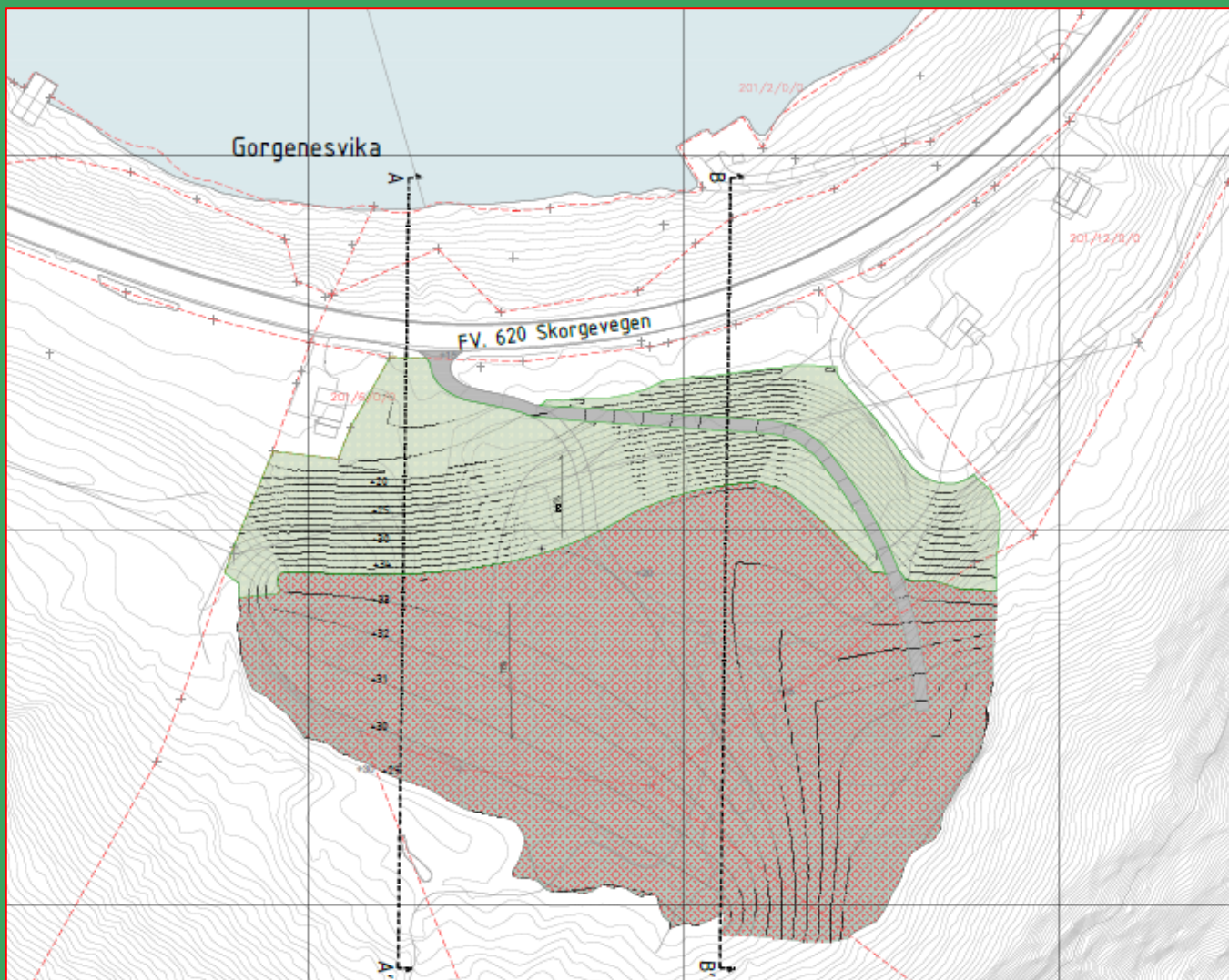
Midlertidig riggområde ved Kjøde næringsområde

Omringet område er ikke tidligere regulert inn, men er ønskelig å ta i bruk. Midlertidig masselagring, av toppjord er bl.a. et aktuelt bruksområde

Søknad om bruk av området kan enten gå som en dispensasjonssøknad, eller inngå i ny reguleringsplan sammen med Kjøde kai

Krever grunnnerverv, som vi håper å komme i gang igjen med





Tilrettelegging for mulig utvidet deponi Gorgeneset

- Gir mulighet for større volum deponi for løsmasser som ikke er brukbare i anlegget
- Foreslått tilrettelagt som et nytt platå med anleggsveg til toppen
- Krever dispensasjon fra kommuneplan for mindre utvidelse av volum og areal slik at deponiet fyller hele det tidligere masseuttaket.

Planendringsprosesser - medvirkning



Forberedende arbeider som fortsetter

- Har fått lov til å fortsette som «før», men skal ha økt fokus på å vurdere hva som er nødvendig å starte opp og gjennomføre av prosesser før Stortingets vedtak om fullfinansiering
- Grunnerverv; foretatt en prioritering av hvilke gjenstående erverv som skal gjennomføres før og etter Stortingsvedtak. Prioriterte erverv tas sikte på snarlig oppstart av prosess (Elden)
- Klargjøringer forberedende entrepriser
 - Vannledninger (sjøentreprisen); Beslutning om utlysingstidspunkt tas først når Stortingsvedtak foreligger – men gjennomføres ila anleggsperioden for totalentreprisen
 - Riving av bygninger; utlyses ila 1.kvartal 2026, men med forbehold om gjennomføring knyttet til Stortingets vedtak om fullfinansiering
- Utbyggingsavtaler; Pågående prosess med Vanylven – og Stad kommuner. Det blir offentlig høring og politisk behandling i løpet av første halvår 2026.
- Grunnboring på Gorgeneset og Berstad denne uken

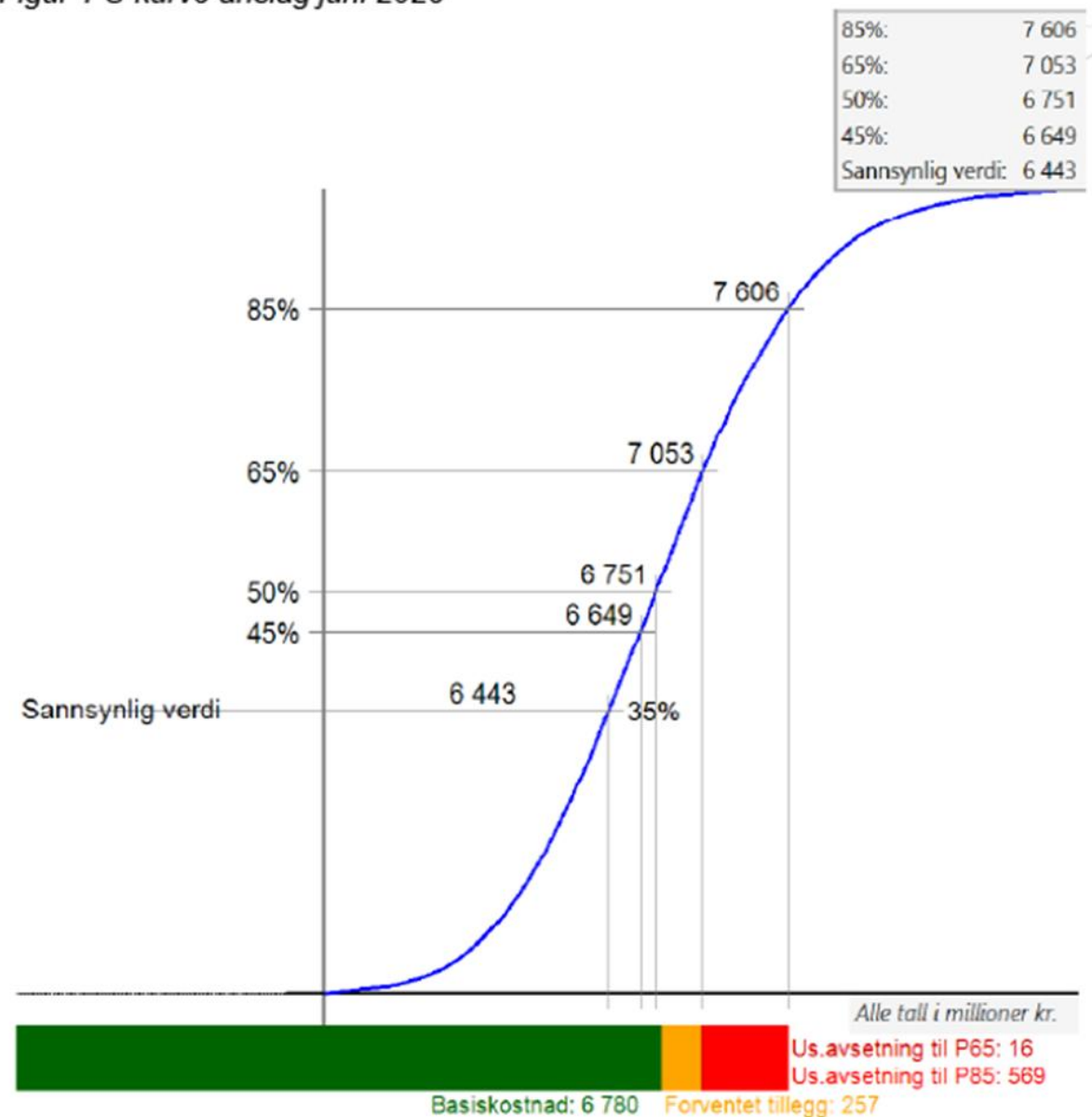
Kostnader og nytte



Kostnader og ulike rammer

- Prosjektets nåværende kostnadsramme er 5,3 mrd. kroner (2025-kroner, inkl. mva.)
- Første tilbud fra entreprenørene «har antydnet» en kostnadsramme på 9,4 mrd. kr (inkl. mva.)
- Hva betyr kostnadsramme (P85) vs Styringsramme (P50)?
- Hvorfor beregnes rammene med merverdiavgift (mva.)?
- Det er ikke realistisk å forhandle seg ned til vedtatt kostnadsramme
- **Målet er å bygge innenfor P50**

Figur 1 S-kurve anslag juni 2025



Alle tall er ekskl. mva.

Sannsynlig verdi, 6 443 mill. kr. ekskl. mva., tilsvarer basiskostnad som består av grunnkalkyle pluss uspesifiserte poster, men uten usikkerhetspåslag.

Nyttevurderinger – foreløpige vurderinger

- **Nytten av skipstunnelen har utviklet seg i takt med kostnadene**
- Netto nytte per budsjettkrone (NNB) for skipstunnelen er beregnet til – 0,95
 - Tidligere analyser har også ligget rundt -1
 - Beregnet ved 75 års bruksperiode

De største samfunnsøkonomiske nytteeffektene av skipstunnelen er:

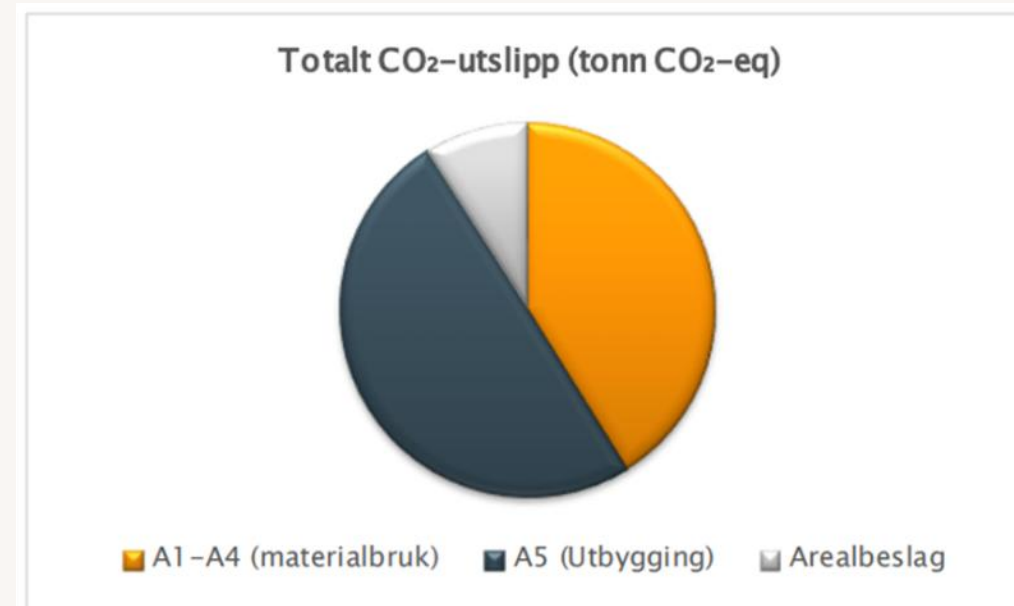
- Redusert drivstofforbruk, 173 000 000 kroner
- Verdi av spart ventetid, 476 000 000 kroner
- Verdi av (gjenbruk av) steinmasser (til næringsområder), 1 166 000 000 kroner



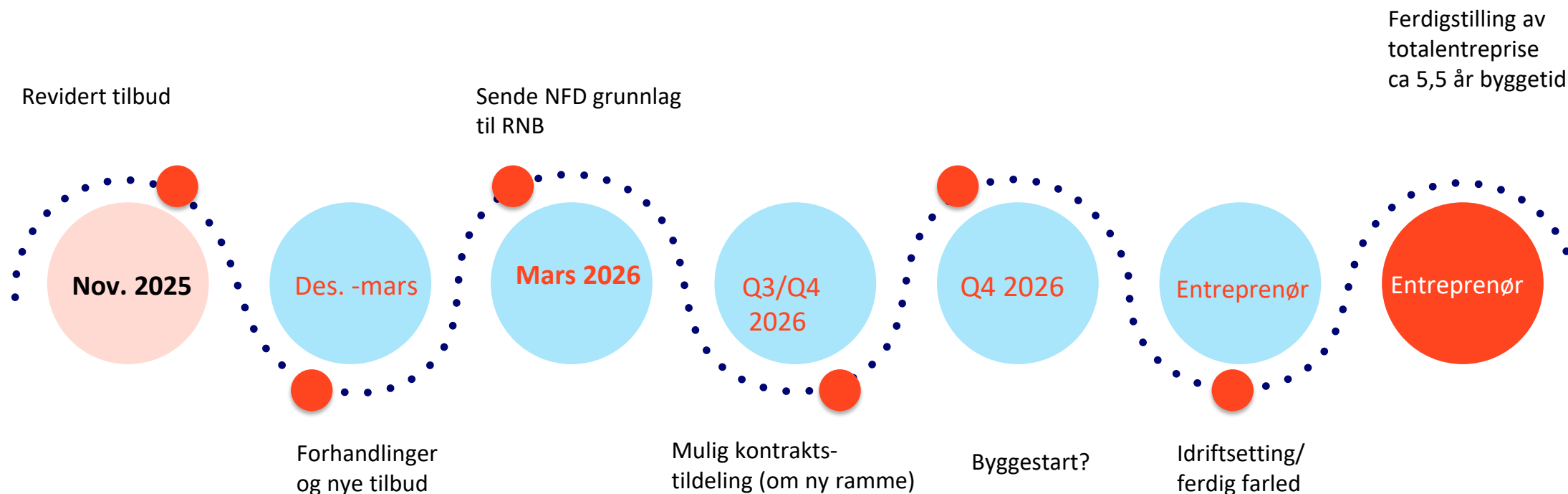
Stad molo, Leikanger

Klimagassutslipp – netto reduksjon i utslipp over 75 år

- **Beregninger viser at skipstunnelen vil føre til et netto redusert utslipp på 130 000 tonn CO₂- ekv. over en periode på 75 år. Dette baserer seg på:**
 - Estimert utslipp fra utbygging av tunnelen på 160 000 tonn CO₂- ekv
 - Estimert redusert utslipp på 290 000 CO₂- ekv. over 75 år i driftsperioden, som følge av overført trafikk samt at utslippene fra fartøy ved venting i dårlig vær reduseres.



Foreløpig fremdriftsplan – per januar 2026



Takk for oppmerksomheten!

SPØRSMÅL?

Stad skipstunnel – hva nå?

«Vi må snu hver stein for å spare penger...»

Prosjekt Stad skipstunnel, Informasjonsmøte, Kjøde 14.01.2026

Foto: Arild Skorge





Foto: Arild Skorge

Klimagassutslipp - tiltak

- Viktige klimatiltak:
 - Det planlegges etablering av næringsområde på myr, istedenfor å grave ut myrmassene. Dette gir et estimert redusert utslipp på minimum 12 600 tonn CO₂- ekv. (tilsvarende 47% reduksjon i utslippene fra arealbruksendringer i prosjektet)
 - All betong skal være av lavkarbonklasse A
 - Stål som skal benyttes i armering skal være av resirkulert stål
 - Etablering av lokalt blandeverk og knuseverk. Dette vil redusere transportbehovet
 - Minimumskrav til diesel og miljøklasse for utstyr, maskiner og lastebiler

Plastforurensning

- Spredning av plast i sjø kan være en utfordring i tunnelprosjekter. Plast benyttes blant annet i sprengningsarbeid, og plastrester havner dermed i steinmassene
- Tiltak ved bygging av Stad skipstunnel:
 - Det skal velges tekniske løsninger som i størst mulig grad minimerer plastavfall fra tiltaket, og leverandøren skal utarbeide en egen plan for hvordan arbeidene skal gjennomføres for å unngå plastspredning.
 - Det skal brukes elektroniske tennere (som synker) i sprengningsarbeid i skipstunnelen.
 - All synlig plast skal samles opp før sprengstein kjøres til nyttiggjøring eller deponi. Det skal gjennomføres opprydding av plast underveis og i etterkant, ved tiltaksområdet og nærliggende områder.
 - Kystverket har stilt krav til leverandøren om positivt plastregnskap (i kg). Dette innebærer at det skal samles opp mer plast enn det som tilføres.

