

Parlamentarisk grupp för tunnelutredning.

Protokoll nr 3

Mötet hölls i Lagtingsdelens konferensrum Rödhamn 27 januari 2021 kl. 10.00 – 12.08

Närvarande:

Christian Wikström, Infrastrukturminister (OB)

Björn Hägerstrand (M) på distans via Teams

Lena Andersson (ÅF)

Rainer Juslin (L)

Erica Scott (HI),

Jörgen Pettersson (C)

Runa -Lisa Jansson (OB)

Kerstin Staf (ÅD) på distans via Teams

Lennart Nord, byråchef ÅLR på distans via Teams

Björn Ekblom, Vägingenjör ÅLR

§ 1

Christian Wikström öppnade mötet och hälsade alla välkomna.

§ 2

FS-link, genom representanterna Hans Mikael Holmström och Otto Hojar presenterade företagets förslag till Föglö vägtunnel.

Projektet har fortgått i 4 år och är en konceptuppbyggnad bestående av teknik, ekonomi och förverkligande.

Ställde frågan om varför vi skall bygga just nu med följande motiveringar:

1. Skärgården lever fortfarande
2. EU satsar miljarder på omställning
3. Räntorna är låga
4. Finansmarknaden söker placeringsobjekt
5. Kostnaderna för skärgårdstrafikens drift måste minska

Önskar:

1. Att få sina beräkningar/kostnadskalkyler verifierade
2. Vilket även kan inkludera ökad tunnelstandard
3. Att en upphandling görs på deras underlag
4. Att ÅLR sätter en gräns på vad det får kosta
5. Att projektet bjuds ut till ett konsortium med ett 30 årigt OPS

Enligt FS link är:

De beräknade kostnaderna för en standardtunnel är ca 13 000€/m. En utökad tunnelstandard (med evakueringsutrymme) är ca 12% dyrare än en standardtunnel. Därtill måste kalkyleras med ett risktillägg på ca 3,5 miljoner €.

Planerad tunnellängd är enligt liggande förslag ca 10,5 km.

Tunneln skulle finansieras med nyttjandeavgifter och kostnadsinbesparingar genom trafikomläggning.

Anser att kostnader för tidsvärden för enskild individ bör beaktas i kalkylerna genom ökad tillgänglighet. Restiderna förkortas avsevärt gentemot alternativet med färja. Kalkylerad restid i vägtunneln är 7 – 8 minuter.

Driftskostnaderna för vägtunneln är beräknade till ca 1% av byggkostnaderna. Trafik till och från fiskodlingarna påverkar inte kalkylerna.

Planerad byggtid för projektet är ca 4 år.

Cyklar fraktas med buss eller taxi. Ingen gång- eller lätt trafik kan tillåtas i en tunnel.

Vissa delar av grundundersökningarna kvarstår så som styrbörning igenom sprickzoner och andra känsliga bergpartier. Dessa kan göras från öar eller från fasta Föglö eller Lumparland. Borrhålerna fylls igen med betong efter det att provkärnorna tagit ut. Kostnaderna för slutliga borrhållsprov är inom estimatet 300 – 350 tusen €.

Framfördes att olycksstatistik för tunnlar i Norge jämfört med vägtrafik i Finland ger vid handen att det är 8 ggr större olycksbenägenhet i normal vägtrafik än trafik i en tunnel.

Det södra tunnel alternativet som tidigare tagits fram av ÅLR berördes som jämförelse. Den tunneln hade brantare upp och nedgångar och många markägare i Lemland var starkt emot det framtagna alternativet i motsats till det alternativ som FS- link presenterat. Därtill skulle det kräva omfattande ombyggnation av befintligt vägnät till och från tunnelmynningarna.

Planprocessen för att få rådighet över mark där ett projekt skall förverkligas berördes och där det konstaterades att det är LL om allmänna vägar (1957:23) och dess process för vägplan som måste användas för allmänt vägnät och att Plan och bygglagen (2008:102) inte är tillämplig för allmänna vägar.

§ 3

Till protokolljusterare utsågs Erica Scott

§ 4

Övriga frågor:

Gruppen informerades om att intervjuer med utvalda sökanden till den Projektingenjörstjänst som kommer att ha ansvar för att driva tunnelprojektet vidare, kommer att ske inkommande vecka.

Vid protokollet

Protokolljusterare

Björn Ekblom

Erica Scott