

## **Parlamentarisk grupp för tunnelutredning.**

### **Protokoll nr 5**

Mötet hölls i Självstyrelsegården, konferensrum Rödhamn 17 februari 2021 kl.10.00 – 11.45

Närvarande:

Christian Wikström, Infrastrukturminister (OB)

Björn Hägerstrand (M)

Lena Andersson (ÅF)

Rainer Juslin (L)

Erica Scott (HI), på distans via Teams

Jörgen Pettersson (C)

Runa-Lisa Jansson (OB)

Kerstin Staf (ÅD), på distans via Teams

Anders Sundblom, Bro- & Hamningenjör ÅLR

Lennart Nord, byråchef ÅLR, på distans via Teams

#### § 1

Christian Wikström öppnade mötet och hälsade alla välkomna.

#### § 2

Föregående protokoll godkändes.

#### § 3

Teitur Samuelson (TS), CEO P/F Eysturoyar- og Sandoyartunlar, var inbjuden för att presentera tunnelprojekt på Färöarna.

TS är ekonom och kom in i företaget 2014 för att jämföra projekten. Företaget grundades 2014 för att bygga och driva två undervattentunnlar. Företaget styrs enligt parlamentets lag nr. 30 från 14.04.2014 och ägs till 100% av regeringen på Färöarna.

Projektet var att bygga två tunnlar, Eysturoyar- och Sandoyartunneln, med en total längd av 22 km. Tunnlarna beräknades kosta 360 M€. Den kommersiella tunneln Eysturoyar, öppnade för trafik den 19 december 2020 och trafiken beräknades till ca 6.000 fordon per dygn. För Sandoyartunneln (67% genomborrad) beräknades trafiken till ca 400 fordon per

dygn, vilket gör att tunneln inte bär sig ekonomiskt. Regeringen har gett en trafikgaranti, ett minimum för att finansiera tunneln.

TS fortsatte med att presentera organisationen. Han själv är den enda anställda, resten är 12 inhyrda konsulter på heltid och fem personer i styrelsen. Fokus i projektet har varit att identifiera och minimera de största riskerna.

Tunnlarna byggs enligt norsk standard och projekteras av Norconsult.

När det gäller utmaningarna i projektet och att reducera riskerna, så har det huvudsakligen handlat om:

- Finansiering – Det är ett stort projekt även sett internationellt.
- Ränterisk – Största risken. Ett 7-årigt projekt med 19% eget kapital och 81% lån.
- Antalet inblandade företag – En lång process för att reducera antalet företag.
- Geologisk risk – Man tog till sig erfarenheter från tidigare byggda undervattenstunnlar och man sparade inte på att göra grundliga undersökningar.

Då Färöarna är utanför EU, så kunde upphandlingen göras utanför EU:s upphandlingsregler. Ett starkt krav i upphandlingen var att man hade erfarenhet av att bygga undervattenstunnlar. Man fick in 5-6 anbud och valet föll sedan på NCC som har tidigare erfarenhet av att bygga undervattenstunnlar på Färöarna.

TS gick igenom de olika riskmomenten där bland annat investeringen motsvarar 7.100€/capita. Då man behövde låna till 81% av investeringen (för tidigare tunnlar ca 40%), så tog man hjälp av Pareto A/S i Norge. Man kontaktade 5 investeringsbanker för finansieringsförslag och billigast var en amerikansk pensionsfond plus lokal uppbackning. En fast ränta erbjöds, vilket innebar att det inte fanns någon ränterisk.

För att minimera de geologiska riskerna, så gjordes långhålsborrningar. Man använde sig av kända erfarenheter och nyttjade även tidigare inblandade konsulter/rådgivare. TS visade en bild över hur de olika lagren i marken skiftar.

När det gällde själva byggandet, så valdes NCC för att de har tidigare erfarenhet och samma resurser med kunskap om undervattenstunnlar på Färöarna, vilket var viktigt för att

reducera riskerna. Ett ekonomiskt krav i kontraktet, var avtalade enhetspriser. 70% var ett fast pris och 30% var rörligt (tex. injekteringar, betong och rondellen).

Vid själva byggandet avvek man från norsk standard beträffande lutningen, från 7% till 5%, på grund av olyckor.

Byggandet av tidigare tunnlar har visat på en ökande trafik. För Vågatunneln (2002) och Nordoyatunneln (2006) så har trafiken ökat med 17%.

Nuvarande status:

Eysturoyartunneln öppnade för trafik 19 december 2020, vilket var sex månader tidigare än planerat. Trafiken var under första veckan lägre än planerat, men har därefter ökat stadigt. Sandoyartunneln är genomborrad till 66 % av den totala tunnellängden. Man borrar 30 meter åtgången och undersöker sedan berget. Är vatteninträngningen för stor, så injekteras berget. Tunneln planeras att öppnas för trafik under december 2023. 0,5 M€ investeras i utsmyckning för tunnelarna.

Frågor till TS:

CW: Hur ser driftskostnaderna ut?

-Man budgeterar ca 2 M€/år, den största kostnaden 0,5-1,0M€ är för förbrukning av ström (belysning, pumpar, ventilation). Administration av bompeng utgör ca 50% av driftskostnaderna per år. Driftkostnad omräknat per kilometer är 180.000€ per år. Idag sköts driften av 1 person, men ska utökas till 2 personer. Serviceavtal finns för pumpar, belysning och el.

CW: Varför valdes ett statligt bolag?

-Tidigare stoppat av färöiska investerare pga utländska investerare. Nu garanterar staten intäkten om den blir mindre.

JP: Stor andel är personalkostnader. Hur är det med digitala lösningar?

-Nytt system, mer automatiserat för nummerplåtsavläsning. Försöker få flera att köra med abonnemang, då det är dyrt att köra utan.

JP: Var har ni gjort av kross- och stenmassor?

-De har framför allt används till hamnutbyggnad och fyllt gamla stenbrott. En utmaning har varit att plocka bort sprängtrådarna för att skydda miljön. Allmänt kan man säga att det är dyrt att transportera sten.

JP: Har Eysturoyartunneln ersatt någon färja?

-Den byggdes inte för att ersätta någon färja, utan för att göra en tidsbesparing på 30-45 minuter.

CW: Hur stor del är projekteringskostnaden?

-Förundersökningar har kostat 4-5M€ och utförts av lokala entreprenörer för att synergier och för att inte försena projektet. Projekteringen har kostat 5M€ för båda tunnlarna.

Statens Vegvesende (Norge) har sedan godkänt tunnlarna.

KS: Hur hanteras den lätta trafiken?

Det är förbjudet att cykla i tunneln av säkerhetsskäl. För dyrt att bygga GC-bana och det hade blivit långa uppförsbackar. Det är få som cyklar på Färöarna.

JP: Norsk tunnelstandard, vilken?

-Den är byggd med 10,5 m körbana. Norsk standard är lägre än EU:s krav.

LN: Hur är det planerat för utrymning?

-Inga utrymningsvägar finns. Utrustning finns, kameraövervakning som avläser trafiken och värmesensorer. Övervakning sker via Alarmcentralen. Om någon tar en brandsläckare, så stänger tunneln automatiskt.

#### § 4

Övriga frågor / diskussioner

LN informerade om att tjänsten som projektingenjör ska annonseras på nytt. Gruppen diskuterade hur vi går vidare.

#### § 5

Till protokolljusterare utsågs Lena Andersson.

#### § 6

Nästa möte:

Planeras onsdag den 10 mars kl. 10.00 – 12.00.

Vid protokollet

Protokolljusterare

Lennart Nord

Lena Andersson