

Parlamentarisk grupp för tunnelutredning

Protokoll nr 8

Mötet hölls via Teams den 28 april 2021 kl.10.00 – 12.00

Närvarande:

Christian Wikström, Infrastrukturminister (OB)

Lena Andersson (ÅF)

Rainer Juslin (L)

Erica Scott (HI)

Jörgen Pettersson (C)

Runa-Lisa Jansson (OB)

Kerstin Allgode (ÅD)

Björn Hägerstrand (M)

Lennart Nord, byråchef ÅLR

§ 1

Christian Wikström öppnade mötet och hälsade alla välkomna. Samtliga deltagare presenterade sig för inbjudna gäster.

§ 2

Föregående protokoll godkändes.

§ 3

Till protokolljusterare utsågs Lena Andersson.

§ 4

Representanter från Frøya i Norge var inbjudna för att berätta om de sociala effekterna av en fast förbindelse till Frøya. Närvarande var Kristin Strømskag, kommun-styrelsens ordförande, Nils Karlsen, ansvarig för näringsfrågor i Frøya kommun, Espen Hauan, styrelseordförande Frøya Näringsförening och Torill Pettersen, VD Frøya Näringsförening.

Frøyatunneln, som öppnades för trafik den 23 juni 2000, förbinder Fröya med fastlandet via ön Hitra som sedan december 1994 fick en fast förbindelse. Fröya består av 5.400 små och stora öar, med en landareal på 231 km² och 2,7% av Norges kustlinje. Närmaste stora stad är Trondheim, till vilket det tar 2 timmar med bil och 3 timmar med båt. Fröya har även egen flygplats som är under utveckling. Sedan 2010 har befolkningsutvecklingen ökat med 15%. En stor del av detta är arbetskraftsinvandring då fiskindustrin har vuxit. I takt med den ökade befolkningen, så har det även ställts ökade krav och kostnader för sjukvård, barnomsorg och skola. Sysselsättningsgraden på Fröya har mellan åren 2008 till 2018 ökat med 32,4%.

Fröya och Hitra står idag för drygt 20% av all laxproduktion i Norge och en stor del av exporten från Trøndelag. Tillsammans hanterar de 300.000 ton lax per år.

Före tunnelns tillkomst var det en nedåtgående trend för fiskerinäringen. De tre största lokalt ägda företagen på Fröya var SalMar, Hydro Seafood och BeWi var pressade. Det var liten tro på framtid och växt i näringen och hela ö-regionen dränerades på kompetens. Idag är det en hög aktivitet i fiskerinäringen och omsättning har ökat kraftigt.

Underleverantörer har etablerat sig i ö-regionen och ökar i både omsättning och resultat. Kommunen har store utmaningar och det är ett stort behov för kompetens i näringen. Tillväxten har även skapat stora logistikutmaningar och man har en pilot, där man testar att flytta transporter från bil till båt.

Ett "Blått kompetenscenter" har etablerats och fiskerinäringen har gått från att ha varit erfarenhetsbaserad till att vara kunskapsbaserad. Idag finns en stolthet i branschen, lönerna är höga och produktionen ökar.

Det satsas mycket på Fröya och i framtiden ser man en femdubbling av produktionen i fiskerinäringen fram till år 2050. Man arbetar för att etablera ett forsknings och utvecklingscenter, Katapult/ Ocean Space Center. Grön energi står på agendan och man testar flytande solceller.

Fröya tunneln som öppnade i juni 2000 är 5,3 km lång, med ett största djup på 150 m under havsytan och en stigning på 10%. Kostnaden på 475 MNOK fördelades mellan staten 51%, länet/kommuner 11% och vägtullar 38%. Årsdygnsmedeltrafiken (ÅDT) ligger på ca 2.700 fordon, varav ca 23% är tung trafik (långtradare). För övriga länsvägar med

tunnlar är snittet 14% tung trafik. Prognosen visar en årlig tillväxt på 1,5% och till år 2050 ger det en ÅDT på 5.200 fordon.

Tunnelföreskrifterna ställer idag större krav på säkerhet och max 5% stigning.

Undervattenstunnlar är 5 gånger mer brandutsatta och den tunga trafiken är överrepresenterad. Under perioden 2008-2015 skedde 42 % av alla bränder i tunnlar med hög stigningsgrad (5% av tunnlarerna).

En utredning startade i januari 2020 för att titta på olika alternativ för att förbättra säkerheten i Frøyatunneln. En uppgradering av befintlig tunnel med bland annat säkerhetsrum beräknas ta 18 månader och kosta 6-700 MNOK. Sju olika alternativ togs fram och man har nu valt en parallell utrymningstunnel som finansieras av Fylkeskommunerna, motsvarande Länsstyrelsen. Om intresse finns från det privata, så kan det bli aktuellt med en OPS-lösning. Beräknad byggtid ca 4 år. Inget beslut är ännu tagits för en uppgradering.

§ 5

Efter presentationen svarade våra gäster på frågor.

Har det tidigare beroendet av färja lett till att näringar flyttat? -Det går inte att säga det, däremot finns det inga alternativ idag om tunneln stängs för brand.

20% av laxexporten kommer från Fröya. Hur såg det ut tidigare, såg man en exportframgång? -Nej, det var tuffa tider tidigare. Ny fabrik kom till 2009 beroende på tunneln. Med samma tillväxt och utan en tunnel, så hade det krävts två färjor varje halvtimme, med vardera 100-130 bilar.

Bompenge stod för 38% av finansieringen. Hur var den organiserad för fast boende, fritidsboende och långtradare? -Det var ett eget sällskap för bompenge och man hade automatisk registrering. Rabatt erhöles vid förinbetalning. Bompenge avvecklades efter tio år, men har diskuterats vid byggande av ny tunnel, vilket ses vara negativt då små företag kan ha 70-80 passeringar per dag.

Hur mycket kostar underhållet för Fröya tunneln per år? -Vi har ingen uppgift vad tunneln kostar, då det är Fylkesveg som ansvarar för drift och underhåll.

Hur ser den sociala aspekten ut? De tar 2,5 timme till Trondheim. Pendlar folk? -Det är ingen direkt pendling, men många stora företag har sina kontor i Trondheim. Däremot har det varit en stor ökning av fritidshus (hytter) och turism. När bompenge fanns betalade

hyttfolk som för fast boende. Näringsliv och företag betalade betydligt högre. Behovet finns idag för en parallell tunnel.

CW tackade våra gäster för en inspirerande presentation av Fröya och att det skulle vara intressant med ett besök. Vi är alla välkomna.

§ 6

Diskussionen fortsatte internt, med att det är viktigt att vi får i gång projektet. Man kan se effekten av ökad inflyttning, nya skolor, arbetsplatser och dra nytta av Föglös skogar mm. Infrastruktur kostar pengar och den som använder måste betala. En allmän diskussion fördes kring vad den enskilde kan förväntas betala för genomfart vid nya infrastrukturprojekt.

CW framförde att vi har kommit en bit på väg och att vi tittar på hållbarheten efter sommaren. Närmast skulle vi behöva lyssna på inblandade i det södra kortare alternativet. Synpunkter kom på att vi borde signalera i TB om tilläggsutredningar för att inte tappa en säsong. Först behöver vi ett betänkande till Lagtinget för att debatteras enligt CW. Frågan kom om kostnader för respektive alternativ av tunnelsträckningar jämfört mot färjetrafiken. Det är frågor som projektingenjören får hantera när han är på plats.

§ 7

CW avslutade mötet och till nästa möte planeras det att bjudas in någon för hörande om det södra tunnelalternativet.

§ 8

Nästa möte:

Planeras onsdag den 26 maj kl. 10.00 – 12.00.

Vid protokollet

Prokolljusterare

Lennart Nord

Lena Andersson