

# Delbetänkande

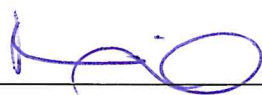
## Parlamentariska kommittén för en fast förbindelse mellan fasta Åland och Föglö kommun



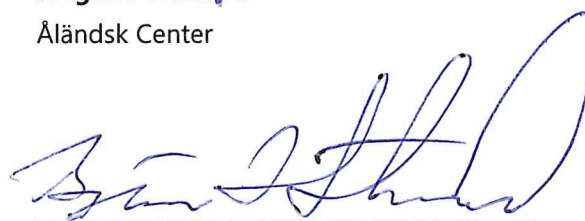
**Christian Wikström**  
Infrastrukturminister



**Jörgen Pettersson**  
Åländsk Center



**Rainer Juslin**  
Liberalerna på Åland



**Björn Hägerstrand**  
Moderat Samling på Åland



**Runa-Lisa Jansson**  
Obunden Samling



**Erica Scott**  
Hållbart Initiativ



**Lena Andersson**  
Ålands framtid



**Kerstin Allgode**  
Åländsk demokrati

# Bakgrund

Kommittén konstaterar inledningsvis att regeringspartierna uttryckt i regeringsprogrammet att regeringen avser bygga en tunnel till Föglö. I syfte att skapa en långsiktig och bred parlamentarisk förankring för en tunnel till Föglö tillsattes en parlamentarisk kommitté den 6 november 2020 med ordförande Christian Wikström. Kommittén är en ansats även för framtida större infrastrukturella projekt. Kommitténs uppgift är att hitta en parlamentarisk samsyn gällande hur det vidare arbetet med en fast förbindelse mellan Föglö och fasta Åland ska fortskrida. För att hitta denna samsyn ska kommittén under 2021 besvara följande frågor:

- Var är den lämpligaste sträckningen för tunneln?
- Vilken säkerhetsstandard är lämplig?
- Hur kan finansieringen se ut för tunneln?

Projektet behöver analyseras med avseende på social och miljömässig hållbarhet utgående från utvecklings- och hållbarhetsagendan.

Tunnelkommittén ska komma med ett slutbetänkande inom 2021.

Medel avsattes i budget 2021 för anställning av en projektingenjör som arbetar med tunnelnfrågan och 50.000 euro upptogs för tunnelkommitténs utredningar. Tjänsten som projektingenjör annonserades ut två gånger och den 7 juni 2021 påbörjade projektingenjören sitt arbete. Förvaltningens resurser har dessförinnan endast räckt till för att hantera höranden och protokoll.

Projektets omfattning sträcker sig över flera mandatperioder. En förutsättning för det vidare arbetet med tunneln är därför att en politisk samsyn hittas i frågan.

Den parlamentariska kommittén omfattar alla lagtingspartier utom Ålands socialdemokrater som i det här skedet valt att avstå från att delta i arbetet.

# Möten och deras innehåll

Kommittén har hållit 10 möten som beskrivs i korthet nedan. Ytterligare detaljer kring tunnelkommitténs möten återfinns i protokollen.

## **Möte 1. Landskapsförvaltningen – Historisk tillbakablick och tunnlar i våra närregioner**

De tunnelalternativ som varit aktuella hittills togs upp och en diskussion fördes kring tunnlar i våra närregioner.

## **Möte 2. Landskapsförvaltningen – Vägplaneprocessen**

Hörandet ämnade belysa de lagliga grunderna för byggande av väginfrastruktur och gick igenom de faser som varje ny väg går igenom innan själva byggskedet. En tunnel är en del av en väg och följer således den lagstiftning som rör vägprojekt.

## **Möte 3. FS-links**

Företaget FS-links hördes och deras syn på tunnelprojektet presenterades och diskuterades. Huvudalternativet utgår från en tunnel mellan Svinö och Degerby och att det är ekonomiskt och geologiskt möjligt att genomföra projektet.

## **Möte 4. Capex Advisors – finansieringsmodeller**

Capex Advisors har lång erfarenhet av offentliga och privata upphandlingar. De hördes i syfte att klargöra olika alternativ på hur ett stort infrastrukturprojekt kan finansieras samt vad som är viktigt för att ett offentligt projekt av stor omfattning ska lyckas. Störst fokus lades på Alliansmodellen och offentlig-privat samverkan (OPS).

## **Möte 5. Färöarna**

Teitur Samuelson som är VD för det färöiska offentligt ägda bolaget som grundades för att bygga Eysturoyar och Sandoyartunneln hördes i syfte att undersöka hur Färöarna gått till väga för att finansiera och bygga två ca 10 km långa undervattenstunnlar. Eysturovar är färdigställd medan Sandoyartunneln håller på att byggas. Vikten av enighet i stora tunnelprojekt betonades.

I det färöiska exemplet används bompengar för att finansiera tunnlar i sin helhet. Lån har upptagits från institutioner som ser tunnelinvesteringarna som en säker investering i oroliga ekonomiska tider. Bompengar används sedan för att finansiera ränta, amortering samt drift av tunnlar. Färöarnas regering, Landsstyret, garanterar en viss summa till kreditgivarna och om denna summa inte uppnås från bompengarna är man skyldig att ersätta mellanskillnaden.

### **Möte 6. Vägen framåt**

Samverkansmöte kring hur arbetet i tunnelkommittén ska framskrida där finansieringsanalysen betonades särskilt. Nuvärdesberäkningar på korttruttsuträkningar behöver uppdateras för att det ska vara möjligt att ta ställning till en målkostnad för den maximala kostnaden för projektet. Att projektet inte ökar dagens driftskostnader är viktigt för flera av kommitténs medlemmar. Hållbarhetsaspekten av projektet betonades liksom de sociala och säkerhetsmässiga konsekvenserna av att inte vara beroende av en färjas tidtabell.

### **Möte 7. Sintef**

Hörande med Eivind Grøv, Chefsforskare vid Sintef. Grøv är tunnelexpert som har varit delaktig i byggandet av tunnlar både i Norden och på andra platser i världen. Hans bedömning är att det är möjligt att bygga en tunnel till Föglö och konstaterade att han varit delaktig i projekt med sämre berggrund än den som återfinns mellan Föglö och fasta Åland.

Havet mellan fasta Åland och Föglö är ingen djup ränna och det finns inga stora förkastningar från när isen for fram. Det är två bergarter, Rapakivi närmast fasta Åland och Granodiorit närmast Föglö. För att säkerställa förutsättningarna krävs kärnboringar där dessa bergarter möts. Slutsatsen är att berggrunden mellan Svinö och Degerby inte är utmanande för ett tunnelbygge.

När det gäller säkerhetsstandard har den nya norska standarden blivit mer balanserad mot EU-standard enligt Grøv. Färöarna har valt norsk standard och de är inte heller en del av EU.

### **Möte 8. Frøya i Norge**

Representanter från fylket Frøya i Norge hördes i syfte att utröna hur samhället påverkats sedan en fast förbindelse etablerades till Frøya år 2000. Öns befolkning hade sedan dess ökat och näringslivet påverkats i positiv riktning. Finansieringen av tunneln till Frøya var uppdelad mellan kommunalt och statligt stöd om 62% och av vägtullar 38%.

Det pågår för tillfället en diskussion kring hur den fasta förbindelsen kan uppgraderas till följd av ökat behov. En uppgradering av befintlig tunnel med bland annat säkerhetsrum beräknas ta 18 månader och kosta 600–700 MNOK. Längden på tunneln är 5,3 km lång.

### **Möte 9. Södra tunnelalternativet på Åland**

Representanter som var aktiva i den tidigare processen för det södra tunnelalternativet hördes i syfte att, i tillägg till det skriftliga underlag som existerar, ge en bild av hur det södra tunnelalternativet upplevdes av befolkningen. Särskilt betonades vikten av de naturvärden som skulle ha förorsakats skada ifall att det tidigare södra tunnelalternativet hade genomförts enligt plan. Vikten av att involvera markägare i ett tidigt skede lyftes som en viktig faktor.

### **Möte 10. Genomgång av delbetänkande**

Ett utkast till ett delbetänkande diskuterades och godkändes under mötet.

# Tidiga antaganden

## Tunnelsträckning

Gällande sträckningen föredrar kommittén, med uppgifter som är kända idag, det alternativ som går direkt mellan Svinö och Degerby till följd av att det alternativet innebär begränsat intrång på det privata ägandet. Intentionen är också att bevara viktiga miljövärden. En förutsättning är att den ekonomiska analysen visar att den totala ekonomiska kostnaden för landskapet gällande trafiksystemets uppbyggnad sjunker, där Föglötunneln om den byggs är en avgörande komponent för det framtida upplägget.

## Säkerhetsstandard

Gällande säkerhetsstandarderna behövs ytterligare förtydliganden och utredning kring varför en viss standard ska väljas. Efter en tidig analys förefaller det som att dagens norska tunnelstandard och EU standard till stor del är harmoniserad för tunnlar med ÅDT (årsdygnstrafik) under 4000 fordon. Åland har egen lagstiftningsbehörighet inom vägtrafikområdet och lagstiftning behöver implementeras för att uppfylla EU direktiv (2004/54/EC) om tunnelstandard.

## Finansiering

Gällande finansieringen är en förutsättning för att ett tunnelbygge ska bli aktuellt att en avgift i form av en "bompeng" tas ut för genomfart genom tunneln. Omfattningen av bompenget och hur rabatter för regelbunden genomfart ska fastställas beror till avgörande del på målkostnaden för hela projektet, driftskostnaden för tunneln, insparingar från färjetrafikens omläggning samt den finansiella kostnaden. Bompenget behöver bindas till index för att det allmänna kostnadsläget i samhället ska återspeglas i bompenget. När lånet är avbetalat kan sedan bompenget avskaffas i likhet med hur dylika projekt hanteras i våra närregioner alternativt sänkas till en grad som motsvarar de faktiska driftskostnaderna. Åländsk lagstiftning behöver även implementera möjligheten att ta ut avgift för färd på allmän väg som en tunnel de facto är.

Gällande den faktiska möjligheten att bygga en tunnel till Föglö är det tekniskt möjligt. Det är i huvudsak en fråga om hur mycket betong som går åt för att täta tunneln i samband med entreprenaden. Andelen betong som behövs avgörs av hur bergarten är beskaffad och påverkar investeringskostnaden för tunneln. För att bättre uppskatta kostnaderna och minska risken vid en entreprenad behöver kärnboringar genomföras innan en entreprenad kan bli aktuell.

## Hållbarhet

En miljökonsekvensbedömning (MKB) för projektet är nödvändig. Förutom en lagstadgad MKB behöver det också genomföras en hållbarhetsanalys baserad på utvecklings- och hållbarhetsagendan.

## Övrigt

Tunnelkommittén förutsätter att slutbetänkandet i sin helhet förs till lagtinget i form av ett meddelande för debatt innan slutlig ställning tas till hela projektet.

## Kvarvarande arbete

### Finansiering

För att slutligt avgöra hur projektet fortskrider behöver en målkostnad för investeringen tas fram för den maximala acceptabla kostnaden för projektet. Baserat på målkostnaden kan sedermera ett beslut fattas om att gå vidare med tunnelprojektet. En politisk enighet om målkostnad och finansiering av projektet är helt centralt för en fortsättning av projektet.

Målkostnaden bestäms utifrån i huvudsak följande nu kända faktorer:

- Kostnaden för entreprenaden och arbeten som hänger ihop med entreprenaden exempelvis kärnborringar, tunnelmassor och väganslutningar.
- Inbesparingar som uppstår till följd av trafikomläggningar i enlighet med uppdaterade kortruttsberäkningar.
- Omfattningen av bompengen.
- Driftskostnader.

En översiktlig uppskattning över entreprenadkostnader kan tas fram redan nu för att få ett teoretiskt värde i hur stor investering det är frågan om. Det existerar översiktligt underlag från 2015 som bedömer kostnaden för en tunnel mellan Svinö och Degerby. Dessa siffror behöver uppdateras och ett risktillägg behöver appliceras på de översiktliga kostnaderna för att finna en maximal beräknad kostnad för projektet. De senaste uträkningarna har nu ca 10 år på nacken och kan inte längre anses relevanta i ljuset av de investeringar som krävs för nytt klimatneutralt tonnage. Det är denna målkostnad för projektet som lagtinget behöver ta ställning till. Det ska tilläggas att en tillförlitlig kostnad först fås fram i samband med att kärnborringar genomförts och när projektet läggs ut på entreprenad.

## **Bompong**

Bompongen och dess förhållande till målkostnaden behöver utredas och fastställas. I korta ordalag kan sägas att desto högre målkostnad desto mer intäkter behövs för att projektet ska vara gångbart. En bompong som täcker hela finansieringskostnaden skulle innebära att finansieringskostnaden endast syns i landskapets balansräkning men inte påverkar landskapets resultaträkning. Färöarna använder denna modell medan Norge använder bompong för att delfinansiera projekt. Samtidigt måste dock hänsyn tas till att kostnaden för transport för genomfart inte blir oskäligt dyr för de människor som är beroende av den fasta förbindelsen i sitt dagliga liv.

## **Driftskostnader**

Utredning över uppskattade driftskostnader behöver förtydligas under en tidsperiod om 40 år med nödvändiga reinvesteringar. Enkelt uttryckt kan sägas att ÅDT har den enskilt största påverkan på driftskostnader för tunnlar genom bland annat konsumtion av el, vilket i sin tur påverkar driftskostnaderna i stor utsträckning.

## **Finansieringslösning**

Vilken finansieringslösning som bör väljas för projektet är en viktig fråga. Det har använts olika lösningar i våra närregioner för dylika projekt och vad som är lämpligt för just detta projekt behöver utredas innan en rekommendation kan föreslås. I Finland användes alliansförfarande för att bygga tunneln i Tammerfors och på Färöarna har ett separat offentligt ägt bolag skapats för att bygga de nuvarande tunnelprojekten med utomstående finansiering. Ytterligare modeller som har diskuterats har varit OPS och varianter av partnering.

## **Externa stöd**

Möjligheten att erhålla externa stöd för finansieringen av tunneln är en fråga som behöver utredas ytterligare. Det kan vara fråga om statsstöd och/eller stöd från EU. Utgångspunkten är dock att tunnelprojektet kan genomföras utan extern finansiering och tillägg i form av stöd betraktas som ett sätt att sänka investeringskostnaderna för projektet som helhet.

## **Lagstiftning och säkerhetsstandard**

Förtydliganden behövs tas fram kring hur lagstiftning på Åland rörande tunnlar och bompong ska se ut. Vägtrafik är inom självstyrelsens behörighetsområde och EU-direktivet om tunnlar behöver införlivas i den åländska lagstiftningen. I huvudsak rör detta ett förtydligande kring säkerhetsstandard. Klargörande kring upptagandet av bompong i lagstiftning är även en fråga som återstår.

## Höranden

Under hösten genomförs höranden med till exempel:

- Tunnelprojektörer.
- Representanter från räddningsorganisationer och myndigheter för att säkerställa att säkerheten blir tillfredsställande.
- Kring en hållbarhetsanalys för projektet och vad en sådan skulle behöva omfatta.

## Hållbarhet

Hur ett tunnelbygge påverkar den omkringliggande miljön är en fråga som kommer att beröras av tunnelkommittén men som vidare utreds i samband med ett beslut om att gå vidare med projektet. Efter genomfört hörande om hållbarhetsaspekter för projektet återkommer kommittén med rekommendationer i slutrapporten om hur frågan ska tas vidare.