

Parlamentarisk grupp för tunnelutredning

Protokoll nr 16

Mötet hölls i Självstyrelsegårdens konferensrum Enskär och via Teams den 17 november 2021 kl. 09.00 – 12.00.

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)

Stephan Toivonen (ÅD), på distans via Teams

Elias Nilsson, projektingenjör ÅLR

Lennart Nord, byråchef ÅLR

Maira Slokenbergs Fernö, YIT, på distans via Teams

Kari Korhonen, YIT, på distans via Teams

Thomas Dalmalm, Trafikverket, på distans via Teams

§ 1

Christian Wikström (CW) öppnade mötet och hälsade alla välkomna.

§ 2

Till protokolljusterare utsågs Erica Scott.

§ 3

Maira Slokenbergs Fernö och Kari Korhonen från YIT var med på länk och började mötet med att presentera sig.

Maira fortsätter med att presentera allians/samverkansprojekt och vilka fördelar modellen har i dessa typer av projekt. Från YIT:s synvinkel är det en stor fördel att använda denna typ av förfarande då det bland annat underlättar samarbeten mellan ingående parter och ofta minskar kostnaden jämfört med traditionella infrastrukturprojekt.

Ett alliansförfarande kan delas upp i två faser; förfrågan, en projekteringsfas och en byggfas. Det framförs att fördelen med upplägget är att vissa delar i projektet kan startas igång parallellt med upphandlingar, tillstånd och dylikt.

En förfrågan till samverkan kan utformas på olika sätt och vilka parametrar som är viktiga att ta hänsyn till vid val av partners är upp till beställaren. Det är inte bara kostnaden för tjänsten som är viktig utan hänsyn behöver även tas till kompetens, erfarenheter från liknande projekt, och andra "mjuka" värden. Dessa bör sedan sammanställas för att ge en total uppfattning om vilken partner som är lämplig för projektet.

CW: Hur upphandlas det i projekt- respektive byggfasen med tanke på bland annat lagen om offentlig upphandling.

Kari: Det är viktigt att väga in flera delar i upphandlingen. Mjuka parametrar bör värderas precis som priser och kostnader för att komma fram till den mest lämpliga kandidaten. Vilka parametrar som värderas och hur mycket vikt som läggs vid varje parameter är upp till beställaren att bestämma. Om konkurrensfaktorerna är tydligt upptagna i förfrågansskedet så uppfyller det lagen om offentlig upphandling.

CW: Hur är det med vägplaner, går det att starta upp innan en vägplan är fastställd?

Maira: Det behövs ingen godkänd vägplan i projekteringsfasen.

Kari: Det går att jobba parallellt med andra uppgifter samtidigt som en vägplan fastställs.

Kari presenterar referensprojektet Spårjokern (25 km långt snabbspår runt Helsingfors) som utfördes enligt en alliansmodell. Det framförs att många av utmaningarna som uppkom under projektets gång har hanterats smidigt tack vare samarbetet mellan parter. Projektet ser ut att hålla budget, bli färdigt tidigare än beräknat, och hålla hög kvalitet.

Maira håller en genomgång över modellen offentlig-privat-samverkan (OPS). Hon framhäver att ur YIT:s synvinkel innebär det ett högre risktagande då man måste ta höjd för oförutsedda händelser vilket resulterar i ett högre risktillägg från entreprenörens sida, då kostnader redan i tidigare skeden behöver vara väldefinierade. Det innebär ofta att entreprenören använder mer risktillägg i offerten då det finns extra kostnader som kan dyka upp längs projektets gång.

Maira fortsätter med att beskriva hur de jobbar med hållbarhet i sina projekt och att de använder en modell som kallas CEEQUAL. Det är ett självbedömningssystem som är väl anpassat till just infrastrukturprojekt där beställaren själv kan välja vilka parametrar som är viktiga att fokusera på i just deras projekt.

Kari fortsätter med att beskriva kostnader i några tidigare projekt som YIT har varit inblandade i. Han framhäver att det är svårt att säga något om just Föglötunnelns kostnad då det är helt andra förutsättningar än i deras tidigare projekt. Beroende på projektet finns det dock bidrag att söka, bland annat från Industriministeriet och EU.

Gruppen undrar hur YIT ser på alternativet med mellanvägg.

Kari: Utifrån erfarenheter tror jag att det snart blir lag på någon form av olycksförebyggande vägg mellan körbanorna på ungefär 1,5 meter.

Gruppen undrar över finansieringsmodellen och hur många övriga företag det finns i Finland som håller på med tunnelbygge.

Maira: Det finns inte många företag som skulle gå med på en OPS-modell i ett såhär tidigt skede i projektet, kanske 1-2 stycken. Det finns betydligt fler att välja på om projektet väljer någon form av alliansmodell där fler parter kan vara med tidigt och bidra med sin expertis.

§ 4

YIT tackas för sin presentation och Thomas Dalmalm från svenska Trafikverket släpps in i mötet för att hålla en presentation.

Thomas börjar med att presentera sig själv och sina tidigare erfarenheter från både entreprenör-sidan och som anställd på Trafikverket.

Han fortsätter därefter att gå igenom de regelverk som finns på Trafikverket och var de går att hitta. Trafikverket har tagit fram egna regelverk kring hur tunnelprojektering i berg och betong ska gå till samt hur det mer praktiskt ska utföras.

Thomas fortsätter med att visa på att det just nu är populärt med bergtunnelarbete i Sverige och att det under kommande år förväntas bli ännu fler tunnelkonstruktioner.

Gruppen presenteras sedan hur kostnader för projekt kan beräknas och att det finns olika sätt att räkna på. I många kalkyler anges endast entreprenörens kostnad, men från beställarens perspektiv tillkommer det ett flertal kostnader för bland annat tillstånd, handlingar, och framförallt byggherrekostnader. Han visar på skillnaderna i beräkningarna från sin tid på NCC och jämför med Trafikverkets siffror för projekt vilket visar att det tillkommer många kringkostnader utöver just byggkostnaden.

Thomas framhäver att det kan vara billigare att bygga två mindre tunnelrör än ett större med mellanvägg. Produktionseffektiviteten ökar och det är en mindre komplicerad konstruktion. Han påpekar att det till stor del beror på det beräknade trafikflödet och vill därför inte uttala sig för just Föglötunneln.

I Sverige byggs det inga enkelrörstunnlar med dubbelriktad trafik med tanke på säkerheten. Det byggs antingen tunnlar med mellanvägg eller dubbla enkelrörstunnlar med trafik i endast en riktning. Luftkvalitén kan också påverkas negativt vid hög trafik i enkelrörstunnel utan mellanvägg med trafik i båda riktningarna.

Trafikverket använder sig vanligen av utförandeentreprenad för tunnlar då det finns mycket osäkerheter vilket gör att en totalentreprenad blir dyr när entreprenören lägger på sina risktillägg. I fallet med totalentreprenad finns också en risk att entreprenören kan kräva ytterligare ersättning för saker som inte fanns med i kontraktet från början. Det kan även vara bra att titta på en funktionsentreprenad där entreprenören även ansvarar för drift och underhåll under en bestämd period mot en årlig ersättning.

Viktigt att tänka på ur ett underhållningsperspektiv är att hålla nere antalet installationer i tunneln. Säkerhetskraven måste uppfyllas, dock läggs det ofta till extra säkerhetsfunktioner i tunneln utan att det finns underlag för hur det skulle förbättra säkerheten. Det kan också vara värt att titta på till exempel betonglining eller andra åtgärder. Detta ger initialt en högre entreprenadkostnad men det minskar sedan de årliga underhållskostnaderna under tunnelns livslängd.

Slutligen framhäver Thomas att det är bra att de personer som jobbar med projektet sitter tillsammans. Genom att sitta tillsammans i en liten organisation är det lättare till snabba beslut och risker kan hanteras på ett bättre sätt.

§ 5

Thomas tackas för sin presentation och lämnar mötet.

Diskussioner förs inom gruppen att det var en bra idé med en separat organisation som kan ansvara för första fasen i projektet enligt ett alliansförfarande. Ett tunnelprojekt är för stort för att drivas internt inom landskapsregeringen och tillräcklig kunskap finns inte idag.

Det diskuterades också kring rapporten från Norconsult och de frågor som inkommit om den. Det bestämdes att ta upp dessa frågor på nästa möte och gå igenom rapporten närmare inom gruppen.

Till nästa möte vill gruppen också se över möjligheten för ett hörande inom hållbarhet.

§ 6

Nästa möte planeras att hållas 24 november.

Vid protokollet

Protokolljusterare

Elias Nilsson

Erica Scott