

## **Parlamentarisk grupp för tunnelutredning**

### **Protokoll nr 17**

Mötet hölls i Självstyrelsegårdens konferensrum Ådskär och via Teams den 24 november 2021 kl. 10.00 – 12.00.

Närvarande:

Christian Wikström, Infrastrukturminister (OB)

Björn Hägerstrand (M)

Lena Andersson (ÅF)

Rainer Juslin (L)

Erica Scott (HI)

Runa-Lisa Jansson (OB)

Stephan Toivonen (ÅD), på distans via Teams

Elias Nilsson, projektingenjör ÅLR

Lennart Nord, byråchef ÅLR

#### § 1

Elias öppnade mötet och meddelade att Christian kommer 10 minuter sent.

## § 2

Till protokolljusterare utsågs Björn Hägerstrand.

## § 3

Agendan för dagens möte var att diskutera Norconsults rapport och de synpunkter som inkommit på den.

Gruppen framförde en fråga om varför det inte funnits mer undersökningsmaterial att tillgå för Norconsults arbete. Det förklarades att Norconsult använt sig av geologiska data från deras tidigare undersökningar i området. För att bestämma en mer exakt sträckning behöver det göras kärnborringar vilket är ett nästa steg i processen.

Möjligheten att köpa tidigare utredningsmaterial från privata aktörer diskuterades. I nuvarande projekt finns varken budget eller användning för detta men i framtida projekt hålls möjligheten öppen.

Det diskuterades vilken tunnelstandard projektet borde räkna på. Med tanke på de höranden som skett inom säkerhet och tunnelbygge tillsammans med den analys som är gjord i projektet anses det rimligt att använda en tunnel motsvarande norsk tunnelstandard C med 10,5 meter tvärsnitt.

Det lyftes fram att i Sverige bygger man inga enkelrörstunnlar med dubbelriktad trafik på grund av säkerhetsrisken, där använder man antingen två rör eller en mellanvägg mellan körbanorna.

Det lytes även fram statistik från olyckor i norska tunnlar och att de tidigare haft en undermålig säkerhetsnivå. Därför uppgraderas många av deras tunnlar nu för att nå upp till deras nya säkerhetsstandard.

Underlaget i Noconsults rapport baseras på ett flertal tunnelprojekt som de har varit inblandade i. Det lyftes fram funderingar kring varför vissa av dessa tunnlar var motorvägstunnlar vilket inte motsvarar Föglötunneln. Svaret är att kostnaden inte används rakt av, de använder erfarenheter från projekten för att ta reda på kostnader kring betongåtgång, tunneldrivning med mera. Det finns exempel på tunnlar som är både billigare och dyrare, men eftersom det inte finns erfarenheter från tunnlar i Östersjön eller från vår region behöver det göras estimeringar.

Det lyfts också fram att driftkostnaden för en tunnel har visat sig öka linjärt med årsdygnstrafiken. Driftkostnaden baserar sig på ett flertal enkelrörstunnlar och anses därför ge en rimlig uppskattning för Föglötunneln.

#### § 4

Det kom frågor om den tänkta lösningen på östra Föglö och hur trafiken ska se ut. Det framfördes att det finns flera förslag och att det är viktigt att tänka på servicenivån och tillgängligheten för alla kommuner. Exakt hur tidtabellen kommer se ut i södra skärgården efter genomförandet av ett färjefäste på östra Föglö är inte fastställt. Ett generellt koncept kommer tas fram och presenteras i slutrapporten med uppskattade investerings- och driftkostnader för alla alternativ.

#### § 5

Nästa möte planeras att hållas 1 december.

Vid protokollet

Protokolljusterare

Elias Nilsson

Björn Hägerstrand