

Parlamentarisk grupp för tunnelutredning.

Protokoll nr 4

Mötet hölls i Självstyrelsegården, konferensrum Utbådan 10 februari 2021 kl. 10.00 – 11.40

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

Lennart Nord, byråchef ÅLR, på distans via Teams

Anders Sundblom, Bro- & Hamningenjör ÅLR

Björn Ekblom, Vägingenjör ÅLR

§ 1

Christian Wikström öppnade mötet och hälsade alla välkomna.

§ 2

Jon Forssell (JF), Capex Advisors, var inbjuden för att presentera olika finansieringsmodeller.

Capex Advisors har lång erfarenhet av upphandlingar för olika offentliga och privata finansieringsarrangemang och genomförande av relaterade derivatarrangemang. Har deltagit i merparten av alla OPS-projekt i Finland det senaste decenniet.

JF har 15 års erfarenhet av den här typen av projekt som efterfrågas på Åland.

JF presenterade en bred överblick om vilka faktorer som påverkar ett projekt enligt nedan.

1. Framgångsfaktorer vid utveckling av infrastrukturprojekt
2. Ekonomisk lönsamhet och finansiell modellering av infrastrukturprojekt
3. OPS modell för utveckling av infrastruktur
4. Process för projektutveckling

5. Följande steg

Projektkostnader påverkas av bl.a. följande faktorer:

- Längden av tunneln [X km]
- Bergtunnel eller Betongtunnel
- Placering av ramper
- Annan infrastruktur som hör till projektet

I tillägg bör drifts- och underhållskostnader beaktas.

BE frågade om presentationen kunde skickas efter mötet. JF svarade att det kan han göra, men att den endast får användas inom gruppen.

JF fortsatte med att visa effekt av risk på projektkostnader. På direkt fråga om hur mycket man bör kalkylera som risk, så svarade han att normalt är det 15-20% i på slag på projektkostnaden.

Ett antal exempel visades på där "nyttiga investeringar" kan tidigareläggas med en lämplig finansieringsmodell. För att ett projekt ska vara genomförbart ur ekonomisk synvinkel måste det finnas aktörer som vill betala för projektet. Detta gäller för både offentliga och privata finansieringsmodeller (socioekonomiska fördelar kontra direkt finansiell potential).

JF presenterade olika modeller med olika finansieringsstruktur/finansiärer, samt olika riskfördelning och kontraktstrukturer. OPS modellen passar bäst till stora och projekt där riskerna kan identifieras och hanteras tekniskt och med projektledning. Alliansmodellen passar bäst till stora och komplicerade projekt med mycket risker och osäkerhet.

JF visade på olika egenskaper, fördelar och nackdelar med OPS eller Allians. Han visade även på hur de kan upphandlas, där det finns fyra alternativa upphandlingar för allians. Presentationen fortsatte med att visa en möjlig modell för utveckling av tunnelprojektet, samt möjliga partners och finansiering.

Före start av ett tunnelprojekt behövs:

- Lokalt stöd för projektet – viktigt att marknaden är redo.
- Projektet är tekniskt och ekonomiskt genomförbart och leder till tillräckliga nyttor/stöder landskapets målsättningar.
- Som exempel på nyttor nämndes tidsinbesparingar, högre servicenivå, lägre driftskostnader (än i dag) leder till stora inbesparingar, ökat värde på mark, positiva effekter på lokalt näringsliv/industri vilket leder till högre skatteintäkter. Särskilt trafiknyttan kan räknas hem genast projektet är klart.
- En upphandlingsmodell som stöder att landskapets mål kan utvecklas
- Det krävs teknisk expertis för att sätta siffror på risker.
- Vägplanen måste vara fastställd innan projektet handlas upp på OPS. Kostnaderna för att starta en OPS är för höga ifall man inte får igenom en vägplan och tillgång till markområdena.

Risker att att bära med sig i planeringen:

- Vägplan/planläggning.
- Latenta fel, som okända geotekniska förhållanden.

JF avslutade med att visa möjliga steg för ett tunnelprojekt.

BH ställde frågan vilken modell som skulle passa Åland?

- Fast pris för tunneln kunde vara bra. Vilken finansieringsmodell är oklart. En ekonomisk kalkyl behöver tas fram innan man bestämmer sig för lämplig finansieringsmodell.

JP frågade om det låga ränteläget har gjort att fler OPS projekt startat? JF sade att ränteläget inte har påverkat antalet projekt. Det kan bero på att det tar lång tid att förbereda och starta ett projekt, så ränteläget har ännu inte påverkat antal projekt.

CW avslutade mötet med att klargöra att 50´€ avsatts för projektet, huvudsakligen för att uppdatera tidigare utredningar till nuläget. Kostnader för korruttt och transporter ska inkluderas. Viktigt är att få med alla aspekter som påverkar, inte bara de direkta kostnaderna.

CW tar fram ett underlag till hur tunnelkommitténs medel ska användas. Eventuellt beslut tas vid inkommande möte.

§ 3

Till protokolljusterare utsågs Jörgen Pettersson.

§ 4

Övriga frågor:

Gruppen informerades om att intervjuer med utvalda sökanden till den Projektingenjörstjänst som kommer att ha ansvar för att driva tunnelprojektet vidare, kommer att ske inkommande vecka.

Vid protokollet

Protokolljusterare

Björn Ekblom gm
Lennart Nord

Jörgen Pettersson