

FRØYA KOMMUNE

KOMMUNESTYRET		Saksliste
Møtested: Kommunestyresalen, Frøya herredshus	Møtedato: 06.10.2021	Kl. 14:00 - 00:00

Møteinnkalling

Medlemmene innkalles herved til overnevnte møte. Forfall må straks meldes til informasjonen, Tlf 72 46 32 00 eller til postmottak@froya.kommune.no
Varamedlemmer møter etter nærmere beskjed.

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
164/21	21/1764 TUNNELREHABILITERINGEN, FORHANDLINGER
165/21	21/796 KOMMUNALE HUSLEIESATSER - MORGENDAGENS OMSORG - NYTT HELSEHUS

Sistranda, 05.10.21

Kristin Furunes Strømskag
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

FRØYA KOMMUNE

Kommunestyret		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
06.10.2021	21/1764	164/21
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Nils Jørgen Karlsen	Q32 &47	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
152/21	Formannskapet	17.08.2021
145/21	Kommunestyret	27.08.2021
168/21	Formannskapet	14.09.2021
172/21	Formannskapet	05.10.2021
164/21	Kommunestyret	06.10.2021

TUNNELREHABILITERINGEN, FORHANDLINGER

Formannskapets innstilling til kommunestyret:

1. Frøya kommune medfinansierer etablering av rømnings-/ beredskapstunnel med 50 millioner kroner.
2. Finansiering dekkes gjennom nåværende/fremtidige produksjons/ havbruksfondsinntekter.
3. Forhandlingsgruppen gis mandat til å fremføre foreslått medfinansiering i forhandling med Fylkeskommunen.
4. Frøya kommunes medfinansiering på 50 millioner kroner er å betrakte som kommunens bidrag, og innbefatter ikke ansvar for eventuell overskridelse av budsjettamme på 712 millioner kroner ekskl. moms. Økonomisk prosjektrisiko bæres av Fylkeskommunen.
5. Frøya kommune tar ikke garantiansvar for innkreving av lokal medfinansiering fra næringslivet.
6. Frøya kommune slutter seg til at eksisterende Frøyatunnel utbedres før eventuell rømnings/beredskapstunnel bygges.
7. Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken beredskapsløsning som iverksettes hvis Frøyatunnelen må stenges for et visst tidsrom. Det forutsettes at fylkeskommunen etablerer en beredskapsløsning som kan ivareta innbyggernes og næringslivets behov ved en langvarig stengning.
8. Frøya kommune forventer at fylkeskommunen går i dialog med staten, sammen med kommunen, for å oppnå statlig medfinansiering for en løsning med ny tunnel som tilfredsstiller tunnelsikkerhetsforskriften full ut.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 05.10.2021 sak 172/21

Vedtak:

Saken fremmes uten forslag til vedtak.

Formannskapets behandling i møte 05.10.21:

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av borgerlig gruppe:

1. Frøya kommune medfinansierer etablering av rømnings-/ beredskapstunnel med 50 millioner kroner.

2. Finansiering dekkes gjennom nåværende/fremtidige produksjons/ havbruksfondsinntekter.
3. Forhandlingsgruppen gis mandat til å fremføre foreslått medfinansiering i forhandling med Fylkeskommunen.
4. Frøya kommunes medfinansiering på 50 millioner kroner er å betrakte som kommunens bidrag, og innbefatter ikke ansvar for eventuell overskridelse av budsjetttramme på 712 millioner kroner ekskl. moms. Økonomisk prosjektrisiko bæres av Fylkeskommunen.
5. Frøya kommune tar ikke garantiansvar for innkreving av lokal medfinansiering fra næringslivet.
6. Frøya kommune slutter seg til at eksisterende Frøyatunnel utbedres før eventuell rømnings/beredskapstunnel bygges.
7. Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken beredskapsløsning som iverksettes hvis Frøyatunnelen må stenges for et visst tidsrom. Det forutsettes at fylkeskommunen etablerer en beredskapsløsning som kan ivareta innbyggernes og næringslivets behov ved en langvarig stengning.
8. Frøya kommune forventer at fylkeskommunen går i dialog med staten, sammen med kommunen, for å oppnå statlig medfinansiering for en løsning med ny tunnel som tilfredsstiller tunnelsikkerhetsforskriften full ut.

Enstemmig.

Kommunedirektørens forslag til vedtak falt enstemmig.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 14.09.2021 sak 168/21

Vedtak:

Saken fremmes uten forslag til vedtak.

Formannskapets behandling i møte 14.09.21:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saken utsettes til neste formannskapsmøte.

Det bestilles et nytt saksfremlegg som omhandler kommunens evt bidrag, samt forutsetninger for dette bidraget.

Enstemmig.

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 27.08.2021 sak 145/21

Vedtak:

Saken fremmes uten forslag til vedtak.

Kommunestyrets behandling i møte 27.08.21:

Rep. Nils Jørgen Karlsen erklærte seg inhabil som tjenestemann.

Kommunestyret tar saken til etterretning.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 17.08.2021 sak 152/21

Vedtak:

Saken fremmes uten forslag til vedtak.

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune medfinansierer etablering av rømnings-/ beredskapstunnel med 100 millioner kroner
2. Finansiering foreslås som beskrevet i saken, dvs med fonderte midler (Grieg) og fremtidig produksjons/ havbruksfondsinnntekter
3. Forhandlingsgruppen gis mandat til å fremføre foreslått medfinansiering i forhandling med Fylkeskommunen
4. Frøya kommunes medfinansiering på 100 millioner kroner er å betrakte som kommunens bidrag, og inbefatter ikke ansvar for eventuell overskridelse av budsjetttramme på 712 millioner kroner ekskl. moms. Økonomisk prosjektrisiko bæres av Fylkeskommunen
5. Frøya kommune tar ikke garantiansvar for innkreving av lokal medfinansiering fra næringslivet

Vedlegg:

- Saksframlegg Hovedutvalg for veg (HUV) og Hovedutvalg for Transport (HUT)
- Utredning av rømningsløp – Sweco september 2021

Saksopplysninger:

Fylkestinget fattet vedtak i møte juni 2021:

1. Fylkestinget **utsetter investeringsbeslutning** til fylkestinget i oktober
2. Fylkestinget er opptatt av at **Frøya- og Hitratunnelen rehabiliteres snarest** i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften og de andre oppgraderinger som er nødvendige. Fylkesrådmannen bes arbeide videre med **prosjektering av begge tunnelene** slik at gjennomføring av prosjektene sees i sammenheng og fremdriften opprettholdes
3. Fylkestinget ser de **positive** sidene ved å etablere en løsning med **rømningstunnel** mellom Frøya og Hitra beskrevet som alternativ 6 i saken, **forutsatt lokal medfinansiering**. En slik tunnel vil medføre en bedre beredskapsløsning enn ferger. Fylkesrådmannen bes derfor om å **gå i dialog med Frøya kommune** om å avklare nødvendig lokal medfinansiering av en rømningstunnel med bidrag fra kommune, næringsliv og andre slik at en beslutning kan fattes i oktober
4. Fylkestinget vil i samarbeid med kommunene styrke beredskapsløsningen for Hitra og Frøya. En hendelse i tunnelene som medfører stenging vil ha store konsekvenser for samfunn- og næringsliv. I tillegg til oppgradering av tunnelene er **realisering av fergeløsning mellom Hitra og Aure** svært viktig. Oppgradering av tunneler og en fergeløsning må sees på som en helhetlig beredskapsløsning for Hitra og Frøya og rådmannen bes komme tilbake til dette i saken til Fylkestinget
5. Fylkestinget viser for øvrig til Stortingets behandling av NTP og forutsetter at **fylkeskommunene blir kompensert for sine utgifter** til oppgradering av tunneler i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften
6. Fylkestinget ber fylkesrådmannen synliggjøre kostnadene og mulig finansiering til oppgradering og vedlikehold av de øvrige tunnelene som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften og fergeløsning Hitra-Aure i Økonomiplanen for 2022 – 2025.

Vedtaket ga Fylkesdirektøren/ Fylkeskommunens administrasjon i oppdrag å etablere en dialog med Frøya kommune for å avklare nødvendig medfinansiering.

I kommunestyremøtet 24.06.2021 – sak 130/21 - ble derfor følgende vedtak fattet:

1. Det nedsettes en arbeidsgruppe bestående av;
 - a. Ordfører
 - b. Varaordfører
 - c. Representant fra mindretallet – Billy Fredagsvik
 - d. 3 representanter fra næringslivet som utpekes av Frøya Næringsforum
 - e. Representant fra Kommunedirektøren
2. Arbeidsgruppen gis følgende mandat:

- a. *Arbeidsgruppen har ansvar for dialogen med Fylkeskommunen*
- b. *Arbeidsgruppen skal arbeide for en finansieringsløsning*
- c. *Arbeidsgruppen rapporterer til Formannskapet*

3. *Administrasjonen gis fullmakt itl å engasjere ressursperson til å drive jobben i sommer*

I diskusjonen som ledet til vedtak (over), var følgende spørsmålsstillinger sentrale:

- Hva er totalkostnaden for rehabilitering av Frøya- og Hitratunnelen?
- Hvilke kostnadsbesparelser oppnås ved en parallell rehabilitering av begge tunnelene?
- Ved etablering av en rømningstunnel, hvilke kostnadsbesparelser oppnås ved rehabilitering av Frøyatunnelen, da rehabiliteringen kan gjennomføres 24/7, dvs på betydelig kortere tid enn planlagt?
- Er det kostnader som kan unngås ved etablering av en rømningstunnel, der rømningstunnelen oppfyller krav ihht TSF?
- Hvilke kostnadsbesparelser vurderes knyttet til alternativ beredskapsløsning – ferge?

Det som inngår i finansieringsdiskusjonen er:

- Hva dekker staten? I følge Nasjonal Transportplan (NTP), skal Fylkeskommunene kompenseres for tiltak ihht TSF
- Ekstraordinære tilskudd fra Staten?
- Kommunal finansiering – kan Frøya kommune bidra?
- Næringslivet – De er utfordret og det har kommet positive tilbakemeldinger
- Fylkeskommunen – De har allerede uttalt at de kan bidra med 20%, dvs momskompensasjonen. Finansiering utover det?
- Bompenger – Har vært diskutert og fremmet standpunkt er at det skal unngås

Kommunedirektøren ønsket også at ressursene og initiativene samles. Vi har tidligere hatt initiativ både fra kommunen og fra Frøya næringsforum. Det var viktig at vi nå fikk et samlet engasjement.

Med bakgrunn i dette har Frøya kommune og Frøya Næringsforum ført samtaler med fylkeskommunen om hvilke forventninger fylkeskommunen har til «lokal medfinansiering», dersom en rømningstunnel skal realiseres.

Gruppen består av:

- Kristin Strømskag
- Knut Arne Strømøy
- Billy Fredagsvik

- Bjarne Håkon Hanssen
- Rune Kvilvang
- Runar Sivertsen

Kommunedirektøren er representert med Roger Antonsen og Nils Jørgen Karlsen.

Det har så langt vært avholdt 4 forhandlingsmøter. Resultat fra forhandlingsmøtene er kommunisert i tidligere saker.

Sentrale diskusjonstema

- Begrepet beredskapsløp er ikke nevnt i håndbok N500. Fylkesdirektøren legger til grunn at en eventuell beredskapstunnel skal kunne benyttes til trafikkavvikling i situasjoner som krever at ordinært tunnellop er stengt. En tunnel som skal kunne ha godkjenning for en midlertidig trafikkavvikling, vil kreve utrustning iht. Tunnel-sikkerhetsforskriften. Dette kan være seg kameraovervåkning, ventilasjon, belysning, nødtelefoner, nødnett m.m. Det vil i så måte være et viktig moment at kostnader tilknyttet drift og vedlikehold vil øke betraktelig, i tillegg til økte etableringskostnader. Et nytt løp som skal være åpent for trafikk vil måtte sikkerhetsgodkjennes som en ordinær tunnel. Bruk av ledebil vil anses som et avbøtende tiltak i så måte, og dermed være gjenstand for sikkerhetsgodkjenning

- Fristen for å ferdigstille tiltak etter TSF er flyttet til 01.01.2025 for fylker uten stor tunnelmasse. Med 4 - 5 års plan- og byggetid på nytt rømningsløp, og hovedløpets kritiske vedlikeholdsetterslep, vil det bety at en ikke rekker å gjøre TSF-tiltakene innen fristen, og at en potensielt mister den økonomiske gevinsten som er ved å bygge rømningstunnel først
- Det oppstår også et større behov for oppstillingsplasser og kostnader til organisering av kolonnekjøring i anleggsfasen. Kostnader til trafikkavvikling, oppstilling og ekstra vedlikehold er vurdert til å kunne bli på nivå med besparelsene knyttet til kortere byggetid
- Sweco har utredet rømnings/ beredskapstunnel – september 2021. Det nye kostnadsoverslaget viser en kostnad for rømningsløp med oppstillingsplasser og kolonnekjøring på 890 millioner 2021-kr. I dette ligger større usikkerhetsposter enn i forrige overslag på 699 millioner kr. Summene er inkl. moms og viser en økning av kostnaden på 191 millioner
- Sweco fikk i oppdrag å kvalitetssikre tallene, dvs minske usikkerheten fra +/- 40% til +/- 25%. Swecos vurderinger, fratrullet momskompensasjonen, gir ei totalramme på 712 millioner +/- 25% (usikkerhet), mot tidligere 563 millioner +/- 40% (usikkerhet).
- Sweco anbefaler Trøndelag fylkeskommune å se på mulighetene for å bygge en ny tunnel i et langsiktig perspektiv, fremfor å bygge en rømningstunnel nå. En rømningstunnel «vil på sikt neppe være tilfredsstillende gitt de kravene brukerne og samfunnet stiller til sikkerhet, trafikkavvikling og kapasitet»
- Fylkesdirektørens mål med forhandlingene var å få på plass en forpliktende finansieringsavtale med lokale parter som ikke innebar økonomisk risiko for fylkeskommunen. Utgangspunktet var da at kostnaden for nytt rømningsløp, redusert for fylkeskommunens mva-kompensasjon, minus eventuelle andre besparelser for fylkeskommunens prosjekt, måtte dekkes av lokale parter. I tillegg til dette mente fylkesdirektøren at lokale parter måtte påta seg økonomisk risiko for tiltaket
- Det har også i forhandlingen vært drøftet hvordan eventuell innkreving av lokalt bidrag skulle skje. Fylkesdirektøren har lagt til grunn at en rømningstunnel ikke kan finansieres av ordinære bompenger. Innkreving av et eventuelt lokalt bidrag til rømningstunnelen må administreres av lokale parter, som så må stille en garanti til fylkeskommunen som byggherre
- Fylkeskommunen har fremlagt en skisse til finansieringsavtale
- En minimumsløsning for å ivareta beredskap mellom Hitra og Frøya kan være å etablere infrastruktur for mobile fergekaier. Et slikt minimumstilbud koste grovt sett mellom 8 og 60 mill. kr. Kostnaden på 8 mill. er etablering av infrastruktur for mobile fergekaier. I tillegg kan det vurderes ytterligere beredskap med oppstillingsplasser og innkjøp av mobile fergekaier. Da vil kostnaden øke til ca 60 mill. kr. Kostnader til drift av ferge kommer i tillegg, avhengig av valgt beredskapsnivå
- Ut i fra tidsfrister og utfordringer knyttet til Frøya-tunnelen, er man kommet til enighet om at sikkerhet er viktigere enn fremtidig beredskap. Det betyr at rehabilitering av Frøya-tunnelen gjennomføres innen en rømnings-/ beredskapstunnel etableres. Det gir også partene tid til å finne en finansieringsløsning for et nytt tunnellop
- Fylkeskommunen ser utfordringer knyttet til følgende forhold:
 - Det lokale bidraget
 - Fordeling av risiko og økonomisk garanti
 - Fylkeskommunens rolle i eventuell innkreving

Med bakgrunn i diskusjoner i forhandlingsutvalget for tunnelrehabilitering, har fylkesdirektøren fremmet følgende forslag til vedtak i hovedutvalgene - HUV og HUT - 29.09.2021:

1. *Fylkestinget ber fylkesdirektøren sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunnelen som beskrevet i alternativ 1 i FT-sak 63/21. Vedtatt ramme for prosjektet er 565 mill. 2021-kr, og finansieres av 534 mill. i Økonomiplan for 2021- 2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022-2025*
2. *Fylkestinget ber fylkesdirektøren komme tilbake til fylkestinget i desember med en tilsvarende sak om investeringsbeslutning for Hitratunnelen*
3. *Fylkestinget slutter seg til følgende prinsipper for videre forhandlinger med Frøya kommune og lokalt næringsliv på Frøya:*
 - *Fylkeskommunens bidrag begrenses til momskompensasjon for nytt tunnellop*
 - *Økonomisk prosjektrisiko bæres av lokale parter*
 - *Lokale parter må stille en garanti for sitt bidrag til nytt tunnellop før prosjektet igangsettes*
4. *Minimumstiltak for å ivareta beredskap mellom Hitra og Frøya innarbeides i Handlingsprogram veg for perioden 2022-2025*

5. Fylkestinget gir fylkesdirektøren i oppdrag å gå videre i arbeidet med å utrede løsningen for beredskapssambandet mellom Hitra og Aure og ta kontakt med MINOFAS og Møre og Romsdal fylkeskommune for å avklare deres posisjon i sambandet
6. Fylkestinget ber fylkesdirektøren søke samarbeid med innovasjonsmiljøene i Trøndelag for å løse utfordringene et beredskapssamband har til plutselige endringer i kapasitetsbehov, slik at det kan håndteres med færre ressurser i løpet av noen år

Sweco – utredning av rømningsløp for Frøya-tunnelen

Vedlagt saken, utredningsrapport fra Sweco. Sentrale tema som er omhandlet i rapporten:

- Vurdering av Tunnelsikkerhetsforskriften
- Beskrivelse av rømningsstunnel og hvordan den kan benyttes
- Vurdering av trafikkutvikling ved kolonnekjøring
- Hva kreves av tiltak i en rømnings-/ beredskapstunnel, bl a sikkerhetsutrustning
- Stabilitetssikring – usikker bergmassekvalitet
- Kostnadsberegning og byggeperiode

Flere av utfordringene er diskutert i forhandlingsutvalget (over).

Medfinansiering – Frøya kommune

På hvilket nivå kan Frøya kommune være med å delfinansiere en ny rømnings-/beredskapstunnel? Sweco fikk i oppdrag å kvalitetssikre tallene, dvs minske usikkerheten fra +/- 40% til +/- 25%. Swecos vurderinger har gitt ei totalramme på **712 millioner** +/- 25% (usikkerhet), mot tidligere 563 millioner +/- 40% (usikkerhet).

I forhandlinger med Fylkeskommunen, har de hatt som utgangspunkt at kommunen og næringslivet tar hele kostnaden for en beredskapstunnel. Fylkestingsvedtaket fra 17.06.2021 sier noe annet; *medfinansiering og bidrag fra kommune, næringsliv og andre.*

Et viktig prinsipp er at et slikt bidrag ikke har direkte konsekvenser for kommunens daglige drift. Indirekte vil et bidrag allikevel ha konsekvenser på flere måter over tid.

Grieg forvaltning

Som kjent har Frøya kommune plassert midlene (91,2 mill kr) fra salget av B-aksjene i TrønderEnergi hos Grieg forvaltning. Porteføljens verdi er per august då. på 171,9 mill kr. Trekker man ut grunnkapitalen på 91,2 mill kr har vi til disposisjon/frie midler på 80,7 mill kr. Hele eller deler av disse frie midlene kan brukes. Konsekvensen er at vi «mister» om lag 5 mill kr i avkastninger per år. I tillegg vil et uttak ha konsekvenser for likviditetsreserven.

Havbruksfondet 2021 - 2025

I Revidert Nasjonalbudsjett 2020, vedtatt av Stortinget 19.juni 2020, ble det innført en produksjonsavgift på laks/regnbueørret og fordelingen av salgsinntektene fra nye konsesjoner mellom stat og kommunal sektor.

For 2020 og 2021 bestemte Stortinget at kommunene får til fordeling en fast sum. I 2020 ble det utbetalt 2,25 milliarder kroner til fordeling – der Frøya kommune fikk 86,4 mill kr og i 2021 blir det utbetalt 1 milliard kroner til fordeling - der Frøya kommune vil få ca 38,4 mill kr. (Regjeringen.no – store inntekter til laksekommunene, 29.09.2020).

Kommune	Utbetaling 2018-2019	Utbetaling 2020	Anslag 2021 -		Anslått sum 2020+2021	Differanse 2020/21 vs 2018/19
			Anslag 2021 - ordinær pott	pott for nye lokaliteter		
FRØYA	116 331 321	86 422 485	20 576 782	17 833 211	124 832 478	8 501 157

Fra og med 2022 innføres produksjonsavgift på laks/regnbueørret som nasjonalt vil ligge på rundet 500 mill kr årlig. I tillegg vil kommunene få 40 % av salgsinntektene fra ny kapasitet - dvs MTB-vekst (Maksimal Tillatt Biomasse), fordelt gjennom Havbruksfondet.

Fra Kontali Analyse har vi mottatt et estimat på utbetalinger fra Havbruksfondet for perioden 2022-2025.

Tabell 4 Utbetalinger fra Havbruksfondet til Frøya kommune (mill. NOK)

	2022	2023	2024	2025
Frøya kommune	102,8	36,5	97,8	37,2
<i>hvorav fra MTB-vekst</i>	<i>80,9</i>	<i>12,3</i>	<i>73,6</i>	<i>11,2</i>
<i>hvorav fra produksjonsavgift</i>	<i>21,9</i>	<i>24,2</i>	<i>24,2</i>	<i>26</i>

Gitt at ovennevnte beregninger om fremtidige utbetalinger fra Havbruksfondet er valide, vil det for Frøya kommune være mulig å bruke 10 mill kr per år i perioden 2022 – 2025, dvs totalt 40 mill kr til medfinansiering av tunnel.

En mulig løsning kan da være at Frøya kommune medfinansierer bygging av rømminings-/beredskapstunnel med 100 mill kr, der en del tas fra fondsforvaltning og en del fra fremtidig Havbruksfond.

Alternativ bruk av 100 mill kr er mange – feks utkjøp av Frøya ungdomsskole, redusere vår låneprotefølje, opprette bufferfond eller alternativ plassering i fond. Utkjøp av Frøya ungdomsskole vil representere netto 3 mill kr/per år i reduserte leiekostnader eller med dagens rente vil 100 mill kr representere 1 mill kr i lavere rentekostnader.

Vurdering:

Begrepene rømningstunnel og beredskapstunnel benyttes ofte om hverandre. I dialogen med fylkeskommunen er det lagt til grunn at rømningstunnelen skal ha profil T5,5, altså ha en bredde på 5,5 meter. Fylkeskommunen legger til grunn at den skal kunne benyttes til trafikkavvikling i situasjoner som krever at ordinært tunneløp er stengt, og at trafikken avvikes ved behov med kolonnekjøring og ledebil.

Fra Frøya sin side har en gått inn i disse forhandlingene med det utgangspunkt at fylkes-kommunens bidrag i arbeidet med å få realisert en rømningstunnel ville være:

- Momskompensasjonen som fylkeskommunen vil få som byggherre
- Utgangspunktet har også vært at rømningstunnelen burde bygges før man startet arbeidet med å rehabilitere eksisterende tunneløp. Det ville kunne medføre reduserte kostnader med rehabiliteringen, fordi arbeidet da kunne utføres i en tunnel som var stengt
- Ikke behov for å bygge rømningsrom i eksisterende tunnel fordi en rømningstunnel gjorde disse overflødige
- Ikke behov for å bygge beredskapsfergeleier på Frøya og Dolmøya, og å etablere beredskapsferge, fordi rømningstunnelen ivaretok beredskapsbehovet
- En generell vilje til å bidra med midler for å finne en løsning

I de samtalene som har vært med fylkeskommunen har de lagt til grunn følgende:

- Frøyatunnelen er i en sånn forfatning at de mener det haster med å komme i gang med rehabiliteringen. De vil derfor ikke anbefale at rømningstunnelen bygges først. Ikke minst fordi faren er stor for å skade eksisterende tunnel når det eventuelt startes sprengningsarbeid for ny rømningstunnel, før gammelt tunneløp er utbedret. Forhandlingsgruppen fra Frøya har ment at det er vanskelig å gå imot dette, gitt de sterke faglige argumentene for denne rekkefølgen
- Fylkeskommunen er i dialog med Vegdirektoratet om bygging av rømningsrom i Frøyatunnelen når den skal rehabiliteres. Disse vil ved bygging av en rømningstunnel utgjøre startpunktet for de tverrslagene som skal lede inn i rømningstunnelen, og i så måte utgjøre en liten besparelse når man kostnads-beregner en ny rømningstunnel. Dette er hensyntatt når kostnadene for en ny rømningstunnel er beregnet

- Til tross for at forhandlingsutvalget fra Frøya har etterspurt det flere ganger er det ikke lagt fram noen tall for besparelser knyttet til at man ikke trenger å etablere beredskapsfergeleier, eller etablere en beredskapsfergeløsning. Sweco sin vurdering av dette, 8 – 60 millioner, er ikke diskutert inngående i forhandlings-utvalget
- Det gjøres klart at fylkeskommunen ikke har noen andre midler til dette formålet

Det betyr at det eneste bidraget som fylkeskommunen sier seg villig til å bidra med er moms-kompensasjonen. I tillegg forutsetter fylkeskommunen at all risiko i prosjektet må bæres av Frøya kommune og næringslivet på Frøya/Hitra. Det er altså ikke snakk om en lokal medfinansiering, men en lokal finansiering.

I tillegg til dette har fylkeskommunen bedt Sweco om å gjennomgå kostnadsoverslaget for en rømningstunnel på nytt. Oppdatert overslag viser en kostnad for rømningssløy, med oppstillingsplasser og kolonnekjøring, på kr. 890 mill inkl moms. Nye beregninger øker altså kostnadene fra kr. 699 mill., i tillegg til at oppstillingsplasser og gjennomføring av kolonnekjøring ikke var tilstrekkelig beregnet i forrige overslag. Dette er fortsatt et overslag, som det kan knyttes usikkerhet til. I følge fylkeskommunen kan denne usikkerheten tallfestes til +/- 25 %. Dersom prosjektet skal gjennomføres forutsetter fylkeskommunen at Frøya kommune, og lokalt næringsliv, må bære all prosjektrisiko.

Fylkesdirektøren legger derfor følgende prinsipper til grunn for det videre arbeid med en rømningstunnel i sitt saksfremlegg for hovedutvalg/fylkesutvalg/fylkesting:

«Fylkestinget slutter seg til følgende prinsipper for videre forhandlinger med Frøya kommune og lokalt næringsliv på Frøya:

- Fylkeskommunens bidrag begrenses til momskompensasjon for nytt tunnellop
- Økonomisk prosjektrisiko bæres av lokale parter
- Lokale parter må stille en garanti for sitt bidrag til nytt tunnellop før prosjektet igangsettes»

I praksis innebærer dette at fylkesdirektøren forutsetter at det lokale bidraget til en ny rømningstunnel skal være kr. 890 mill. fratrukket den momskompensasjonen fylkeskommunen vil få. Dette utgjør om lag 20% av anleggskostnaden, altså kr. 178 mill. Det innebærer at kravet til lokal finansiering er kr. 712 mill. I tillegg vil eventuelle overskridelser som sagt også måtte betales av Frøya kommune og lokalt næringsliv.

Kommunedirektøren mener at ett tunnellop mellom Frøya og Hitra ikke gir tilstrekkelig sikkerhet for de som ferdes i tunnelen, og at det ikke gir næringslivet den beredskap de bør kunne forvente. En brann i tunnelen vil kunne få dramatiske konsekvenser for de som befinner seg inne i tunnelen, all den tid det uten en rømningstunnel vil være svært vanskelig å evakuere tunnelen.

Større ulykker i tunnelen, som f.eks. en brann, vil også kunne føre til langvarig stengning. Det vil ikke være mulig å etablere tilfredsstillende beredskapsløsninger for næringslivet uten at det bygges en rømningstunnel som kan bidra til trafikkavvikling i den tiden hovedløpet er stengt.

Det er uten tvil vegeier sitt ansvar å sørge for sikkerhet og beredskap. Kommunedirektøren mener at vegeier ikke ivaretar sitt ansvar uten at det bygges en rømningstunnel parallelt med dagens tunnellop, når Frøyatunnelen nå skal rehabiliteres.

Frøya-miljøet har likevel sagt seg villig til å være med og medfinansiere en rømningstunnel. Dette må betraktes som en unik løsning i nasjonal sammenheng, der Frøya-samfunnet er villig til å bidra med medfinansiering for et tiltak kommunen ikke har ansvar for. Kommunedirektøren ser det som nødvendig, for å ivareta dagens verdiskaping og også den fremtidige. Derfor er kommunen beredt til å medfinansiere etablering av rømningss- / beredskapstunnel med 100 millioner kr.

Kommunedirektøren er kjent med at massene som genereres av etablering av nytt tunnellop kan benyttes til lokale tiltak, eksempelvis etablering av nye næringsareal. Merverdien av masseoverskuddet er ikke kostnadsberegnet, men har betydelig verdi for kommunen. Det er allerede kommunisert med Fylkeskommunen.

Kommunedirektøren vil på det sterkeste oppfordre fylkeskommunen til å realisere rømningstunnelen, gitt lokalt bidrag. Nasjonale myndigheter har ved flere anledninger rettet spesiell oppmerksomhet mot fylkesveger som er av stor betydning for oppdrettsnæringen. Vi mener derfor at det også er naturlig at fylkeskommunen legger press

på nasjonale myndigheter for å få prosjektet realisert, dersom dette ikke er mulig innenfor fylkeskommunens egne økonomiske rammer.

Kommunedirektøren tilrår derfor at:

- Frøya kommune medfinansierer etablering av rømnings-/ beredskapstunnel med 100 millioner kroner
- Finansiering foreslås som beskrevet i saken, dvs med fonderte midler (Grieg) og fremtidig produksjons/havbruksfondsinntekter
- Forhandlingsgruppen gis mandat til å fremføre foreslått medfinansiering i forhandling med Fylkeskommunen
- Frøya kommunes medfinansiering på 100 millioner kroner er å betrakte som kommunens bidrag, og inbefatter ikke ansvar for eventuell overskridelse av budsjettramme på 712 millioner kroner ekskl. moms. Økonomisk projektrisiko bæres av Fylkeskommunen
- Frøya kommune tar ikke garantiansvar for innkreving av lokal medfinansiering fra næringslivet

FRØYA KOMMUNE

Kommunestyret		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
06.10.2021	21/796	165/21
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Renate Loktu Sandvik	G00	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
44/21	Hovedutvalg for helse, omsorg, NAV, oppvekst og kultur	14.09.2021
154/21	Kommunestyret	23.09.2021
165/21	Kommunestyret	06.10.2021

KOMMUNALE HUSLEIESATSER - MORGENDAGENS OMSORG - NYTT HELSEHUS

Forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar å fastsette husleien for leiligheter som leies ut i nytt helsehus til en makspris for året 2022 på totalt kr 10 582 kr pr mnd. Av dette utgjør 5 303 kr kapitalkostnader og 5 279 kr for andre kostnader (andel i driftskostnader).
2. Andel i driftskostnader fastsettes individuelt ut i fra vederlag for kommunale helse og omsorgstjenester utenfor institusjon jmf gebyrregulativ, og forskrift for egenbetaling fastsatt etter veiledende bestemmelser gitt av Helse- og omsorgsdepartementet.
3. Kommunestyret vedtar å fastsette full forpleining/matabonement til 130 kr pr.beboer pr døgn.
4. Kommunestyret gir kommunedirektøren fullmakt til å gjennomføre nødvendig regulering av kommunens budsjetter ihht til dette vedtaket

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 23.09.2021 sak 154/21

Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar å fastsette husleien for leiligheter som leies ut i nytt helsehus til totalt kr 10 582 kr pr mnd. Av dette utgjør 5 303 kr kapitalkostnader og 5 279 kr for andre kostnader (andel i driftskostnader).
2. Kommunestyret vedtar å fastsette full forpleining/matabonement til 130 kr pr.beboer pr døgn.
3. Kommunestyret gir kommunedirektøren fullmakt til å gjennomføre nødvendig regulering av kommunens budsjetter ihht til dette vedtaket

Enstemmig.

Kommunestyrets behandling i møte 23.09.21:

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av Halgeir Hammer:

Saken utsettes til neste kommunestyremøte

Enstemmig.

Behandling/vedtak i Hovedutvalg for helse, omsorg, NAV, oppvekst og kultur den 14.09.2021 sak 44/21

Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar å fastsette husleien for leiligheter som leies ut i nytt helsehus til totalt kr 10 582 kr pr mnd. Av dette utgjør 5 303 kr kapitalkostnader og 5 279 kr for andre kostnader (andel i driftskostnader).
2. Kommunestyret vedtar å fastsette full forpleining/matabonement til 130 kr pr.beboer pr døgn.
3. Kommunestyret gir kommunedirektøren fullmakt til å gjennomføre nødvendig regulering av kommunens budsjetter ihht til dette vedtaket

Enstemmig.

Vedlegg:

Notat kommunale husleiesatser

Saksopplysninger:

Kommunestyret har vedtatt å bygge nye omsorgsboliger i tilknytning til nytt helsehus, og disse vil bli ferdigstilt høst 2021. Også kalt «*morgendagens omsorg*». Kommunestyret må nå fastsette husleiesatser for disse leilighetene.

Årlige driftsutgifter:

Kapitalutgiftene for helsehuset og omsorgsboligene framkommer slik:

Kalkyle kapitalutgifter	Avrundet budsjett inkl mva	Støtte fra Husbanken	Grunnlag for bergning inkl mva	Grunnlag for bergning eks mva
Sykehjemmet	186 000 000	56 700 000	129 300 000	103 440 000
Omsorgsboliger	177 000 000	67 900 000	109 100 000	87 280 000
Utenomhus	33 000 000		33 000 000	26 400 000
Sum	396 000 000	124 600 000	271 400 000	217 120 000

Når kapitalkostnaden pr enhet i omsorgsboligene skal begrenses, tas ikke med helsehuset og de fasiliteter som er der (kjøkken, dagsenter o.l.).

Kalkyle kapitalutgifter	Grunnlag for bergning eks mva	Antall enheter	Summer	Pr enhet, pr mnd. 40 år	Rente 1.år 1%	Sum avdrag og rente 1.år
Sykehjemmet	103 440 000	28				

Omsorgsboliger	87 280 000	48	1 818 333	3 788	1 515	5 303
Utenomhus	26 400 000					
Sum	217 120 000		87 280 000	1 818 333		

Kommunedirektøren tar utgangspunkt i 40 års avskrivning, og har brukt 1% som rentegrunnlag.

Totalt anbefaler kommunedirektøren at kommunen belaster hver omsorgsbolig i det nye helsesentert, med 5 303 kr for 2022.

For øvrige utgifter til å drifte det nye helsesentert legger kommunedirektøren følgende til grunn:

Navn på tiltak	Regnskap	2022	2023	2024	2025
	2020				
Strømkostnader	716 527	1.500.000	1.600.000	1.700.000	1.800.000
Forsikring	160.000	200.000	220.000	240.000	260.000
Snøbrøyting/strøing/gatefeiling – 3500 m2		100.000	110.000	120.000	130.000
Vannavgift (Ham.vik v.v. 2020, lavere vannavgift enn kommunal avgift)		400.000	420.000	440.000	460.000
Kloakkavgift		400.000	420.000	440.000	460.000
Renovasjon		900.000	1.000.000	1.100.000	1.200.000
Serviceavtaler/Driftsavtaler		100.000	160.000	170.000	180.000
Driftsoperatør – ny stilling	-----	600.000	620.000	640.000	660.000
Heiskontroll og vedlikehold		100.000	120.000	150.000	200.000
Renholdsartikler inkl renholdsutstyr (eks vaskeroboter)		800.000	500.000	520.000	540.000
Renhold omsorgsbolig	-----	1.000.000	1.040.000	1.060.000	1.080.000
Drift og vedlikehold		200.000	400.000	600.000	800.000
SUM	4.572.072	6.300.000	6.550.000	7.140.000	7.790.000

Regnskapstall er ulikt splittet i forhold til matrisen overfor, men regnskap på vel 4.5 mill for et bygg på 3000 m2 indikerer et minimum behov på 6.3 millioner kr for et bygg på 9000 m2.

Kommunedirektøren legger her til grunn at det er behov for tre nye stillinger (1 vaktmester og 2 stillinger opp mot renhold). Dette ivaretar renhold fellesareal, samt renhold på beboerrom etter særskilt vedtak. Kommunedirektøren legger videre til grunn at behovet for økningen innen renhold/praktisk bistand i hjemmet er knyttet opp mot bygget omsorgsboligene, ca. 1 million av totale behovet i 2022 på 6,3 millioner kr.

Kostnaden for å drive både det nye helsehuset og omsorgsboligene uten de to nye årsverkene inne praktisk bistand i hjemmet vil da være 5,3 millioner kr. Dette beløpet dekker alle praktiske utgifter som strøm, kommunale avgifter, renovasjon o.l.

Når disse utgiftene skal fordeles anses det mest hensiktsmessig å dele på antall kvadrat. Legget til grunn ca. 9000 kvm. Det nye helsehuset og huset med omsorgsboliger har ca. like mye kvm. I helsehuset, har kommunen sine tjenester og institusjon. Hva hver enkelt beboer skal betale reguleres gjennom egne regler, og blir ikke tatt med i denne saken. Her beregnes kun hva hver enkelt omsorgsboilg skal dekke.

Legger til grunn ca. 9000 kvm		Kommunens andel	Andel pr enhet		Andel omsorgsboligene skal betale	Antall enheter kostnadene skal fordelses på	Pr enhet, pr mnd.
	Kvm			Total			
Helsehus	4500	90 %	10 %	2 650 000	265 000	48	460
Omsorgsboliger	4500	33 %	67 %	2 650 000	1 775 500	48	3 082
	9000						
				5 300 000			
Praktisk bistand i hjemmet		0 %	100 %	1 000 000	1 000 000	48	1 736
				6 300 000			5 279

Legger til grunn at omsorgsboligene dekker 10% av bekostningen i helsehuset, da de benytter seg direkte eller indirekte av fasilitetene i dette bygget (kjøkken, dagsenter o.l.)

Legger til grunn at omsorgsboligene dekker 2/3 av driftsutgiftene til bygget med omsorgsboligene. Kommunen har 1/3.

For det økte behovet innen praktisk bistand i hjemmet legges det til grunn at alt dekkes av omsorgsboligene.

Til sammen betyr dette at kommunedirektøren legger til grunn et driftsbudsjett på 6,3 millioner kr for helsehuset og omsorgsboligene for 2022.

Omsorgsboligene må for 2022 betale 5 303 kr i kapitalkostnader og 5 279 kr for andre kostander, totalt kr 10 582.

Mat og helseartikler vil komme i tillegg utifra individuelle behov og ønsker.

Helsehuset vil gi tilbud til beboere i omsorgsboligene tilbud om abonemnet på mat. Det foreligger ingen anbefalninger på døgnpris fra helsedirektoratet, men i kartlegging vi har gjort opp i mot andre kommuner, samt anbefalninger om riktig og god ernæringsmessig mat for eldre ser vi at andre kommuner ligger på 4000 – 4400 pr.mnd. Forbrukerrådet har også utført en undersøkelse på full forpleining og kommer ut med en sats på 130 kr pr.beboer pr døgn.

Vurdering:

Kommunedirektøren tilrår at kommunestyret fastsetter at den månedlige husleie for omsorgsboligen i nytt helsehus til kr 10 582 inkluderer kostnader som beskrevet ovenfor. I tillegg kommer abonemnet på mat på 130 kr. pr beboer pr.døgn.

Saksprotokoll

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 05.10.2021
Sak: 172/21

Arkivsak: 21/1764

SAKS PROTOKOLL - TUNNELREHABILITERINGEN, FORHANDLINGER

Vedtak:

1. Frøya kommune medfinansierer etablering av rømnings-/ beredskapstunnel med 50 millioner kroner.
2. Finansiering dekkes gjennom nåværende/fremtidige produksjons/ havbruksfondsinntekter.
3. Forhandlingsgruppen gis mandat til å fremføre foreslått medfinansiering i forhandling med Fylkeskommunen.
4. Frøya kommunes medfinansiering på 50 millioner kroner er å betrakte som kommunens bidrag, og innbefatter ikke ansvar for eventuell overskridelse av budsjetttramme på 712 millioner kroner ekskl. moms. Økonomisk prosjektrisiko bæres av Fylkeskommunen.
5. Frøya kommune tar ikke garantiansvar for innkreving av lokal medfinansiering fra næringslivet.
6. Frøya kommune slutter seg til at eksisterende Frøyatunnel utbedres før eventuell rømnings/beredskapstunnel bygges.
7. Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken beredskapsløsning som iverksettes hvis Frøyatunnelen må stenges for et visst tidsrom. Det forutsettes at fylkeskommunen etablerer en beredskapsløsning som kan ivareta innbyggernes og næringslivets behov ved en langvarig stengning.
8. Frøya kommune forventer at fylkeskommunen går i dialog med staten, sammen med kommunen, for å oppnå statlig medfinansiering for en løsning med ny tunnel som tilfredsstiller tunnelsikkerhetsforskriften full ut.

Enstemmig.

Behandling:

Formannskapets behandling i møte 05.10.21:

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av borgelig gruppe:

1. Frøya kommune medfinansierer etablering av rømnings-/ beredskapstunnel med 50 millioner kroner.
2. Finansiering dekkes gjennom nåværende/fremtidige produksjons/ havbruksfondsinntekter.
3. Forhandlingsgruppen gis mandat til å fremføre foreslått medfinansiering i forhandling med Fylkeskommunen.
4. Frøya kommunes medfinansiering på 50 millioner kroner er å betrakte som kommunens bidrag, og innbefatter ikke ansvar for eventuell overskridelse av budsjetttramme på 712 millioner kroner ekskl. moms. Økonomisk prosjektrisiko bæres av Fylkeskommunen.
5. Frøya kommune tar ikke garantiansvar for innkreving av lokal medfinansiering fra næringslivet.
6. Frøya kommune slutter seg til at eksisterende Frøyatunnel utbedres før eventuell rømnings/beredskapstunnel bygges.

Postadresse:
7260 SISTRANDA

Besøksadresse:
Rådhusgata 25
SISTRANDA

Telefon:
Telefaks:

7. Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken beredskapsløsning som iverksettes hvis Frøyatunnelen må stenges for et visst tidsrom. Det forutsettes at fylkeskommunen etablerer en beredskapsløsning som kan ivareta innbyggernes og næringslivets behov ved en langvarig stengning.

8. Frøya kommune forventer at fylkeskommunen går i dialog med staten, sammen med kommunen, for å oppnå statlig medfinansiering for en løsning med ny tunnel som tilfredsstiller tunnelsikkerhetsforskriften full ut.

Enstemmig.

Kommunedirektørens forslag til vedtak falt enstemmig.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Nils Jørgen Karlsen, Roger Antonsen
Arkivsaksnr.: 21/1764

Arkiv: Q32 &47

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

TUNNELREHABILITERINGEN - MEDFINANSIERING

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune medfinansierer etablering av rømnings-/ beredskapstunnel med 100 millllioner kroner
2. Finansiering foreslås som beskrevet i saken, dvs med fonderte midler (Grieg) og fremtidig produksjons/ havbruksfondsinntekter
3. Forhandlingsgruppen gis mandat til å fremføre foreslått medfinansiering i forhandling med Fylkeskommunen
4. Frøya kommunes medfinansiering på 100 millioner kroner er å betrakte som kommunens bidrag, og inbefatter ikke ansvar for eventuell overskridelse av budsjetttramme på 712 millioner kroner ekskl. moms. Økonomisk prosjektrisiko bæres av Fylkeskommunen
5. Frøya kommune tar ikke garantiansvar for innkreving av lokal medfinansiering fra næringslivet

Vedlegg:

- Saksframlegg Hovedutvalg for veg (HUV) og Hovedutvalg for Transport (HUT)
- Utredning av rømningsløp – Sweco september 2021

Saksopplysninger:

Fylkestinget fattet vedtak i møte juni 2021:

1. Fylkestinget **utsetter investeringsbeslutning** til fylkestinget i oktober
2. Fylkestinget er opptatt av at **Frøya- og Hitratunnelen rehabiliteres snarest** i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften og de andre oppgraderinger som er nødvendige. Fylkesrådmannen bes arbeide videre med **prosjektering av begge tunnelene** slik at gjennomføring av prosjektene sees i sammenheng og fremdriften opprettholdes
3. Fylkestinget ser de **positive** sidene ved å etablere en løsning med **rømningstunnel** mellom Frøya og Hitra beskrevet som alternativ 6 i saken, **forutsatt lokal**

medfinansiering. En slik tunnel vil medføre en bedre beredskapsløsning enn ferger. Fylkesrådmannen bes derfor om å **gå i dialog med Frøya kommune** om å avklare nødvendig lokal medfinansiering av en rømningstunnel med bidrag fra kommune, næringsliv og andre slik at en beslutning kan fattes i oktober

4. Fylkestinget vil i samarbeid med kommunene styrke beredskapsløsningen for Hitra og Frøya. En hendelse i tunnelene som medfører stenging vil ha store konsekvenser for samfunn- og næringsliv. I tillegg til oppgradering av tunnelene er **realisering av fergeløsning mellom Hitra og Aure** svært viktig. Oppgradering av tunneler og en fergeløsning må sees på som en helhetlig beredskapsløsning for Hitra og Frøya og rådmannen bes komme tilbake til dette i saken til Fylkestinget
5. Fylkestinget viser for øvrig til Stortingets behandling av NTP og forutsetter at **fylkeskommunene blir kompensert for sine utgifter** til oppgradering av tunneler i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften
6. Fylkestinget ber fylkesrådmannen synliggjøre kostnadene og mulig finansiering til oppgradering og vedlikehold av de øvrige tunnelene som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften og fergeløsning Hitra-Aure i Økonomiplanen for 2022 – 2025.

Vedtaket ga Fylkesdirektøren/ Fylkeskommunens administrasjon i oppdrag å etablere en dialog med Frøya kommune for å avklare nødvendig medfinansiering.

I kommunestyremøtet 24.06.2021 – sak 130/21 - ble derfor følgende vedtak fattet:

1. Det nedsettes en arbeidsgruppe bestående av;
 - a. Ordfører
 - b. Varaordfører
 - c. Representant fra mindretallet – Billy Fredagsvik
 - d. 3 representanter fra næringslivet som utpekes av Frøya Næringsforum
 - e. Representant fra Kommunedirektøren
2. Arbeidsgruppen gis følgende mandat:
 - a. Arbeidsgruppen har ansvar for dialogen med Fylkeskommunen
 - b. Arbeidsgruppen skal arbeide for en finansieringsløsning
 - c. Arbeidsgruppen rapporterer til Formannskapet
3. Administrasjonen gis fullmakt itl å engasjere ressursperson til å drive jobben i sommer

I diskusjonen som ledet til vedtak (over), var følgende spørsmålsstillinger sentrale:

- Hva er totalkostnaden for rehabilitering av Frøya- og Hitratunnelen?
- Hvilke kostnadsbesparelser oppnås ved en parallell rehabilitering av begge tunnelene?
- Ved etablering av en rømningstunnel, hvilke kostnadsbesparelser oppnås ved rehabilitering av Frøyatunnelen, da rehabiliteringen kan gjennomføres 24/7, dvs på betydelig kortere tid enn planlagt?

- Er det kostnader som kan unngås ved etablering av en rømningstunnel, der rømningstunnelen oppfyller krav ihht TSF?
- Hvilke kostnadsbesparelser vurderes knyttet til alternativ beredskapsløsning – ferge?

Det som inngår i finansieringsdiskusjonen er:

- Hva dekker staten? I følge Nasjonal Transportplan (NTP), skal Fylkeskommunene kompenseres for tiltak ihht TSF
- Ekstraordinære tilskudd fra Staten?
- Kommunal finansiering – kan Frøya kommune bidra?
- Næringslivet – De er utfordret og det har kommet positive tilbakemeldinger
- Fylkeskommunen – De har allerede uttalt at de kan bidra med 20%, dvs momskompensasjonen. Finansiering utover det?
- Bompenger – Har vært diskutert og fremmet standpunkt er at det skal unngås

Kommunedirektøren ønsket også at ressursene og initiativene samles. Vi har tidligere hatt initiativ både fra kommunen og fra Frøya næringsforum. Det var viktig at vi nå fikk et samlet engasjement.

Med bakgrunn i dette har Frøya kommune og Frøya Næringsforum ført samtaler med fylkeskommunen om hvilke forventninger fylkeskommunen har til «lokal medfinansiering», dersom en rømningstunnel skal realiseres.

Gruppen består av:

- Kristin Strømskag
- Knut Arne Strømøy
- Billy Fredagsvik
- Bjarne Håkon Hanssen
- Rune Kvilvang
- Runar Sivertsen

Kommunedirektøren er representert med Roger Antonsen og Nils Jørgen Karlsen.

Det har så langt vært avholdt 4 forhandlingsmøter. Resultat fra forhandlingsmøtene er kommunisert i tidligere saker.

Sentrale diskusjonstema

- Begrepet beredskapsløp er ikke nevnt i håndbok N500. Fylkesdirektøren legger til grunn at en eventuell beredskapstunnel skal kunne benyttes til trafikkavvikling i situasjoner som krever at ordinært tunnellop er stengt. En tunnel som skal kunne ha godkjenning for en midlertidig trafikkavvikling, vil kreve utrustning iht. Tunnel-sikkerhetsforskriften. Dette kan være seg kameraovervåkning, ventilasjon, belysning, nødtelefoner, nødnett m.m. Det vil i så måte være et viktig moment at kostnader tilknyttet drift og vedlikehold vil øke betraktelig, i tillegg til økte etableringskostnader. Et nytt løp som skal være åpent for trafikk vil måtte

sikkerhetsgodkjennes som en ordinær tunnel. Bruk av ledebil vil anses som et avbøtende tiltak i så måte, og dermed være gjenstand for sikkerhetsgodkjenning

- Fristen for å ferdigstille tiltak etter TSF er flyttet til 01.01.2025 for fylker uten stor tunnelmasse. Med 4 - 5 års plan- og byggetid på nytt rømningsløp, og hovedløpets kritiske vedlikeholdsetterslep, vil det bety at en ikke rekker å gjøre TSF-tiltakene innen fristen, og at en potensielt mister den økonomiske gevinsten som er ved å bygge rømningstunnel først
- Det oppstår også et større behov for oppstillingsplasser og kostnader til organisering av kolonnekjøring i anleggsfasen. Kostnader til trafikkavvikling, oppstilling og ekstra vedlikehold er vurdert til å kunne bli på nivå med besparelsene knyttet til kortere byggetid
- Sweco har utredet rømnings/ beredskapstunnel – september 2021. Det nye kostnadsoverslaget viser en kostnad for rømningsløp med oppstillingsplasser og kolonnekjøring på 890 millioner 2021-kr. I dette ligger større usikkerhetsposter enn i forrige overslag på 699 millioner kr. Summene er inkl. moms og viser en økning av kostnaden på 191 millioner
- Sweco fikk i oppdrag å kvalitetssikre tallene, dvs minske usikkerheten fra +/- 40% til +/- 25%. Swecos vurderinger, fratrukket momskompensasjonen, gir ei totalramme på 712 millioner +/- 25% (usikkerhet), mot tidligere 563 millioner +/- 40% (usikkerhet).
- Sweco anbefaler Trøndelag fylkeskommune å se på mulighetene for å bygge en ny tunnel i et langsiktig perspektiv, fremfor å bygge en rømningstunnel nå. En rømningstunnel «vil på sikt neppe være tilfredsstillende gitt de kravene brukerne og samfunnet stiller til sikkerhet, trafikkavvikling og kapasitet»
- Fylkesdirektørens mål med forhandlingene var å få på plass en forpliktende finansieringsavtale med lokale parter som ikke innebar økonomisk risiko for fylkeskommunen. Utgangspunktet var da at kostnaden for nytt rømningsløp, redusert for fylkeskommunens mva-kompensasjon, minus eventuelle andre besparelser for fylkeskommunens prosjekt, måtte dekkes av lokale parter. I tillegg til dette mente fylkesdirektøren at lokale parter måtte påta seg økonomisk risiko for tiltaket
- Det har også i forhandlingen vært drøftet hvordan eventuell innkreving av lokalt bidrag skulle skje. Fylkesdirektøren har lagt til grunn at en rømningstunnel ikke kan finansieres av ordinære bompenger. Innkreving av et eventuelt lokalt bidrag til rømningstunnelen må administreres av lokale parter, som så må stille en garanti til fylkeskommunen som byggherre
- Fylkeskommunen har fremlagt en skisse til finansieringsavtale
- En minimumsløsning for å ivareta beredskap mellom Hitra og Frøya kan være å etablere infrastruktur for mobile fergekaier. Et slikt minimumstilbud koste grovt sett mellom 8 og 60 mill. kr. Kostnaden på 8 mill. er etablering av infrastruktur for mobile fergekaier. I tillegg kan det vurderes ytterligere beredskap med oppstillingsplasser og innkjøp av mobile fergekaier. Da vil kostnaden øke til ca 60 mill. kr. Kostnader til drift av ferge kommer i tillegg, avhengig av valgt beredskapsnivå
- Ut i fra tidsfrister og utfordringer knyttet til Frøya-tunnelen, er man kommet til enighet om at sikkerhet er viktigere enn fremtidig beredskap. Det betyr at rehabilitering av Frøya-tunnelen gjennomføres innen en rømnings-/ beredskapstunnel etableres. Det gir også partene tid til å finne en finansieringsløsning for et nytt tunnelløp
- Fylkeskommunen ser utfordringer knyttet til følgende forhold:

- Det lokale bidraget
- Fordeling av risiko og økonomisk garanti
- Fylkeskommunens rolle i eventuell innkreving

Med bakgrunn i diskusjoner i forhandlingsutvalget for tunnelrehabilitering, har fylkesdirektøren fremmet følgende forslag til vedtak i hovedutvalgene - HUV og HUT - 29.09.2021:

1. *Fylkestinget ber fylkesdirektøren sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunnelen som beskrevet i alternativ 1 i FT-sak 63/21. Vedtatt ramme for prosjektet er 565 mill. 2021-kr, og finansieres av 534 mill. i Økonomiplan for 2021-2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022-2025*
2. *Fylkestinget ber fylkesdirektøren komme tilbake til fylkestinget i desember med en tilsvarende sak om investeringsbeslutning for Hitratunnelen*
3. *Fylkestinget slutter seg til følgende prinsipper for videre forhandlinger med Frøya kommune og lokalt næringsliv på Frøya:*
 - *Fylkeskommunens bidrag begrenses til momskompensasjon for nytt tunnellop*
 - *Økonomisk prosjektrisiko bæres av lokale parter*
 - *Lokale parter må stille en garanti for sitt bidrag til nytt tunnellop før prosjektet igangsettes*
4. *Minimumstiltak for å ivareta beredskap mellom Hitra og Frøya innarbeides i Handlingsprogram veg for perioden 2022-2025*
5. *Fylkestinget gir fylkesdirektøren i oppdrag å gå videre i arbeidet med å utrede løsningen for beredskapssambandet mellom Hitra og Aure og ta kontakt med MINOFAS og Møre og Romsdal fylkeskommune for å avklare deres posisjon i sambandet*
6. *Fylkestinget ber fylkesdirektøren søke samarbeid med innovasjonsmiljøene i Trøndelag for å løse utfordringene et beredskapssamband har til plutselige endringer i kapasitetsbehov, slik at det kan håndteres med færre ressurser i løpet av noen år*

Sweco – utredning av rømningsløp for Frøya-tunnelen

Vedlagt saken, utredningsrapport fra Sweco. Sentrale tema som er omhandlet i rapporten:

- Vurdering av Tunnelsikkerhetsforskriften
- Beskrivelse av rømningstunnel og hvordan den kan benyttes
- Vurdering av trafikkutvikling ved kolonnekjøring
- Hva kreves av tiltak i en rømnings-/ beredskapstunnel, bl a sikkerhetsutrustning
- Stabilitetssikring – usikker bergmassekvalitet
- Kostnadsberegning og byggeperiode

Flere av utfordringene er diskutert i forhandlingsutvalget (over).

Medfinansiering – Frøya kommune

På hvilket nivå kan Frøya kommune være med å delfinansiere en ny rømmings-/beredskapstunnel? Sweco fikk i oppdrag å kvalitetssikre tallene, dvs minske usikkerheten fra +/- 40% til +/- 25%. Swecos vurderinger har gitt ei totalramme på **712 millioner** +/- 25% (usikkerhet), mot tidligere 563 millioner +/- 40% (usikkerhet).

I forhandlinger med Fylkeskommunen, har de hatt som utgangspunkt at kommunen og næringslivet tar hele kostnaden for en beredskapstunnel. Fylkestingsvedtaket fra 17.06.2021 sier noe annet; *medfinansiering og bidrag fra kommune, næringsliv og andre*.

Et viktig prinsipp er at et slikt bidrag ikke har direkte konsekvenser for kommunens daglige drift. Indirekte vil et bidrag allikevel ha konsekvenser på flere måter over tid.

Grieg forvaltning

Som kjent har Frøya kommune plassert midlene (91,2 mill kr) fra salget av B-aksjene i TrønderEnergi hos Grieg forvaltning. Porteføljens verdi er per august då. på 171,9 mill kr. Trekker man ut grunnkapitalen på 91,2 mill kr har vi til disposisjon/frie midler på 80,7 mill kr. Hele eller deler av disse frie midlene kan brukes. Konsekvensen er at vi «mister» om lag 5 mill kr i avkastninger per år. I tillegg vil et uttak ha konsekvenser for likviditetsreserven.

Havbruksfondet 2021 - 2025

I Revidert Nasjonalbudsjett 2020, vedtatt av Stortinget 19.juni 2020, ble det innført en produksjonsavgift på laks/regnbueørret og fordelingen av salgsinntektene fra nye konsesjoner mellom stat og kommunal sektor.

For 2020 og 2021 bestemte Stortinget at kommunene får til fordeling en fast sum. I 2020 ble det utbetalt 2,25 milliarder kroner til fordeling – der Frøya kommune fikk 86,4 mill kr og i 2021 blir det utbetalt 1 milliard kroner til fordeling - der Frøya kommune vil få ca 38,4 mill kr. (*Regjeringen.no – store inntekter til laksekommunene, 29.09.2020*).

Kommune	Utbetaling 2018-2019	Utbetaling 2020	Anslag 2021 -		Anslått sum 2020+2021	Differanse 2020/21 vs 2018/19
			Anslag 2021 - ordinær pott	pott for nye lokaliteter		
FRØYA	116 331 321	86 422 485	20 576 782	17 833 211	124 832 478	8 501 157

Fra og med 2022 innføres produksjonsavgift på laks/regnbueørret som nasjonalt vil ligge på rundet 500 mill kr årlig. I tillegg vil kommunene få 40 % av salgsinntektene fra ny kapasitet - dvs MTB-vekst (Maksimal Tillatt Biomasse), fordelt gjennom Havbruksfondet.

Fra Kontali Analyse har vi mottatt et estimat på utbetalinger fra Havbruksfondet for perioden 2022-2025.

Tabell 4 Utbetalinger fra Havbruksfondet til Frøya kommune (mill. NOK)

	2022	2023	2024	2025
Frøya kommune	102,8	36,5	97,8	37,2
<i>hvorav fra MTB-vekst</i>	<i>80,9</i>	<i>12,3</i>	<i>73,6</i>	<i>11,2</i>
<i>hvorav fra produksjonsavgift</i>	<i>21,9</i>	<i>24,2</i>	<i>24,2</i>	<i>26</i>

Gitt at ovennevnte beregninger om fremtidige utbetalinger fra Havbruksfondet er valide, vil det for Frøya kommune være mulig å bruke 10 mill kr per år i perioden 2022 – 2025, dvs totalt 40 mill kr til medfinansiering av tunnel.

En mulig løsning kan da være at Frøya kommune medfinaniserer bygging av rømminings-/beredskapstunnel med 100 mill kr, der en del tas fra fondsforvaltning og en del fra fremtidig Havbruksfond.

Alternativ bruk av 100 mill kr er mange – feks utkjøp av Frøya ungdomsskole, redusere vår låneprotefølje, opprette bufferfond eller alternativ plassering i fond. Utkjøp av Frøya ungdomsskole vil representere netto 3 mill kr/per år i reduserte leiekostnader eller med dagens rente vil 100 mill kr representere 1 mill kr i lavere rentekostnader.

Vurdering:

Begrepene rømningstunnel og beredskapstunnel benyttes ofte om hverandre. I dialogen med fylkeskommunen er det lagt til grunn at rømningstunnelen skal ha profil T5,5, altså ha en bredde på 5,5 meter. Fylkeskommunen legger til grunn at den skal kunne benyttes til trafikkavvikling i situasjoner som krever at ordinært tunnelløp er stengt, og at trafikken avvikles ved behov med kolonnekjøring og ledebil.

Fra Frøya sin side har en gått inn i disse forhandlingene med det utgangspunkt at fylkeskommunens bidrag i arbeidet med å få realisert en rømningstunnel ville være:

- Momskompensasjonen som fylkeskommunen vil få som byggherre
- Utgangspunktet har også vært at rømningstunnelen burde bygges før man startet arbeidet med å rehabilitere eksisterende tunnelløp. Det ville kunne medføre reduserte kostnader med rehabiliteringen, fordi arbeidet da kunne utføres i en tunnel som var stengt
- Ikke behov for å bygge rømningsrom i eksisterende tunnel fordi en rømningstunnel gjorde disse overflødige
- Ikke behov for å bygge beredskapsfergeleier på Frøya og Dolmøya, og å etablere beredskapsferge, fordi rømningstunnelen ivaretok beredskapsbehovet
- En generell vilje til å bidra med midler for å finne en løsning

I de samtalene som har vært med fylkeskommunen har de lagt til grunn følgende:

- Frøyatunnelen er i en sånn forfatning at de mener det haster med å komme i gang med rehabiliteringen. De vil derfor ikke anbefale at rømningstunnelen bygges først. Ikke minst fordi faren er stor for å skade eksisterende tunnel når det eventuelt startes sprengningsarbeid for ny rømningstunnel, før gammelt tunnelløp er utbedret. Forhandlingsgruppen fra Frøya har ment at det er vanskelig å gå imot dette, gitt de sterke faglige argumentene for denne rekkefølgen
- Fylkeskommunen er i dialog med Vegdirektoratet om bygging av rømningsrom i Frøyatunnelen når den skal rehabiliteres. Disse vil ved bygging av en rømningstunnel utgjøre startpunktet for de tverrslagene som skal lede inn i rømningstunnelen, og i så måte utgjøre en liten besparelse når man kostnadsberegner en ny rømningstunnel. Dette er hensyntatt når kostnadene for en ny rømningstunnel er beregnet

- Til tross for at forhandlingsutvalget fra Frøya har etterspurt det flere ganger er det ikke lagt fram noen tall for besparelser knyttet til at man ikke trenger å etablere beredskapsfergeleier, eller etablere en beredskapsfergeløsning. Sweco sin vurdering av dette, 8 – 60 millioner, er ikke diskutert inngående i forhandlingsutvalget
- Det gjøres klart at fylkeskommunen ikke har noen andre midler til dette formålet

Det betyr at det eneste bidraget som fylkeskommunen sier seg villig til å bidra med er momskompensasjonen. I tillegg forutsetter fylkeskommunen at all risiko i prosjektet må bæres av Frøya kommune og næringslivet på Frøya/Hitra. Det er altså ikke snakk om en lokal medfinansiering, men en lokal finansiering.

I tillegg til dette har fylkeskommunen bedt Sweco om å gjennomgå kostnadsoverslaget for en rømningstunnel på nytt. Oppdatert overslag viser en kostnad for rømningssløy, med oppstillingsplasser og kolonnekjøring, på kr. 890 mill inkl moms. Nye beregninger øker altså kostnadene fra kr. 699 mill., i tillegg til at oppstillingsplasser og gjennomføring av kolonnekjøring ikke var tilstrekkelig beregnet i forrige overslag. Dette er fortsatt et overslag, som det kan knyttes usikkerhet til. I følge fylkeskommunen kan denne usikkerheten tallfestes til +/- 25 %. Dersom prosjektet skal gjennomføres forutsetter fylkeskommunen at Frøya kommune, og lokalt næringsliv, må bære all prosjektrisiko.

Fylkesdirektøren legger derfor følgende prinsipper til grunn for det videre arbeid med en rømningstunnel i sitt saksfremlegg for hovedutvalg/fylkesutvalg/fylkesting:

«Fylkestinget slutter seg til følgende prinsipper for videre forhandlinger med Frøya kommune og lokalt næringsliv på Frøya:

- Fylkeskommunens bidrag begrenses til momskompensasjon for nytt tunnellop
- Økonomisk prosjektrisiko bæres av lokale parter
- Lokale parter må stille en garanti for sitt bidrag til nytt tunnellop før prosjektet igangsettes»

I praksis innebærer dette at fylkesdirektøren forutsetter at det lokale bidraget til en ny rømningstunnel skal være kr. 890 mill. fratrukket den momskompensasjonen fylkeskommunen vil få. Dette utgjør om lag 20% av anleggskostnaden, altså kr. 178 mill. Det innebærer at kravet til lokal finansiering er kr. 712 mill. I tillegg vil eventuelle overskridelser som sagt også måtte betales av Frøya kommune og lokalt næringsliv.

Kommunedirektøren mener at ett tunnellop mellom Frøya og Hitra ikke gir tilstrekkelig sikkerhet for de som ferdes i tunnelen, og at det ikke gir næringslivet den beredskap de bør kunne forvente. En brann i tunnelen vil kunne få dramatiske konsekvenser for de som befinner seg inne i tunnelen, all den tid det uten en rømningstunnel vil være svært vanskelig å evakuere tunnelen.

Større ulykker i tunnelen, som f.eks. en brann, vil også kunne føre til langvarig stengning. Det vil ikke være mulig å etablere tilfredsstillende beredskapsløsninger for næringslivet uten at det bygges en rømningstunnel som kan bidra til trafikkavvikling i den tiden hovedløpet er stengt.

Det er uten tvil vegeier sitt ansvar å sørge for sikkerhet og beredskap. Kommunedirektøren mener at vegeier ikke ivaretar sitt ansvar uten at det bygges en rømningstunnel parallelt med dagens tunnellop, når Frøyatunnelen nå skal rehabiliteres.

Frøya-miljøet har likevel sagt seg villig til å være med og medfinansiere en rømningstunnel. Dette må betraktes som en unik løsning i nasjonal sammenheng, der Frøya-samfunnet er villig til å bidra med medfinansiering for et tiltak kommunen ikke har ansvar for. Kommunedirektøren ser det som nødvendig, for å ivareta dagens verdiskaping og også den fremtidige. Derfor er kommunen beredt til å medfinansiere etablering av rømnings- / beredskapstunnel med 100 millioner kr.

Kommunedirektøren er kjent med at massene som genereres av etablering av nytt tunnellop kan benyttes til lokale tiltak, eksempelvis etablering av nye næringsareal. Merverdien av masseoverskuddet er ikke kostnadsberegnet, men har betydelig verdi for kommunen. Det er allerede kommunisert med Fylkeskommunen.

Kommunedirektøren vil på det sterkeste oppfordre fylkeskommunen til å realisere rømningstunnelen, gitt lokalt bidrag. Nasjonale myndigheter har ved flere anledninger rettet spesiell oppmerksomhet mot fylkesveger som er av stor betydning for oppdrettsnæringen. Vi mener derfor at det også er naturlig at fylkeskommunen legger press på nasjonale myndigheter for å få prosjektet realisert, dersom dette ikke er mulig innenfor fylkeskommunens egne økonomiske rammer.

Kommunedirektøren tilrår derfor at:

- Frøya kommune medfinansierer etablering av rømnings-/ beredskapstunnel med 100 millllioner kroner
- Finansiering foreslås som beskrevet i saken, dvs med fonderte midler (Grieg) og fremtidig produksjons/ havbruksfondsinntekter
- Forhandlingsgruppen gis mandat til å fremføre foreslått medfinansiering i forhandling med Fylkeskommunen
- Frøya kommunes medfinansiering på 100 millioner kroner er å betrakte som kommunens bidrag, og inbefatter ikke ansvar for eventuell overskridelse av budsjettramme på 712 millioner kroner ekskl. moms. Økonomisk prosjektrisiko bæres av Fylkeskommunen
- Frøya kommune tar ikke garantiansvar for innkreving av lokal medfinansiering fra næringslivet



Arkivsak-dok. 202032437-13
Saksbehandler Frank Axel Lien

Saksgang	Møtedato	Utvalgssaksnr
Hovedutvalg for veg 2019-2023	29.09.2021	41/21
Fylkesting 2019-2023	20.10.2021	
Hovedutvalg for transport 2019-2023	29.09.2021	80/21
Fylkesutvalget 2019-2023	05.10.2021	199/21

Frøyatunnelen - investeringsbeslutning, tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften

Fylkesdirektørens innstilling:

1. Fylkestinget ber fylkesdirektøren sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunnelen som beskrevet i alternativ 1 i FT-sak 63/21. Vedtatt ramme for prosjektet er 565 mill. 2021-kr, og finansieres av 534 mill. i Økonomiplan for 2021-2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022-2025.
2. Fylkestinget ber fylkesdirektøren komme tilbake til fylkestinget i desember med en tilsvarende sak om investeringsbeslutning for Hitratunnelen.
3. Fylkestinget slutter seg til følgende prinsipper for videre forhandlinger med Frøya kommune og lokalt næringsliv på Frøya:
 - Fylkeskommunens bidrag begrenses til momskompensasjon for nytt tunnellop
 - Økonomisk prosjektrisiko bæres av lokale parter.
 - Lokale parter må stille en garanti for sitt bidrag til nytt tunnellop før prosjektet igangsettes.
4. Minimumstiltak for å ivareta beredskap mellom Hitra og Frøya innarbeides i Handlingsprogram veg for perioden 2022-2025.
5. Fylkestinget gir fylkesdirektøren i oppdrag å gå videre i arbeidet med å utrede løsningen for beredskapssambandet mellom Hitra og Aure og ta kontakt med MINOFAS og Møre og Romsdal fylkeskommune for å avklare deres posisjon i sambandet.
6. Fylkestinget ber fylkesdirektøren søke samarbeid med innovasjonsmiljøene i Trøndelag for å løse utfordringene et beredskapssamband har til plutselige endringer i kapasitetsbehov, slik at det kan håndteres med færre ressurser i løpet av noen år.

Vedlegg:

Nummererte vedlegg som følger saken:

Andre refererte dokumenter i saken:

- FT 63/21
- HU-V sak 12/21
- HU-T sak 86/20
- FT 106/16 (STFK)

Sammendrag

Siden fylkestinget i juni har det pågått tre prosesser for å fremskaffe tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for denne saken:

- Videre utredning av alternativ 6, ny rømningstunnel, i regi av konsulentfirmaet Sweco
- Forhandlinger med Frøya kommune og representanter for lokalet næringsliv om mulig ekstern finansiering av nytt rømningssløp/beredskapssløp (tiltak *ut over* TSF).
- Videre kartlegging av beredskapssamband mellom Hitra og Aure.

Fylkesdirektøren vil i denne saken legge frem resultatet av de nevnte prosesser. Siden det innstilles til to hovedutvalg vil saken fremstå som noe todelt, med Frøyatunnelen til Hovedutvalg veg og sambandet Hitra – Aure til Hovedutvalg transport.

[Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo \(tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.\)](#) ble innført fra 01.01.2015.

§2 i forskriften angir at forskriften gjelder tunneler som «er i bruk, under bygging eller på prosjekteringsstadiet på fylkesveg og kommunal veg i Oslo, med lengde på over 500 meter og med gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på 300 kjøretøy eller mer.» Tunneler som allerede er i bruk omtales i §12, der det står at «Renovering av tunneler for å oppfylle kravene til sikkerhetsnivå, skal utføres etter en tidsplan og skal være fullført innen 1. januar 2020.» Denne fristen er senere utsatt til 01.01.25

Fylkesdirektøren vil presisere at det prosjektutløsende for investeringsbeslutningen i denne saken er tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften (TSF). Disse tiltakene ble i sak 63/21 kostnadsberegnet til 565 mill. kr (med nødvendige følgetiltak) for 18 måneders anleggstid og åpent for trafikk på dagtid, og 471 mill. kr for 11 måneders anleggstid med full stenging av dagens tunnel.

Bakgrunn:

Fylkestinget hadde samme sakstittel til behandling i juni 2021, sak 63/21. Følgende vedtak ble da gjort:

Fylkestingets vedtak

1. *Fylkestinget utsetter investeringsbeslutning til fylkestinget i oktober.*
2. *Fylkestinget er opptatt av at Frøya- og Hitratunnelen rehabiliteres snarest i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften og de andre oppgraderinger som er nødvendige. Fylkesrådmannen bes arbeide videre med prosjektering av begge*

tunnelene slik at gjennomføring av prosjektene sees i sammenheng og fremdriften opprettholdes.

- 3. Fylkestinget ser de positive sidene ved å etablere en løsning med rømningstunnel mellom Frøya og Hitra beskrevet som alternativ 6 i saken, forutsatt lokal medfinansiering. En slik tunnel vil medføre en bedre beredskapsløsning enn ferger. Fylkesrådmannen bes derfor om å gå i dialog med Frøya kommune om å avklare nødvendig lokal medfinansiering av en rømningstunnel med bidrag fra kommune, næringsliv og andre slik at en beslutning kan fattes i oktober.*
- 4. Fylkestinget vil i samarbeid med kommunene styrke beredskapsløsningen for Hitra og Frøya. En hendelse i tunnelene som medfører stenging vil ha store konsekvenser for samfunn- og næringsliv. I tillegg til oppgradering av tunnelene er realisering av fergeløsning mellom Hitra og Aure viktig. Oppgradering av tunneler og en fergeløsning må sees på som en helhetlig beredskapsløsning for Hitra og Frøya og rådmannen bes komme tilbake til dette i saken til Fylkestinget.*
- 5. Fylkestinget viser for øvrig til Stortingets behandling av NTP og forutsetter at fylkeskommunene blir kompensert for sine utgifter til oppgradering av tunneler i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften.*

Denne saken gjelder oppfølging av punkt 1-4 i sak 63/21. Som oppfølging av punkt 2 er det igangsatt prosjektering av begge tunnelene, og fylkesdirektøren vil også komme med en egen sak om investeringsbeslutning på Hitratunnelen i desember. Økonomiplan for 2022-25 må imidlertid være behandlet før investeringsbeslutning på Hitratunnelen.

Faktiske opplysninger:

Generelt

Fv. 714 Frøyatunnelen er en 5,3 km lang undersjøisk tunnel mellom øyene Dolmøya på Hitrasiden og Frøya. Tunnelen ble åpnet for trafikk i år 2000. Største stigning er 10 % og bunnpunktet er 164 m under havnivå. Tunnelen har ett løp med tunnelprofil T8 (8 meters bredde) med ett kjørefelt i hver retning. ÅDT i 2019 var 2050. Fartsgrensen i tunnelen er 80 km/t. Tunnelen er i klasse B iht. håndbok N500.

Fv. 714 Hitratunnelen er en 5,6 km lang undersjøisk tunnel mellom øyene Hemnskjela på fastlandssiden og Jøsnøya på Hitrasiden. Tunnelen ble åpnet for trafikk i 1994. Største stigning er 10 % og bunnpunktet er 264 m under havnivå. Tunnelen har ett løp med tunnelprofil T11 med tre kjørefelt, derav ett kjørefelt nedover og to felt oppover. I bunnen er det en kort strekning hvor det kun er to felt. ÅDT i 2019 var 1950. Fartsgrensen i tunnelen er 80 km/t. Tunnelen er i klasse B iht. håndbok N500.

Det er ikke etablert infrastruktur for beredskapsfergesamband, og tunnelene er eneste vegforbindelse mellom øyene og fastlandet. Begge tunnelene omfattes av Tunnelsikkerhetsforskriften.



Presisering av Tunnelsikkerhetsforskriften (ut over opplyst i sak 63/21)

Fylkesdirektøren har hele veien lagt til grunn at tunnelsikkerhetsforskriften ivaretas ved å følge tunnelsikkerhetsforskriften og håndbok N500 vegtunneler. Enkelte krav finnes bare i tunnelsikkerhetsforskriften, noen finnes bare i håndbok N500 mens andre finnes i begge deler. Der kravene finnes i begge deler er stort sett håndbok N500 strengere enn tunnelsikkerhetsforskriften. Bakgrunnen for at håndbok N500 på enkelte punkter har strengere krav enn tunnelsikkerhetsforskriften er en risikoanalyse utført av Sintef på vegne av vegdirektoratet. Risikoanalysen er utarbeidet med den hensikt å heve innslagspunktet for kravet til *rømningstunnel* til ÅDT 8000 for norske tunneler. Denne risikoanalysen konkluderer med en rekke avbøtende tiltak for å heve sikkerhetsnivået i tunneler det ikke er høy nok trafikkmengde (>ådt 8000). Disse tiltakene er innbakt som krav i håndbok N500.

Det er videre behov for å presisere begrepsbruk knyttet til et nytt løp ved siden av dagens. Et nytt løp som skal være åpent for biltrafikk vil måtte sikkerhetsgodkjennes som en ordinær tunnel med de krav til utforming og utstyr som følger av det.

Det nye eventuelle løpet har blitt omtalt som både rømningssl p og beredskapsløp. Førstnevnte er definert i håndbok N500 (vegtunneler), og der nevnes blant annet at en rømningstunnel skal ha profil T5,5. Bredden på 5,5 meter er definert for at utrykningskjøretøy og skal komme til, og for at den skal være mulig å drifte. En rømningstunnel defineres som en tunnel med smal tunnelprofil, som ivaretar krav til nødutgang i lange ettl pstunneler. Den bygges parallelt med hovedtunnelen og med tverrforbindelser mellom løpene. Tverrforbindelsene har smalere profil (T4), og er ikke beregnet for kjøretøy.

Begrepet beredskapsløp er ikke nevnt i håndbok N500. Fylkesdirektøren legger til grunn at en eventuell beredskapstunnel skal kunne benyttes til trafikkavvikling i situasjoner som krever at ordinært tunnellop er stengt. En tunnel som skal kunne ha godkjenning for en midlertidig trafikkavvikling, vil kreve utrustning iht. Tunnelsikkerhetsforskriften. Dette kan være seg kameraovervåkning, ventilasjon, belysning, nødtelefoner, nødnett m.m. Det vil i så måte være et viktig moment at kostnader tilknyttet drift og vedlikehold vil øke betraktelig, i tillegg til økte etableringskostnader. Et nytt løp som skal være åpent for trafikk vil måtte sikkerhetsgodkjennes som en ordinær tunnel. Bruk av ledebil vil anses som et avbøtende tiltak i så måte, og dermed være gjenstand for sikkerhetsgodkjenning.

Etter skrivefristen for FT-sak 63/21 ble fylkesdirektøren gjort kjent med at fristen for å ferdigstille tiltak etter TSF er flyttet til 01.01.25 for fylker uten stor tunnelmasse. Med 4-5 års plan- og byggetid på nytt rømningsløp, og hovedløpets kritiske vedlikeholdsetterslep, vil det bety at en ikke rekker å gjøre TSF-tiltakene innen fristen, og at en potensielt mister den økonomiske gevinsten som er ved å bygge rømningstunnel først. I FT-sak 63/21 ble det i alternativ 6 vist til at en kunne bygge rømningsløpet først, for så å bruke dette rømningsløpet som midlertidig trafikkavvikling i anleggsfasen til hovedløpet. Kortere byggetid ville da gi en økonomisk gevinst. Men samtidig oppstår et større behov for oppstillingsplasser og kostnader til organisering av kolonnekjøring i anleggsfasen. Dersom en skulle utsatt TSF-tiltakene i 4-5 år i påvente av et ferdig rømningsløp vil det oppstå et vesentlig midlertidig oppgraderingsbehov i Frøyatunnelen, tiltak som per nå er utsatt fordi en planla å utbedre Frøyatunnelen snarlig. Kostnader til trafikkavvikling, oppstilling og ekstra vedlikehold er vurdert til å kunne bli på nivå med besparelsene knyttet til kortere byggetid.

Planlegging av rømningsløp – oppdrag Sweco

Konsulentfirmaet Sweco har i etterkant av FT-sak 63/21 hatt i oppdrag å planlegge et nytt rømningsløp på kommunedelplan-nivå. Dette for å få bedre oversikt over omfang av tiltak, og sikrere kostnadsoverslag. Oppdraget har vært i perioden primo august til medio september. Det vises til vedlagte rapport fra Sweco som er vedlagt denne saken.

Sweco har i sin rapport redegjort for kostnader og omfang på en eventuell rømningstunnel. Det er forklart hvordan rømningsløpet anbefales utformet, hvilke fravik fra vegnormalene som må gjøres og oppdatert kostnadsoverslag for nytt rømningsløp.

Rømningsløpet er utformet i henhold til håndbok N500 med en bredde på 5,5 meter (T5,5). Det er lagt til grunn en enkel utforming av det nye tunnellopet der det er forutsatt at eventuell trafikkavvikling skjer med ledebil. Uten ledebil vel det kreve ytterligere tiltak i rømningsløpet for å kunne sette på trafikk.

Dersom rømningsløpet skal bygges som vist av Sweco vil det kreve egne politiske vedtak om fravik fra vegnormalene, og forutsette at rømningsløpet blir godkjent for midlertidig trafikkavvikling med ledebil.

Det nye kostnadsoverslaget er gjennomført med Anslagsmetodikken. Forrige overslag var ikke med samme metodikk. Oppdatert kostnadsoverslag viser en kostnad for rømningsløp med oppstillingsplasser og kolonnekjøring på 890 mill. 2021-kr. I dette ligger større usikkerhetsposter enn i forrige overslag på 699 mill. kr, i tillegg til at

oppstillingsplasser og gjennomføring av kolonnekjøring ikke var tilstrekkelig beregnet i forrige overslag. Dette er nærmere forklart i kapittel 7 i rapporten fra Sweco.

Sweco anbefaler Trøndelag fylkeskommune å se på mulighetene for å bygge en ny tunnel i et langsiktig perspektiv, fremfor å bygge en rømningstunnel nå. En rømningstunnel «*vil på sikt neppe være tilfredsstillende gitt de kravene brukerne og samfunnet stiller til sikkerhet, trafikkavvikling og kapasitet*».

Forhandlinger med Frøya kommune og lokalt næringsliv

Som oppfølging av vedtakspunkt 3 i FT-sak 63/21 har fylkesdirektøren tatt initiativ overfor Frøya kommune og lokalt næringsliv om forhandlingsmøter om mulig lokal finansiering. Fra fylkeskommunen har ledelse og aktuelle ressurspersoner i avdeling veg vært representert. Fra Frøya kommune har ordfører, øvrige politikere og administrasjonen deltatt. Næringslivet var representert med innleid konsulent fra Frøya næringsforening og enkelte bedrifter. Det har vært avholdt 4 forhandlingsmøter.

Fylkesdirektørens mål med forhandlingene var å få på plass en forpliktende finansieringsavtale med lokale parter som ikke innebar økonomisk risiko for fylkeskommunen. Utgangspunktet var da at kostnaden for nytt rømningsløp, redusert for fylkeskommunens mva-kompensasjon, minus eventuelle andre besparelser for fylkeskommunens prosjekt måtte dekkes av lokale parter. I tillegg til dette mente fylkesdirektøren at lokale parter måtte påta seg økonomisk risiko for tiltaket. Dersom det gjøres beslutning på kommundelplan-nivå er usikkerheten større enn etter reguleringsplan, og dermed er risikoen større for kostnadsoverskridelser. Fylkesdirektøren la til grunn at fylkeskommunen ikke kunne ta denne risikoen på et prosjekt som ikke direkte er utløst av fylkeskommunens behov. I forhandlingenes innledende fase hadde man ikke oppdatert kostnadsoverslag fra Sweco, men dette ble kjent i slutfasen.

Frøya kommune og lokalt næringsliv har i forhandlingene ikke vært konkret på det lokale bidragets størrelse. Videre har ansvaret for økonomisk risiko et sentralt tema i forhandlingene. Lokale parter delte ikke fylkesdirektørens syn på ansvar for økonomisk risiko.

Det har også i forhandlingen vært drøftet hvordan eventuell innkreving av lokalt bidrag skulle skje. Fylkesdirektøren har her lagt til grunn at en rømningstunnel ikke kan finansieres av ordinære bompenger. Dette har ikke vært omstridt i forhandlingene. Videre følger det av Veglovas § 27 at innkreving på offentlig veg må godkjennes i Stortinget. Innkreving av et eventuelt lokalt bidrag til rømningstunnelen må derfor administreres av lokale parter, som så må stille en garanti til fylkeskommunen som byggherre.

I slutfasen av forhandlingene ble lokale parter forelagt en skisse til finansieringsavtale. Lokale parter ønsket tid til politisk behandling av denne samt å gå videre med mulig lokalt bidrag. Det foreligger ingen fremforhandlet og omforent avtale i skrivende stund. Frøya kommune gjorde følgende vedtak i formannskapet 14.09.21: «*Saken utsettes til neste formannskapsmøte. Det bestilles et nytt saksfremlegg som omhandler kommunens evnt. bidrag, samt forutsetninger for dette bidraget.*»

Alternativ til rømningsløp

I FT-sak 63/21 ble fylkestinget forelagt to alternativ som innebar bygging av nye ordinære tunnellop. Alternativ 4 var nytt løp i tillegg til dagens, og alternativ 5 var ny tunnel som alternativ for dagens løp. I alternativ 5 kunne en også se for seg at dagens løp var rømningsløp til det nye løpet. Ingen av disse alternativene er videre utredet.

Alternativ 4, nytt løp (vestgående) i tillegg til dagens var kostnadsberegnet til ca 2 mrd. 2021-kr. Tilsvarende var alternativ 5, nytt løp som erstatning for dagens, kostnadsberegnet til ca 2,5 mrd. 2021-kr.

En minimumsløsning for å ivareta beredskap mellom Hitra og Frøya kan være å etablere infrastruktur for mobile fergekaier. Dette er belyst i FT-sak 63/21. Av tilgjengelig informasjon i nevnte sak vil en etablering av et slikt minimumstilbud koste grovt sett mellom 8 og 60 mill. kr. Kostnaden på 8 mill. er etablering av infrastruktur for mobile fergekaier. I tillegg kan det vurderes ytterligere beredskap med oppstillingsplasser og innkjøp av mobile fergekaier. Da vil kostnaden øke til ca 60 mill. kr. Kostnader til drift av ferge kommer i tillegg, avhengig av valgt beredskapsnivå.

Hitra – Aure

Midt-Norsk Fergeallianse (MINOFAS) har i mange år arbeidet for å få etablert fergeforbindelse mellom Kjørsvikbugen i Aure og Laksåvika på Hitra. Først utredning av sambandet ble presentert i 2009. MINOFAS består av interesserte kommuner i ferjas nedslagsfelt, samt Kristiansund og Nordmøre havn. Saker som diskuterer det nye ferjesambandet, har vært lagt fram politisk både i Møre og Romsdal fylkeskommune og i Trøndelag fylkeskommune i flere omganger. I Trøndelag fylkeskommune, sist for Hovedutvalg for transport 25.11.2020.

Ferjeforbindelsen mellom Laksåvika på Hitra og Kjørsvikbugen i Aure som Trøndelag fylkeskommune sammen med MINOFAS og Møre og Romsdal fylkeskommune har utredet hittil, er dimensjonert etter et beregnet trafikkgrunnlag på strekningen (110 ÅDT) og ikke som beredskapsløsningen for Frøya og Hitra. Et fast samband som også skal ha en beredskapsfunksjon krever infrastruktur dimensjonert for større ferjer og flere biler.

For å løse oppgaven som beredskapssamband for Hitra og Frøya har Trøndelag fylkeskommune gjort et kostnadsanslag for et samband på strekningen Laksåvik – Kjørsvikbugen med større kapasitet. For å løse beredskapsoppdraget er det behov for økt kapasitet. Noe som kan løses gjennom å benytte ei ferje i regulær drift med ei ekstra ferje i beredskap.

Nærmeste ferjesamband i Trøndelag som kan bidra med ekstra kapasitet ved beredskapsbehov er Brekstad – Valset, 55 km lenger nord. Dette sambandet betjenes av to hybridferjer med kapasitet på 50 PBE og 195 passasjerer. Fartøyene krever landinfrastruktur tilsvarende et mellomstort samband etter Statens vegvesens anbefalte standard. To fartøy i denne størrelsen vil kunne klare 100 PBE i timen på dette sambandet.

Utbyggingen av kaiene på sambandet Brekstad – Valset i 2019 og beregningene som allerede er foretatt på dette sambandet gir oss gode indikasjoner på hva investering i infrastruktur og drift vil koste

Vurderte kostnader:

Beredskapssambandet krever større kapasitet på oppstillingsplass og parkeringsplass enn det som er beregnet til ordinær drift. Håndbok V430, Ferjeleiers landområder sier at oppstillingsplassen på land bør tilrettelegges med 1,5 x den største kapasiteten på sambandet. De forrige utredningen viste en kostnad på 7,8 mill. for tilkomst og oppstillingsplass for ei 30 PBE ferje. Ei 50 PBE ferje krever oppstillingsplass for ytterligere 30 PBE. En økning med 67%. Det er noen usikkerheter knyttet til tilgjengelig areal og tilkobling til vei i Laksåvika.

Ladeinfrastrukturen som trengs for å elektrifisere sambandet krever investeringer på 30 mill. i hver av kaiene. Kapasiteten på strömnettet på Hitra er begrenset. En oppgradering av nettet med tilstrekkelig kapasitet er anslått å stå ferdig i 2028.

Det er ikke gjort noen kostnadsvurderinger av drift og vedlikeholdskostnader for landinfrastrukturen. De er ikke inkludert i kostnadsoppsettet.

Kostnaden er ved sambandet er anslått og summert i tabellen nedenfor.

Beredskapssamband Laksåvika - Kjörsvikbugen	Estimerte kostnader
Etablering av vei, oppstillingsplass og venterom/toalett	Kr 20 mill.
Etablering av ferjekaier	Kr 115 mill.
Ladeinfrastruktur	Kr 60 mill.
Sum investeringer	Kr 195 mill.
Årlig drift	Kr 27,5 mill.
Årlige billettinntekter	Kr 7,5 mill.
Sum årlig drift	Kr 20 mill.

Overføringen fra Staten til fylkeskommunen for drift av sambandet vil være beregnet etter Statens vegvesens ferjedriftsstandard. Der vil sambandet plasseres i klasse 4.2 ut fra trafikkmengde og sambandslengde. Den årlige overføringen vil være ca. 15 mill.

Beredskapsbehovet er beregnet til å være 200 PBE/timen. Løsningen med to 50 PBE ferjer kan klare 100 PBE i timen i hver retning. For å løse denne utfordringen i et 2030-perspektiv søker Fylkeskommunen etter innovative løsninger. Gjennom prosjektet Øya t'land 24/7 er Trøndelag fylkeskommune i dialog med Autonomiklyngen og Sintef Ocean om et samarbeid på utvikling av lavt bemannede/autonome ferjeløsninger.

Ny teknisk løsning som dekning for deler av beredskapsbehovet:

Det er inngått en intensjonsavtale med Autonomiklyngen om et samarbeid om utviklingen av fleksible «mor-datter» løsninger, hvor kapasiteten lett kan justeres til variable behov. Konseptet innebærer at et autonomt «datter-fartøy», følger et bemannet «moder-fartøy». For Hitra-land vil dette kunne innebære at ved behov vil en autonom lekter med laksetrailere, kunne følge etter den betjente ferjen, og trailersjåførene vil da sitte på den betjente ferjen.

Dette er et konsept som Autonomiklyngen nå har søkt Forskningsrådet om midler til å

forfølge. Fylkesdirektøren har i den sammenheng bekreftet interesse for konseptet. Hensikten er å bedre behovsdekning for å unngå flaskehalsproblematikk i forbindelse med fjord-/sjøkryssing, og videre legge til rette for utvikling av ferjeløsninger som gir mulighet for tilgang til land 24/7 med blant bruk av autonomiteknologi.

Et nytt samband mellom Laksåvik på Hitra og Kjorsvikbugen i Aure vil være fylkeskryssende og må organiseres i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune.

Drøftinger:

Fylkesdirektøren oppfatter dialogen med Frøya som at det ikke er uenighet om hva som er tiltak utløst av forskriften, og hva som er tiltak for å ivareta lokal beredskap. Av dette følger det også at de foreslåtte tiltakene fra Aas Jacobsen i hovedløpet, priset til 565 mill. kr med 18 måneders byggetid, er riktig nivå for å ivareta tunnelsikkerhetsforskriften. Dette inkluderer avbøtende tiltak. Fylkesdirektøren har også fått bekreftet i dialog med vegdirektoratet denne tolkningen er riktig.

Når det gjelder hva som skal til for å få sikkerhetsgodkjent en beredskapstunnel er det fylkesdirektørens vurdering at organisert kolonnekjøring med ledebil er et tilstrekkelig tiltak for å få rømningsløpet godkjent. Det er imidlertid en viss usikkerhet knyttet til dette. Fordi det er lagt til grunn kolonnekjøring i en beredskapssituasjon er det ikke vesentlig forskjell i tunnelens utforming fra et rent rømningsløp til et rømningsløp som også kan ivareta trafikal beredskap.

Fylkesdirektøren har etter vedtaket i FT-sak 63/21 begynt prosjektering av både Hitra- og Frøyatunnelen. Nå handler denne saken om investeringsbeslutning for Frøyatunnelen, men planleggingen av tiltak ses i sammenheng for å ivareta god fremdrift.

Fylkesdirektøren vil derfor komme med en egen sak om investeringsbeslutning for Hitratunnelen i desember, samtidig som økonomiplan for 2022-2025 behandles. Med investeringsbeslutning på begge tunnelene vil en kunne dra ut flere synergier enn i motsatt fall, og fylkesdirektøren legger derfor opp til nettopp dette.

Rapporten fra Sweco

Fylkesdirektøren mener at Sweco innenfor en meget stram tidsramme har laget et godt nok beslutningsgrunnlag for rømningsløpet. Oppdraget var å ytterligere detaljere alternativ 6 i forrige rapport til kommunedelplan-nivå (+/-25% usikkerhet i kostnadstall). Fylkesdirektøren stiller seg bak vurderingene til Sweco.

I kapittel 3 er trafikk omtalt. Det er verdt å merke seg at kolonnekjøring over tid i et eventuelt rømningsløp vil medføre en vesentlig dårligere fremkommelighet enn i dag, og vil i så måte være en byrde på lokalsamfunnet. Sweco har forutsatt at det på det meste vil være ca 70 biler i en kolonne. Fylkesdirektøren vil påpeke at makskapasitet i en kolonne vil være gjenstand for en risikovurdering som enda ikke er gjort. Det er derfor noe usikkerhet om makskapasiteten i en kolonne, noe som vil kunne medføre vesentlig lengre ventetid. I toptimen vil det ta ca 13 min å avvike en kolonne. De trafikale ulempene ved å ha kun å envegskjøring i kolonne i byggeperioden (11 mnd ved helstengt hovedløp) er vurdert til å være betydelig større enn å ha åpent for tovegskjøring på dagtid og nattetengt i 18 mnd.

Fylkesdirektøren deltok i Anslaget som ble gjort 07.09.21. Sweco hadde prosessledelsen, og både interne og eksterne prisgivere var med. Aas Jacobsen var også med som rådgivende part. Det vises til kapittel 7 i Swecorapporten om bakgrunnen for tallene. Anslaget resulterte i et vesentlig høyere kostnadsoverslag enn i forprosjektet med en P50-verdi på 890 mill. 2021-kr (ink.MVA). Noe av årsaken til at tallet blir høyere er at rømningsløpet er planlagt mer detaljert, og at det i forrige overslag ikke var brukt samme metode. Fylkesdirektøren har godkjent Anslagsrapporten, og stiller seg bak resultatet.

Forhandlinger med Frøya

De lokale partene har i forhandlingene uttrykt, slik fylkesdirektøren oppfatter det, at sikkerhet er viktigere enn fremtidig beredskap. Det kan imidlertid ha sammenheng med at Frøya kommune ønsker en strengere tolkning av tunnelsikkerhetsforskriften. Det ble heller ikke uttrykt spesiell motstand mot fylkesdirektørens argument for å gjennomføre forskriftstiltakene før rømningstunnelen. Fylkesdirektøren opplever derfor at det er enighet med lokale parter om å ha et langsiktig perspektiv på nytt tunneløp, og at en kan gjøre TSF-tiltakene først.

Det er særlig tre forhold som vil være vesentlig i videre forhandlinger med lokale parter på Frøya:

- Det lokale bidraget
- Fordeling av risiko og økonomisk garanti
- Fylkeskommunens rolle i eventuell innkreving

Fylkesdirektøren mener at formålet rømningsløpet er for å ivareta lokal beredskap. Dette ansvaret er etter fylkesdirektørens syn definert i [Forskrift om kommunal beredskapsplikt](#), som har som formål å sikre befolkningens sikkerhet og trygghet. Ansvaret for den lokale beredskapen påhviler derfor kommunene. Ifølge [vegloven](#) §10 har vegeier «*eit sjølvstendig ansvar for samfunnstryggleik og beredskap for høvesvis riksveg, fylkesveg og kommunal veg*». Fylkesdirektøren legger til grunn at dette ansvaret er ivaretatt gjennom Tunnelsikkerhetsforskriften. Denne er ivaretatt med tiltak i hovedløpet. Det fylkeskommunale bidraget bør derfor begrenses til momskompensasjon i et eventuelt rømningsløp. Det kan i tillegg argumenteres for at sparte kostnader til minimumsberedskap mellom Hitra og Frøya kan inngå som et bidrag til et eventuelt rømningsløp. Fylkesdirektøren mener at dette i så fall må begrenses til et minimum. Det tilsvarer 8 mill. kr til etablering av infrastruktur til å sette opp mobile fergekaier. Bidrag ut over minimumsnivå vil avhenge av ønsket beredskapsnivå. Det lokale bidraget til et rømningsløp vil derfor være vesentlig, og i størrelsesorden 700 mill. kr. som minimum.

Det er knyttet forholdsvis stor prosjektrisiko til å gjøre beslutning på kommunedelplannivå. Usikkerheten i kostnadstall er +/-25%. Fordeling av kostnadsrisiko for prosjektet er derfor viktig. Fylkesdirektøren vurderer det som lite aktuelt at fylkeskommunen skal bære kostnadsrisikoen for et tiltak som ikke er tvingende nødvendig, og gitt fylkeskommunens økonomiske handlingsrom er det heller ikke mulig å påta seg denne risikoen. Dersom lokale parter ikke er villig til å bære risiko, bør det være et påslag på det lokale bidraget. Ved å legge på usikkerheten i kostnadstallene (25%) begrenses denne risikoen en god del. For å fjerne risiko på fylkeskommunen helt vil fylkesdirektøren anbefale å et påslag på 40%. I tillegg må det stilles en garanti for lokale bidraget.

Til sist mener fylkesdirektøren at innkrevningen av det lokale bidraget helt og holdent er et lokalt ansvar. Det er lite trolig at en vil få godkjent en bompengeproposisjon for bompenger til nytt rømningsløp. Det betyr at en lokalt må stå for en eventuell innkreving som er frivillig.

Vurdering av alternativer til nytt rømningsløp

I Sweco sin anbefaling står det følgende avslutningsvis:

«Sweco anbefaler at det gjøres tiltak for å bedre sikkerheten og trafikkavviklingen mellom Frøya og Hitra. En rømningstunnel vil på sikt neppe være tilfredsstillende gitt de kravene brukerne og samfunnet stiller til sikkerhet, trafikkavvikling og kapasitet. Sweco anbefaler derfor at man ser på mulighetene for å bygge en ny tunnel. En ny tunnel bør innfri kravene i håndbok N500.»

Fylkesdirektøren stiller seg bak denne vurderingen. Rømningstunnel som tiltak på lang sikt for forbedring av beredskapen mellom Hitra og Frøya virker å være lite formålstjenlig, lite strategisk og en lite langsiktig løsning. I Sweco sin opprinnelige rapport ble det vist til at alternativene 1, 6 og 7 (hhv. dagens, rømningsløp og tilkomstløp) antakelig ville kreve en vesentlig reinvestering om 20 år. Dette er fortsatt gjeldende. Vi vet ikke per i dag hvilke krav som gjelder om 20 år, i tillegg til usikkerhet om trafikkmengde og teknisk tilstand i tunnelen. Det vi vet er at dagens hovedløp har en stigningsgrad på 10%, og at rømningsløpet er planlagt med samme stigningsforhold. Fylkesdirektøren vil derfor anbefale at det ikke bygges et rømningsløp for å ivareta beredskapen mellom Hitra og Frøya, all den tid det er avklart at tiltak i hovedløpet er tilstrekkelig for å ivareta tunnelsikkerhetsforskriften. Fremfor å låse løsningen på nytt rømningsløp, bør det i et langsiktig perspektiv (<20 år) ses på finansieringsmuligheten for et helt nytt løp som ivaretar kravene i N500. Dette bør være utgangspunktet for videre dialog med lokale parter.

Hitra – Aure

Kvaliteten på kostnadsestimatene i kunnskapsgrunnlaget for sambandet som Møre og Romsdal og Trøndelag fylkeskommuner utarbeidet i fellesskap ble vurdert til å ha en usikkerhetsmargin på +/- 20 %. Den utredningen har sammen med fylkeskommunens egne erfaringstall fra andre samband og spesielt utbyggingen av sambandet Brekstad – Valset dannet grunnlaget for denne. Tallgrunnlaget er ikke fullstendig, blant annet er drift og vedlikehold av landinfrastrukturen utelatt fordi det ikke foreligger sikre nok tall. Det er også knyttet usikkerhet til om arealet som er prosjektert i Laksåvika er godt nok egnet og tilstrekkelig når kapasiteten økes.

Nytten av sambandet ved ordinær drift vil være på nivå med hva som er utredet tidligere. Kapasitetsøkningen vil kunne ta unna trafikktopper raskere, men med en beregnet ÅDT på 110 vil full ferje i ordinær drift være en sjelden hendelse. Den økte kapasiteten vil føre med seg økt energiforbruk og økte kostnader for eierne av sambandet. Sambandet vil være en nyetablering og det antas at det ikke vil være en del av statens ferjetilskuddsordning de to første årene. Driftskostnaden vil være høyere en overføringen fra Staten fordi løsningen har høyere kapasitet en Statens vegvesens ferjedriftsstandard. Anslått til ca. 5 mill. pr år. Kostnader til drift og vedlikehold av landinfrastrukturen kommer i tillegg.

Sambandet vil være fylkeskryssende og betinger et samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune. Det er usikkert hvordan de forholder seg til etablering av dette sambandet og etableringen av et samband med kapasitet utover Statens vegvesens ferjedriftsstandard for å løse et beredskapsbehov de har begrenset interesse av.

Opprettelsen av dette beredskapssambandet med begrenset trafikk i normalsituasjon og mulig stor trafikk i beredskapssituasjoner er en god anledning til å utvikle og fase inn nye tekniske løsninger som over tid kan være med på å rasjonalisere ferjedriften og utvikle teknologimiljøet i Trøndelag. Her er det muligheter til nytenkning på ferjekaiene, energioverføringen, ferjeløsningen og driften.

Et valg av driftsløsning med overkapasitet i normal drift og bruk av eksisterende ferjekapasitet ved øyeblikkelige beredskapsbehov, vil raskt løse deler av trafikkbehovet. Ved benytte eksisterende kapasitet fra andre samband som f.eks. ei av ferjene fra sambandet Brekstad – Valset, kan kapasiteten dobles i løpet av få timer. Fylkeskommunen sparer kostnader til en egen reserveferje, men det betinger ferjeleier som har kapasitet til å ta imot større ferjer enn behovet ved normal drift. Det reduserer kapasiteten i sambandene som avgir ferje i en periode. Om det skulle vise seg at beredskapsdriften vil vare over en periode vil det være naturlig å lete etter ledig ferjekapasitet andre steder slik at beredskapsferjene kan avløses og gå tilbake i normaldrift i sine respektive samband. Det er et sterkt ønske om et teknologiskifte for framdrift av ferjene. Det er ikke utarbeidet noen standard for overføring av elektriskenergi fra land til ferjene ennå. Derfor kan en ikke forvente at ei beredskapsferje skal ha den standarden som tilbys for energioverføring. Det må en forventes at beredskapsferjene har konvensjonelle motorer til framdrift

Fylkesdirektørens konklusjon:

Fylkesdirektøren anbefaler fylkestinget å gjøre investeringsbeslutning for TSF-tiltak i hovedløpet i Frøyatunnelen. Tilsvarende investeringsbeslutning for Hitratunnelen presenteres for fylkestinget i desember, samtidig med behandling av økonomiplan for 2022-2025.

Utbedringer som følger av TSF øker sikkerheten i tunnelene vesentlig og reduserer risiko for uønskede hendelser og omfanget av disse dersom en hendelse skulle skje.

Videre anbefales det at fylkestinget gir sin tilslutning til de prinsippene fylkesdirektøren legger til grunn for medfinansiering og risiko i videre dialog med lokale parter på Frøya. I videre dialog med lokale parter bør det også utredes finansieringsvilje til et helt nytt løp (jfr. Alt 5 i opprinnelig rapport.). Med et nytt fullverdig løp, vil det være aktuelt å kunne finansiere større deler av kostnadene med en ordinær bompengerekrav. I påvente av dette innarbeides minimumstiltak (infrastruktur for mobile fergekaier) for å ivareta beredskap mellom Hitra og Frøya i kommende handlingsprogram for 2022-2025.

Fylkesdirektøren har i denne saken vist hvordan det forberedes en etablering av en ferjeforbindelse mellom Hitra og Aure.

Konklusjonen er at etablering av et slikt samband vil koste om lag 195 mill. i etablering og om lag 20. mill. i årlig drift i oppstartsperioden. 5 mill. i årlig drift når sambandet er

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjälte

kommet inn i statens ferjetilskuddsordning sannsynligvis etter to år. Det vil også komme kostnader til drift av vedlikehold av landinfrastrukturen.

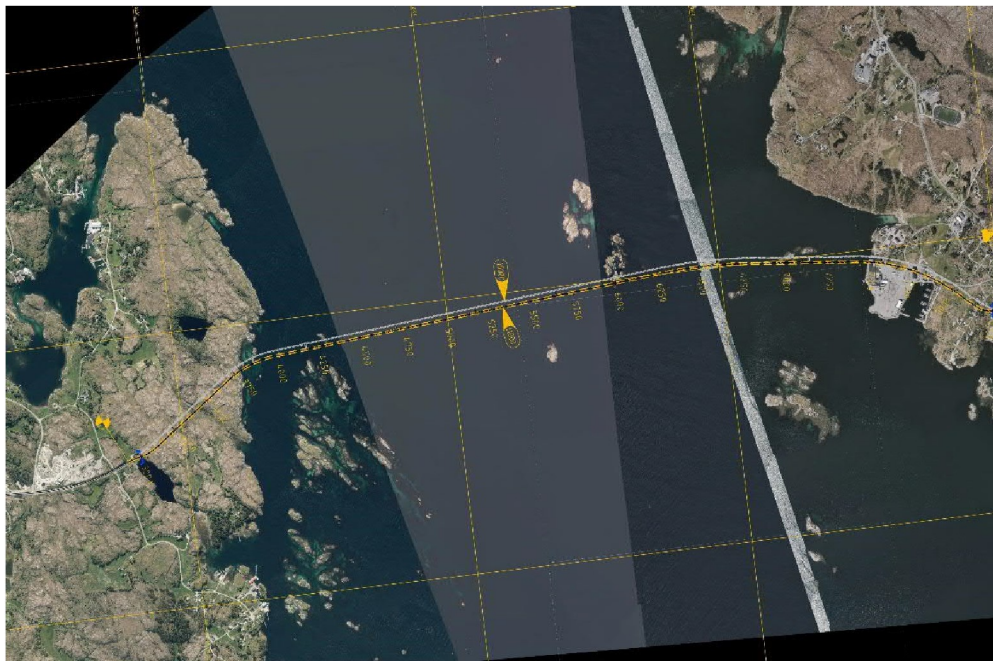
Det er usikkerhet knyttet til hvilke ressurser Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker å legge i dette sambandet og Fylkesdirektøren må avklare deres posisjon i det videre arbeidet med saken.

Etablering av sambandet med ei ny ferje med 50 PBE kapasitet er overkapasitet i normaldrift og må betraktes som kapasitet til å håndtere uforutsette hendelser. For at sambandet skal kunne håndtere beredskapsbehovet må det etableres ferjeleier med større kapasitet enn behovet er ved normaldrift. Da er det fornuftig å investere i ferjeleier som kan betjene ferjene i nabosambandene som er av en slik størrelse at de kan ha en funksjon som beredskapsferje.

Samarbeid med innovasjonsmiljøene i Trøndelag kan være nøkkelen til å løse utfordringene et beredskapssamband har til plutselige endringer i kapasitetsbehov slik at det kan håndteres med færre ressurser i løpet av noen år.

Fylkesdirektøren anbefaler at Hovedutvalget gir fylkesdirektøren i oppdrag å gå videre i arbeidet med å utrede løsningen for beredskapssambandet og ta kontakt med MINOFAS og Møre og Romsdal fylkeskommune for å avklare deres posisjon i sambandet.

UTREDNING AV RØMNINGSLØP FOR FRØYATUNNELEN



Sweco utreder på oppdrag av
Trøndelag Fylkeskommune

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	4
2	Bakgrunn	5
2.1	Frøyatunnelen	5
2.2	Tunnelsikkerhetsforskriften	5
2.3	Rømningstunnel	5
2.4	Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen	7
3	Beskrivelse av prosjektet	8
3.1	Oppgradering av Frøyatunnelen	8
3.2	Rømningstunnel	8
3.3	Trafikkmengder og størrelse på kolonnene	9
3.4	Vei i dagen og trafikkavvikling	11
4	Forutsetninger lagt til grunn for etablering av rømningstunnel	13
5	Tekniske løsninger	13
5.1	Rømningstunnel	13
5.1.1	Geometrisk utforming	13
5.1.2	Vegoverbygning	15
5.1.3	Havarinisjer, tverrforbindelser og snunisjer	15
5.1.4	Sikkerhetsutrustning	17
5.1.5	Skilt og oppmerking	17
5.1.6	Arbeider foran stuff og stabilitetssikring	18
5.1.7	Vann- og frostsikring	18
5.1.8	Drenering	19
5.1.9	Slokkevann	19
5.1.10	Tekniske anlegg	19
6	Plan	21
7	Anslag	22
8	Byggetid	23
9	Oppsummering og anbefaling	24
9.1	Oppsummering	24

2(26)

RAPPORT R03
13.09.2021
ENDELIG RAPPORT FOR KOMMUNEDELPLAN

9.2	Anbefaling	25
10	Vedlegg	26
11	Referanser	26

1 Sammendrag

Etter oppdrag fra Trøndelag Fylkeskommune, har Sweco i denne rapporten foretatt en utredning av egen rømningstunnel for Frøyatunnelen. Utredningen er på kommunedelplannivå. Aas-Jacobsen har foretatt en utredning av oppgradering av eksisterende tunnel for å tilfredsstille dagens krav til sikkerhet.

Ny rømningstunnel er lagt parallelt med eksisterende tunnel i en avstand på ca. 30m. Rømningstunnelen har samme stigningsforhold som eksisterende tunnel (inntil 10%), er ca. 5.300 meter lang, og er prosjektert med tverrsnitt T5,5. Det er lagt inn tverrforbindelser med tverrsnitt T4 og havarilommer for hver 500 meter i rømningstunnelen, og snunisjer for hver 2000 meter.

I tillegg til funksjon som rømningstunnel ved brann og ulykker i eksisterende tunnel, skal rømningstunnelen benyttes til trafikkavvikling med kolonnekjøring når hovedløpet er stengt. Det er lagt til grunn en nøktern standard mht. utrustning av rømningstunnelen, men det er forutsatt at sikkerheten ivaretas.

I oppdraget er det lagt til grunn at rømningstunnelen bygges før oppgradering av eksisterende tunnel, slik at rømningstunnelen benyttes til trafikkavvikling når oppgradering av hovedløpet utføres. Imidlertid har Sweco blitt gjort kjent med at Fylkeskommunen vurderer å bygge rømningsløpet etter oppgraderingen av hovedløpet. Da vil denne fordelene falle bort. Bygging av rømningstunnel i tillegg til ren oppgradering av tunnelen vil også skyve eventuelle andre nye tunnelloøsninger ut i tid, uavhengig av utviklingen i trafikkgrunnlag.

Kostnader for bygging av ny rømningstunnel er beregnet til ca. 900 mill. NOK (P50, Anslagsmetoden), og det er grovt anslått en byggetid på ca. 3 år for tunneldriving, innredning, tekniske installasjoner, sikkerhetsutrustning, testing og utprøving.

2 Bakgrunn

2.1 Frøyatunnelen

Frøyatunnelen ble åpnet i 2000 og forbinder øyene Hitra og Frøya. Frøyatunnelen er en ca. 5300 meter lang undersjøisk tunnel. Største stigning er 10% og bunnpunktet er 164 meter under havnivå. Sammen med Hitratunnelen gir den fastlandsforbindelse for innbyggerne på Frøya og Hitra. På Frøya er det omfattende lakseproduksjon og årlig fraktes ca. 100.000 tonn laks ut gjennom Frøyatunnelen. Fastlandsforbindelsen er svært viktig både for laksenæringen og innbyggerne på Frøya og Hitra. Til dels utgjør disse øyene en felles arbeids- og bostedsregion.

Dette er grundig beskrevet i Sweco's rapport *10220803-R01 Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen*, som vi leverte 18. februar 2021. Vi beskriver også der at vi tror at ÅDT vil overstige 4000 omtrent i år 2041, basert bl.a. på innspill fra laksenæringen.

2.2 Tunnelsikkerhetsforskriften

For å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhetsforskriften må Frøyatunnelen nå oppgraderes.

Dette medfører nattestengt tunnel og lang byggetid for arbeidene med tunneloppgraderingen. Man kan løse dette på litt ulike måter, men generelt vil byggeperioden bli lengre desto mer åpen tunnelen er i denne perioden, og motsatt. Enkelt forklart kan man velge mellom å ha en lang byggeperiode der tunnelen er åpen flere timer i døgnet, eller en kortere byggeperiode der tunnelen er helt stengt, eller bare er åpen noen få timer i døgnet.

En rømningstunnel som bygges først vil åpne muligheten for å forsere oppgraderingsarbeidet i tunnelen.

2.3 Rømningstunnel

Trøndelag Fylkeskommune har på bakgrunn av dette engasjert Sweco for å vurdere og kostnadsberegne en rømnings-/beredskapstunnel.

I oppdragsbeskrivelse i avrop oversendt 6.juli 2021 beskrives at Fylkeskommunen spesifikt ønsker følgende:

- *Rømningsløp for Frøyatunnelen planlagt og tegnet på kommunedelplannivå*
- *Vurdering av hvilke tiltak som må til for å benytte rømningsløpet til midlertidig trafikkavvikling i anleggsperioden for utbedring av eksisterende løp.*
 - *Herunder trafikale effekter i anleggstiden*
 - *Herunder oppstillingsplasser og avvikling av trafikk (kolonnekjøring)*

- *Vurdering av om rømningsløpet også kan benyttes til midlertidig trafikkavvikling etter rehabilitering av eksisterende tunnel.*

En rømningstunnel vil kunne ivareta beredskap og trafikkavvikling ved en fremtidig hendelse som medfører langvarig stengning av hovedløpet. I tillegg vil bygging av rømnings-/beredskapstunnel før oppdrageringen av hovedløpet kunne redusere byggetiden med 6-7 måneder. Dette fordi:

- Trafikken vil kunne ledes i kolonne i rømningstunnelen slik at oppgraderingen av eksisterende Frøyatunnel kan foregå uhindret og kontinuerlig
- Når Frøyatunnelen er ferdig rehabilitert kan trafikantene trygt rømme ut av hovedtunnelen ved ulykker eller hendelser gjennom tverrforbindelser til rømningstunnelen
- Ved fremtidige hendelser i hovedløpet og hvor hovedløpet må stenges kan rømningstunnelen benyttes for trafikkavvikling

Dersom oppdragsgiver bygger rømningstunnelen etter hovedløpet faller første kulepunkt bort.

Fylkeskommunen må da vurdere hvor viktig kulepunkt to og tre er.

2.4 Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen

Sweco utredet høsten 2020/vinteren 2021 syv forskjellige alternativer for oppgradering av Frøyatunnelen i henhold til nye sikkerhetsforskrifter på oppdrag fra Trøndelag fylkeskommune (se 10220803-R01 Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen).

Disse alternativene var:

Alternativ	Kostnader, forutsetninger	Varighet, organisering i anleggsperioden	Prissatte effekter	Ikke prissatte effekter	Swecos rangering
Referansealternativet – rehabilitering av dagens tunnel, opplysninger fra Aas-Jacobsen lagt til grunn	573 mill. kr. inkl. oppgradering + oppstillingsplasser T8 10% stigning Ca. 5,3 km lang	18 mnd Dagåpent 06-20, kolonner kl 2130 og 2400, nattestengt	Redusert kjørehastighet dagtid og lengre reisetid i forbindelse med kolonner i anleggsperioden. Vil til en viss grad avvise trafikk kveld og natt. Rimeligste alternativet	0	1
Ferje i anleggsperioden	588 mill. kr inkl. oppgradering, kai, leie av ferje, oppstillingsplasser T8 10% stigning Ca. 5,3 km lang	11 mnd To ferjer i halvtimesrute Kjerringvåg-Hammarvik	Reisetid + 40 - 45 min i anleggsperioden. Vil medføre avvisning av trafikk. Eventuell ferjetakst i anleggsperioden vil medføre ytterligere ulemper.	--	6
Varig beredskapsferje	1 125 mill. kr inkl. oppgradering, kai, leie av ferje, oppstillingsplasser og beredskapsferje T8 10% stigning Ca. 5,3 km lang	11 mnd To ferjer i halvtimesrute Kjerringvåg-Hammarvik	Reisetid + 40 - 45 min i anleggsperioden. Vil medføre avvisning av trafikk. Eventuell ferjetakst i anleggsperioden vil medføre ytterligere ulemper. Det tar tid å sette inn ferja ved hendelser og den vil primært kunne fungere ved alvorlige hendelser, med påfølgende lang stenging av tunnel eller langvarig vedlikehold. Betydelig kostnad.	--	7
Erstatnings-tunnel -5% stigning	2 735 mill. kr inkl. ny tunnel, vei i dagen + omgj. av dagens T 10,5 5% stigning Ca. 8,1 km lang	7-8 års byggetid. Tunnelen bygges først. Ingen hindring av trafikk i anleggsperioden. Dagens tunnel kun enkel omgjøring til rømningstunnel.	En liten gevinst i anleggsperioden da trafikken ikke blir påvirket av nedsatt hastighet dagtid og kveldskolonner/nattestenging. Økt fart i stigningene kompenserer ikke for økt reiselengde og reisetiden går i gjennomsnitt litt opp mellom Frøya og Hitra. Bompenger kan være aktuelt, ikke beregnet. Dyreste alternativet	++	4
Parallell tunnel, hver retning sitt løp – 7% stigning	2 547 mill. kr inkl. ny tunnel, vei i dagen + rehabilitering av dagens T8,5 Max. 7% stigning Ca. 7,3 km lang	6-7 år til bygging av parallellløp + 11 mnd til oppgradering av dagens. Tunnelen brytes først. Ingen hindring av trafikk i anleggsperioden	En liten gevinst i anleggsperioden da trafikken ikke blir påvirket av nedsatt hastighet dagtid og kveldskolonner/nattestenging. Bedre trafiksikkerhet fordi tunneløpene blir enveiskjørt. For det ene løpet blir det økt reiselengde og reisetiden går i gjennomsnitt litt opp mellom Frøya og Hitra. Bompenger kan være aktuelt, ikke beregnet. Litt rimeligere enn Erstatningstunnel.	++	4
Rømningstunnel	1 178 mill. kr inkl. bygging av rømningstunnel + oppstillingsplasser + rehabilitering av dagens T5,5 10% stigning Ca. 5,3 km lang	4 år til bygging av rømningstunnel 11 mnd. til oppgradering av dagens. Rømningstunnel brytes først. Døgn-kontinuerlige kolonner i anleggsperioden	I gjennomsnitt 15 minutters økt reisetid i anleggsperioden som følge av kolonnekjøring. Gjelder hele døgnet. Vil til en viss grad avvise trafikk Betydelig kostnad.	0/+	3
Nye tilkomstløp – 5% stigning	1 952 mill. kr inkl. nye løp, vei i dagen, omgjøring av eks. løp til rømning, oppgradering av midtparti T 10,5 5% stigning Ca. 8,1 km lang	6-7 års byggetid + 8.mnd. til oppgradering av midtparti. Tilkomstløp brytes først. En viss hindring av trafikk ved sammenkobling	En liten gevinst i anleggsperioden da trafikken blir påvirket av nedsatt hastighet dagtid og kveldskolonner/nattestenging i en kortere periode. Økt fart i stigningene kompenserer ikke for økt reiselengde og reisetiden går i gjennomsnitt litt opp mellom Frøya og Hitra. Bompenger kan være aktuelt, ikke beregnet.	+ / ++	2

3 Beskrivelse av prosjektet

3.1 Oppgradering av Frøyatunnelen

Det er vedtatt at Frøyatunnelen skal oppgraderes slik at den oppfyller krav i tunnelsikkerhetsforskriften/Statens vegvesens Håndbok N500.

Til oppgraderingsprosjektet vil blant annet følgende arbeid inkluderes:

- Ettersikring/sjekk av bergmasser
- Fornyng/supplering tekniske installasjoner inkl. to nye tekniske rom
- Forbedringer av sikkerhetsutrustning, inkl. evakueringsrom
- Vedlikehold/forbedring av vann og avløp

Det var i utgangspunktet tenkt at oppgraderingen skal foregå over en tidsperiode på 18 mnd. med kun nattarbeid.

Dersom rømningstunnelen bygges først faller behovet for kun nattarbeid bort. Det er estimert at rehabilitering av hovedløpet kan forseres ca. 6-7 måneder raskere dersom rømningstunnelen bygges først. Nattarbeid er generelt dyrere og trafikken kan ledes igjennom rømningstunnelen mens hovedløpet blir rehabilitert.

3.2 Rømningstunnel

En rømningstunnel vil forbedre sikkerheten i Frøyatunnelen.

Rømningsløpet bygges parallelt med dagens tunnel og med samme stigningsforhold (opptil 10%). Tunnelen er planlagt ca. 30 meter øst for eksisterende tunnel for å unngå konflikt med fordrøyningsbassenget (se vedlegg 2). Økt senterlinjeavstand er valgt for å ha tilstrekkelig avstand fra snu- og havarinisjer i eksisterende tunnel. Det etableres tverrforbindelser mellom løpene for hver 500 meter. Ved hendelser i Frøyatunnelen kan man rømme fra hovedløpet og inn i rømningstunnelen. Planlagt oppgraderingstiltak i Frøyatunnelen må ses i sammenheng med nytt rømningsløp slik at tekniske installasjoner, drenering etc. i mest mulig grad kombineres for de to løpene. Planlagte evakueringsrom i hovedløpet vil utgå dersom rømningstunnelen bygges først.

Rømningstunnelen vil avvike fra N500 med tanke på krav til stigning, siden tunnelen legges parallelt med hovedløpet. I henhold til N500 er kravet til maksimal stigning 5%. I henhold til tunnelsikkerhetsforskriften er det krav om rømningstunnel når ÅDT er 8.000. Siden ÅDT er vesentlig lavere i Frøyatunnelen er det derfor ikke slikt krav til rømningstunnel etter denne forskriften.

Samtlige forutsetninger som er lagt til grunn for rømningstunnelen er redegjort for i kapittel 4.

For å holde kostnadene nede legges det opp til at rømningstunnelen utformes med enkel standard og kun et kjørefelt (se kap. 5.1.1 og vedlegg 1). Siden tunnelen også skal fungere som

omkjøringsvei med kolonnekjøring (lav hastighet) må det inkluderes nødvendig sikkerhetsutrustning som ivaretar sikkerheten til bilistene i tilfelle havari, brann etc. i rømningsløpet (se kap. 5.1.4).

Fylkeskommunen har tatt opp muligheten for å bygge rømningstunnelen etter hovedløpet for å spare kostnader.

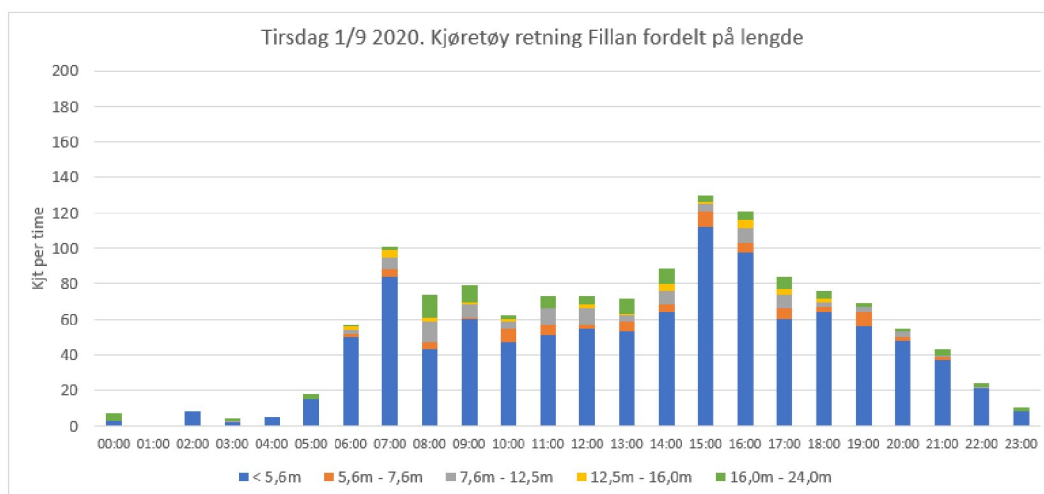
Under bygging av rømningsløpet må det påregnes at hovedløpet stenges i i korte perioder. Dette gjelder for eksempel ved sprengning i hovedløpet, gjennomslag i tverrforbindelser, påkobling av strøm/vann til teknisk anlegg i hovedløp, samt oppgradering av tekniske rom i hovedløp.

3.3 Trafikkmengder og størrelse på kolonnene

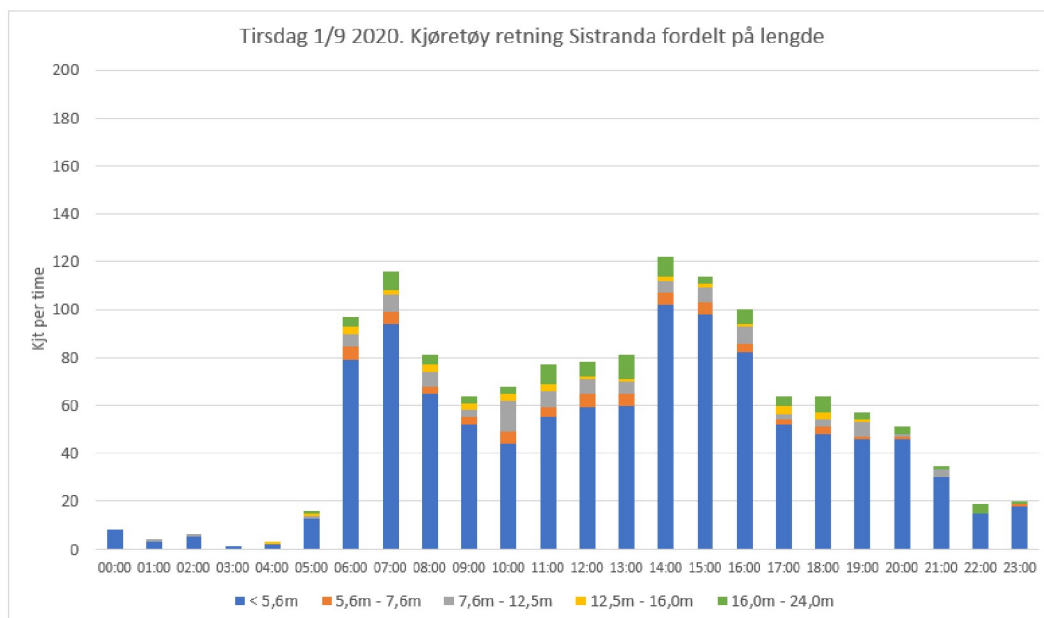
Alternativsvurderingen fra februar 2021 (se 10220803-R01 Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen) omfatter en detaljert vurdering av dagens trafikkmengder gjennom Frøyatunnelen. Alle disse vurderingene gjentas ikke her, men de viktigste vurderingene er tatt inn i dette kapitlet.

Når vi skal vurdere behovet for oppstillingsplasser for kolonnekjøring er det interessant å se på en ukedag med høy trafikk. For å belyse fordelingen trafikken har for de ulike lengdeklassene er det derfor valgt å vise trafikken for tirsdag 1/9, uke 36 2020. Denne ukedagen hadde flest lange kjøretøy denne uka. Totalt sett var det 2681 kjøretøy/døgn som passerte gjennom tunnelen. Den største timen med trafikk i uken er fredager mellom klokka 15 og 16 da det både er jobbavslutning og helgeutfart. Denne timen er litt spesiell i forhold til alle øvrige dager med omtrent 25 – 30 % mer trafikk enn tilsvarende time de øvrige ukedagene.

Figurene under viser trafikken i henholdsvis retning Fillan (fra Frøya mot Hitra) og retning Sistranda (fra Hitra mot Frøya).



Figur 5: Døgnvariasjon i Frøyatunnelen 1/9 2020 retning Fillan. Kilde: Statens vegvesen



Figur 1 Døgnvariasjon i Frøyatunnelen 1/9 2020 retning Fillan. Kilde: Statens vegvesen

Under vises beregnet reisetid for en kolonne:

- Lengde kolonnekjøring 6,2 km
- Hastighet: 40 km/t. Kjøretid ca. 9 min.
- Avvikling kolonne: Trafikken har naturlig en betydelig variasjon gjennom uka, i helgene og også avhengig av sesong. Størst trafikk er det på ettermiddagen og trafikken i en retning er ca. 120 kjt/t på det største. Med 3 % vekst til 2024 vil dette si ca. 135 kjt/t. Under forutsetning om at det er går to kolonner i hver retning i løpet av en time blir det ca. 65-70 kjøretøy som skal i en kolonne. Med 3 sekunder mellom hver bil vil det ta ca. 3-4 minutter fra første til siste bil er avviklet.
- Fredag ettermiddag er spesiell i forhold til øvrige timer i uka. I denne perioden ligger potensialet på ca. 170 kjt/t i hver retning gitt en 3 % vekst.
- Dette betyr at det tar minst 12- 13 minutter å avvikle en kolonne i de travle periodene. Så skal ledebilen snu og komme seg i posisjon. Under disse forutsetningene kan det gå en kolonne hvert kvarter og ca. hver halvtime fra hver side. Totalt blir dette to kolonner i timen hver vei. Det vil trolig være tidspunkter der dette kan bli knapt med tid, men i store deler av døgnet vil trafikkmengdene i kolonnene være betydelig mindre.

I tillegg til det ovenstående vil det være tapt tid i forhold til at man må møte opp i forkant av kolonnen og organisering. Hvis kolonnene går til faste tider vil det være mer forutsigbart og tapt tid i gjennomsnitt vurderes å gå ned. Samtidig vil en del kjøretøy ikke forholde seg til tidspunkt og alle vil beregne en sikkerhetsmargin før kolonnen. Hvis det legges inn et tidstap i gjennomsnitt på 8 minutter vil hvert kjøretøy påregne 20 minutter for å kjøre gjennom tunnelen. I dag tar det ca. 5 minutter å passere tunnelen og tidstapet kan beregnes til 15 minutter. En ulempesfaktor for trafikantene kommer som et tillegg.

Kolonnekjøringen vil oppleves som en betydelig reisemotstand og reisekostnaden (reisetid) vil øke. Dette vil medføre avvisning av trafikk. Reisemotstanden vurderes å være større enn eksempelvis bompenger (erfaringsvis 10 – 30 % reduksjon), men mindre enn for eksempel ferje i anleggsperioden. Således er det betydelig usikkerhet i hvor store kolonnene vil bli.

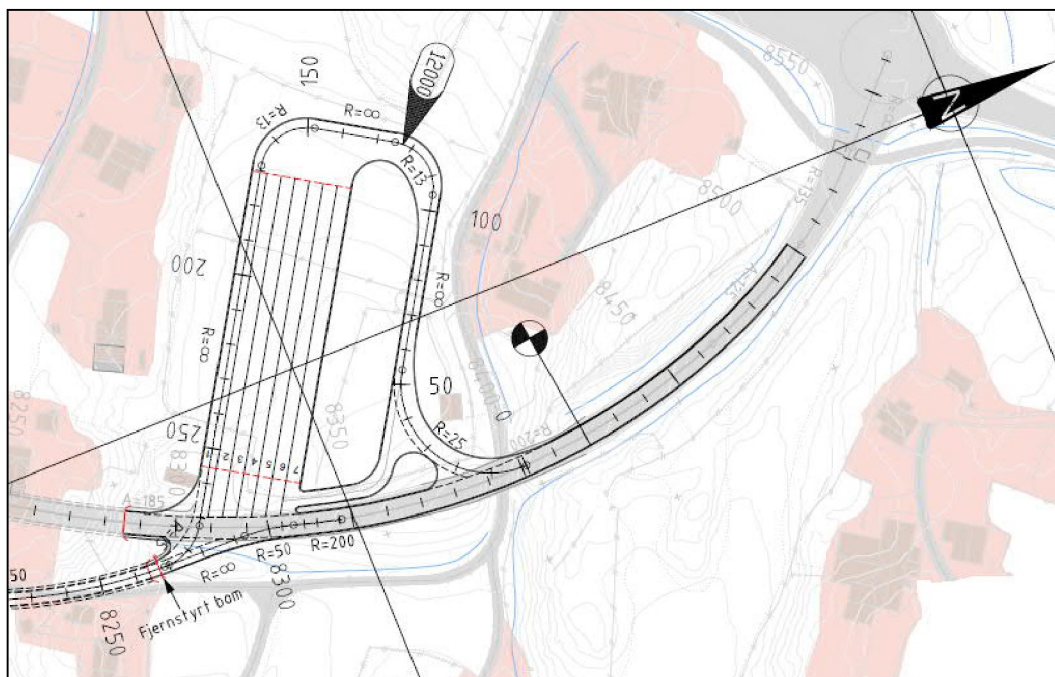
Med kolonne på ca. 70 kjt/t inkludert ca. 10 lange kjøretøy vil dette si behov for ca. 550-600 meter oppstillingsplasser. Til grunn i videre betraktninger er det antatt at 600 meter oppstilling vil være tilstrekkelig på det meste. Ca. 170 meter av dette bør være forbeholdt lange kjøretøy.

3.4 Vei i dagen og trafikkavvikling

Utenfor hver tunnelportal til rømningstunnelen etableres det to korte dagsoner på Hitra og Frøya som kobler seg til eksisterende Fylkesvei 714.

Rømningstunnelen er planlagt å ha et tunnelprofil som kun åpner for et kjørefelt. Dette medfører at trafikkavvikling igjennom rømningstunnelen gjøres med ledebil i en retning om gangen. Det er beregnet at det vil kjøres en kolonne fra hver side med ca. 30 minutters intervaller.

I dette tidsrommet er det beregnet at det kan oppstå bilkolonner hvor man må ha ca. 600 meter veglengde tilgjengelig for lette kjøretøy og ca. 170 meter tilgjengelig for tyngre og lange kjøretøy (se kap. 3.3). På Hitra er det tilstrekkelig veglengde for lette kjøretøy på eksisterende Fv 714 (se vedlegg 3, tegning C00). Det eksisterer også en lomme parallelt med fylkesveien mellom ca. profil 2470 og 2600. Denne lommen bør forlenges bakover til ca. profil 2370 slik at man da også har kapasitet til lange og tunge kjøretøy og at disse benytter denne for oppstilling. Vi anbefaler at tunge kjøretøy kjører til sist i kolonnen da tyngre kjøretøy har større sannsynlighet for å stoppe i tunnelen når de bratte stigningene skal forseres. Ved at tyngre kjøretøy kjører til sist vil lette kjøretøy ikke bli berørt ved eventuell stans blant tyngre kjøretøy og således bidra til noe mindre problemer med trafikkavviklingen. Av sikkerhetshensyn og for å være sikker på at hele kolonnen er avviklet anbefales ledebil både fremst og bakerst i en kolonne. Dette ligger til grunn for kostnadsestimatet.



Figur 2: Oppstillingsplass på Frøya

På Frøya er det ca. 250 meter mellom tunnelportal og eksisterende rundkjøring. Det vil derfor fort oppstå blokkering i denne og som forplanter seg videre til øvrig vegsystem ved oppstilling på tilsvarende vis som på Hitra siden. Vi anbefaler derfor at det etableres en oppstillingsplass som vist i figur 1 (se også vedlegg 3, tegning C08). Tyngre og lange kjøretøy benytter felt 1 og 2, mens lette kjøretøy benytter de øvrige feltene.

4 Forutsetninger lagt til grunn for etablering av rømningstunnel

Vi legger følgende forutsetninger til grunn:

- Lengde ca. 5,3 km
- Tunnelprofil T5,5 i henhold til Håndbok N500
- Ingen betongskulder, men drenerende masser der disse normalt opptrer
- Ingen føringskant i betong
- 10% stigning, samme som dagens tunnel
- Parallelt med eksisterende tunnel
- Avstand mellom eksisterende tunnel og rømningstunnel ca. 30 m
- Havarinisjer hver 500 m
- Tverrforbindelser hver 500 meter med tunnelprofil T4 i henhold til Håndbok N500
- Snunisjer hver 2000 m
- Havarinisjer, snunisjer og tverrforbindelser etableres på samme side
- 24 stk vifter med minimumavstand 80 meter
- Slokkevann fra hovedløp opp til 25 l/s, supplert med tankbil opp til kravet på 50 l/s
- Fordrøyningsbasseng, sedimenteringsbasseng, pumpebasseng: det legges til grunn å bruke eksisterende fra hovedtunnel
- Renseløsning av vaskevann ikke avklart. Det må trolig bygges renseløsning for vaskevann. Må avklares med Statsforvalter
- Enkel standard

5 Tekniske løsninger

5.1 Rømningstunnel

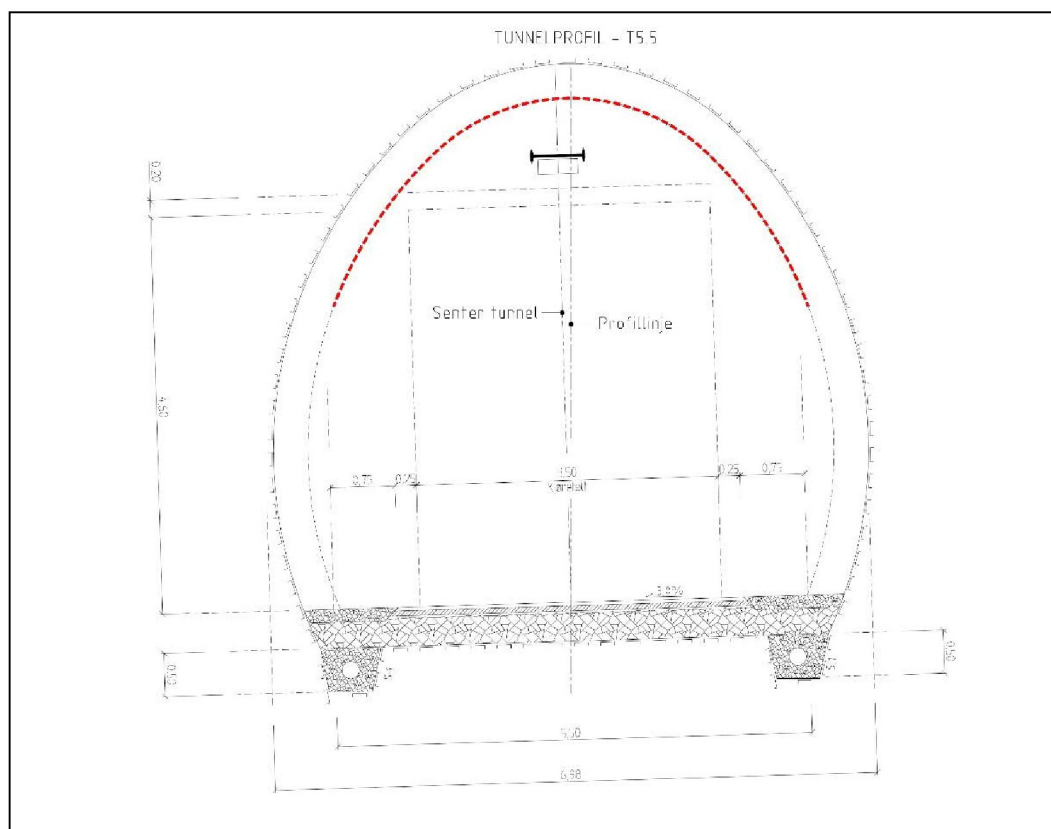
5.1.1 Geometrisk utforming

Rømningstunnelen etableres med senterlinje 32 meter øst for eksisterende tunnel. Tunnelen etableres der for å unngå konflikt med eksisterende fordrøyningsbasseng samtidig som rømningstunnelen da også blir noe kortere grunnet geometrisk utforming av eksisterende tunnel. De siste ca. 70 meterne i hver ende av rømningstunnelen er vinklet mot tilkobling til eksisterende Fylkesvei 714, slik at avstanden mot eksisterende tunnel i hver ende går ned til ca. 10 meter.

Stasjoneringen langs senterlinje for rømningstunnelen er satt opp slik at profilnummer 3000 er ved tunnelportalen på Hitra. Tunnelportalen på Frøya er ved profil 8264. Total tunnellengde er dermed 5264 meter. Påhugget til rømningstunnelen etableres ved siden av portalene til dagens vei. Utenfor tunnelportalene til rømningstunnelen etableres det to korte dagsoner på Hitra og Frøya på henholdsvis ca. 50 og 30 meter som kobler seg til Fylkesvei 714 (se vedlegg 3, tegning C01 og C08).

Rømningstunnelens vertikalgeometri er lagt parallelt med eksisterende tunnel, slik at stigningsforholdene er så å si identiske med inntil 10% stigning (se vedlegg 2 og 3). Rømningstunnelen er prosjektert med en vertikalgeometri som ligger marginalt høyere enn vertikalgeometrien for eksisterende tunnel. Samtidig er tverrfallet 3% og ensidig mot eksisterende løp. Dette er gjort for å sikre at overvann renner over i eksisterende tunnel (se kap. 5.1.8).

Det benyttes T5,5 profil (se vedlegg 1, tegning F03) med et kjørefelt. For å redusere kostnadene er tunnelen planlagt uten betongskulder og føringskant i betong. Det etableres drenerende masser der betongskulderen normalt opptrer. For vann- og frostsikring, samt overvann se hhv. kap. 5.1.7. og kap. 5.1.8.



5.1.2 Vegoverbygning

Siden rømningstunnelen skal fungere som omkjøringsveg i oppgraderingsfasen for dagens tunnel, må overbygningen dimensjoneres for de trafikkmengdene som hovedløpet normalt betjener. Samtidig vil trafikklastene overbygningen i rømningstunnelen utsettes for over tid være betydelig mindre i forhold til hovedløpet. Vi har derfor ikke dimensjonert overbygningen ut fra kravene i håndbok N200, men foreslått en noe enklere og rimeligere overbygning. Denne er prosjektert med et asfaltlag på totalt 100 mm, samt et forsterkningslag av kult på 300 mm (se figur 4). Det er verdt å nevne at håndbok N200 sier at veger skal dimensjoneres for 20 år. Forventet bruk av rømningstunnelen over en 20 års periode er vesentlig mindre enn for en normal vegtunnel, og dette gjenspeiles i prosjektert vegoverbygning.



Figur 4: Overbygning i rømningstunnelen

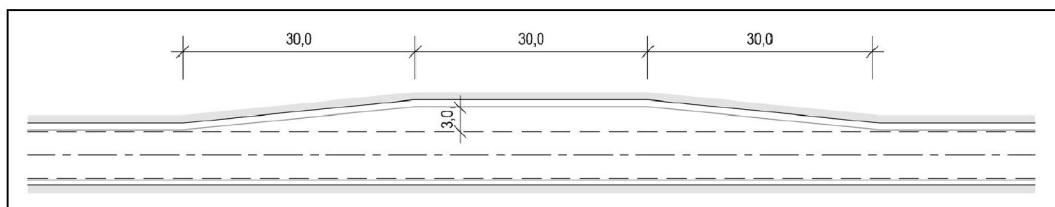
5.1.3 Havarinisjer, tverrforbindelser og snunisjer

Rømningstunnelen etableres med havarinisjer og snunisjer med innbyrdes avstand tilsvarende tunnelklasse B i håndbok N500, uten at tunnelklasse for øvrig er lagt til grunn for valg av standard.

Dette innebærer at havarinisjer etableres for hver 500 meter og snunisjer for hver 2000 meter. Det etableres også tverrforbindelser for hver 500 meter. Både havarinisjer og snunisjer etableres på samme side og på samme sted som tverrforbindelsene. Dette gjøres for å redusere lengden, og dermed kostnaden, pr. tverrforbindelse. Iht. Håndbok N500 skal starten på første havarinisje etableres 250 meter fra tunnelåpning med en toleranse på 50 meter. Rømningstunnelen er 5264 meter og dette går dermed ikke helt opp med avstandskravene. For å få en korrekt fordeling av nisjene og tverrforbindelsene er disse etablert som vist i figur 5. Se også vedlegg 3, tegning C01-C08. I forbindelse med dette er det også hensyntatt diverse installasjoner i hovedløpet og at man har en viss avstand til disse.

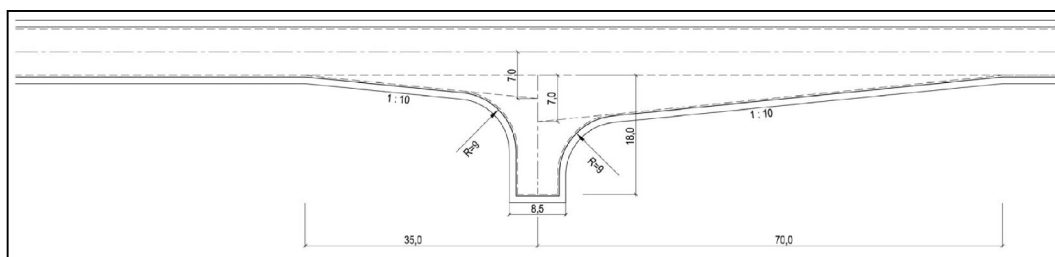
Profilnummer	Avstand fra forrige	Havarinisje	Tverrforbindelse	Tverrforbindelsens navn	Snunisje
3000				Tunnelportal	
3250	250	x	x	A	
3725	475	x	x	B	
4220	495	x	x	C	
4700	480	x	x	D	x
5175	475	x	x	E	
5650	475	x	x	F	
6125	475	x	x	G	
6600	475	x	x	H	x
7075	475	x	x	I	
7550	475	x	x	J	
8020	470	x	x	K	
8264	244			Tunnelportal	

Figur 5: Oversikt over plassering og avstand mellom havarinisjer, tverrforbindelser og snunisjer.



Figur 6: Havarinisjene er utformet ut fra krav i håndbok N500.

Havarinisjene er utformet ut fra krav gitt av håndbok N500. Snunisjene er utformet med utgangspunkt i eksempel fra håndbok N500, men med tilpasning i forhold til at man i rømningstunnelen kun har et kjørefelt. Snunisjene er derfor prosjektert symmetrisk med lengste avstand i begge retninger (se figur 6).



Figur 7: Siden rømningstunnelen kun har et kjørefelt er snunisjene prosjektert symmetrisk med lengste avstand i begge retninger.

Det er prosjektert totalt 11 tverrforbindelser med tunnelprofil T4 iht håndbok N500. De fleste av disse tverrforbindelsene har lengde på ca. 23 meter, mens tverrforbindelsene ved de to snunisjene er ca. 7 meter.

5.1.4 Sikkerhetsutrustning

Rømningstunnelen skal fungere som evakueringsvei fra hovedløpet hvis det skjer hendelser / brann. Tverrforbindelser utformes iht. håndbok N500.

Selve rømningstunnelen utformes med enkel standard, og tilstrekkelig standard til at folk er trygge etter de har evakuert gjennom tverrforbindelsen. Det etableres brannventilasjon for å sikre overtrykk ved brann i hovedløpet.

I tilfeller hvor rømningssløpet skal fungere som omkjøringsvei med kolonnekjøring må sikkerheten til bilistene som er inne i rømningstunnelen ivaretas. Følgende sikkerhetsutrustning anses som aktuell i dette tilfellet:

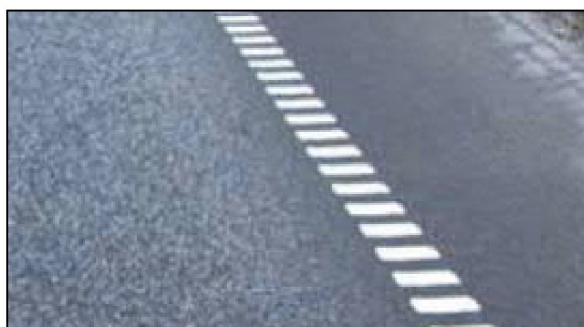
- Tverrforbindelser til hovedløpet
- Havarilommer
- Snunisjer
- Brannventilasjon
- Slokkevann (hentes fra hovedløp) (se også 5.1.9)
- Høydehinder

I forhold til en tunnel beregnet for normal trafikkavvikling er dette utelatt i rømningstunnelen:

- Rømningsslys
- Nødstasjoner
- ITV overvåking
- Høyttersystem

5.1.5 Skilt og oppmerking

Det er ikke planlagt ordinære vegskilter i rømningstunnelen da den er en rømningstunnel. Det bør likevel settes opp skilt på tunnelveggen som viser avstand til tunnelåpning og nærmeste tverrforbindelse slik at trafikanter raskt kan orientere seg i rømningstunnelen. Det bør også etableres profilert kantlinje på begge sider av kjørebane i hele tunnelens lengde siden tunnelen etableres uten betongskulder. Profilert



Figur 8: Profilert kantlinje bør etableres på begge sider av kjørebane.

kantlinje reduserer sannsynligheten for at store kjøretøy kommer i kontakt med tunneltaket. I forkant av tunnelportalene etableres det bommer for å forhindre at trafikanter har tilgang til tunnelen utenom kolonnekjøring.

5.1.6 Arbeider foran stuff og stabilitetssikring

Det vises til rapporten 10220803-R02 *Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen* kapittel 4 for beskrivelse av ingeniørgeologiske forhold.

For sonderboring og injeksjon av tunnelen er det tatt utgangspunkt i omfang fra bygging av dagens tunnel. Dagens tunnel har en gjennomsnittlig innlekkasje på 11 l/min/100, som vurderes til å være en akseptabel lekkasjemengde for en undersjøisk tunnel. Totalt ble det utført injeksjon for underkant av ca. 15 % av tunnelens lengde som er betydelig mindre enn forventet før bygging. Ca. 1000 tonn sement ble brukt ved forinjeksjon ved bygging av eksisterende tunnel.

For ny rømningstunnel er det antatt totalt 17 hull i en skjerm og i snitt 1100 kg sement pr. hull. Det er antatt at 15 % av strekningen injiseres. Det er til sammen 11 tverrforbindelser med profil T4 mellom hovedløp og ny rømningstunnel (se kap. 5.1.3). Flere av disse ligger nær svakhetssoner under fjorden hvor det er erfart vannlekkasjer. Det er derfor estimert behov for forinjeksjon ved fire av tverrforbindelsene med en skjerm fra hver side. Bruk av erfaringstall fra eksisterende tunnel gjør at mengdeestimatene har større sikkerhet enn for en ny tunnel i «jomfruelig terreng», hvor vurderinger kun er basert på grunnundersøkelser. Det antas derfor at mengdeestimatene er innenfor +/- 25%.

For estimat av bergsikring er det antatt samme fordeling av bergmassekvalitet som i eksisterende tunnel, se figur 9. Denne er basert på opplysninger fra stoffkartlegging. For estimering av mengder permanentsikring er det tatt utgangspunkt i tabell 6.1 fra håndbok N500. Ca. 20% av strekningen er antatt å kreve tung sikring (bergmasseklasse E2 og lavere). Full utstøping på stuff er antatt for ca. 250 m av tunnelstrekningen.

Mengdeestimatene er basert på erfart bergmassekvalitet fra dagens tunnel og bruk av dagens sikringsklasser. Ved at store deler av dagens tunnel er bergmasseklassifisert og ny tunnel er tett inntil denne vurderes det at usikkerheten i mengdeestimat er innenfor +/- 25%.

Bergmassekvalitet	A/B	C	D	E1	E2	F	G
% fordeling	8,7	18,3	32,1	20,7	6,2	11,5	2,5

Figur 9: Fordeling av bergmassekvalitet, inndeling iht. N500.

5.1.7 Vann- og frostsikring

Basert på erfaring med dagens tunnel og klimaet i området legges det til grunn at det ikke er behov for frostsikring av tunnelen. Det bygges vannsikring i form av tunnelduk i heng. Vann renner ned på veiskulder hvor det infiltreres ned gjennom pukk til drensledning.

18(26)

RAPPORT R03
13.09.2021
ENDELIG RAPPORT FOR KOMMUNEDELPLAN

5.1.8 Drenering

Det skal etableres et felles system for håndtering av drens-/overflatevann med langsgående hoveddrensledning i hele rømningstunnelens lengde. Hoveddrensgroft følger tunneltverrsnittets laveste side gjennom tunnelen. Behov for etablering av hjelpedrensgroft på motsatt side av hoveddrensgroft må kartlegges tidlig i forbindelse med detaljprosjekteringen, betinget av forventede mengder innlekkasjevann og mulige endringer i lekkasje over tid. Drenssystemet anlegges på rensket tunnelsåle i egen utsprengt groft under vegoverbygningen og som følger vegens lengdefall. For dimensjoneringen av drenssystemet stilles det krav i håndbøkene til minimum innvendig dimensjon på hoveddrensledningen som er 150 mm. Videre skal inspeksjonskummer etableres med maksimal avstand på ca. 80 meter. Det forutsettes at utløpet fra drenssystemet tilføres dagens tunnel via tverrforbindelse i lavbrekk med selvfall. Det opplyses om tilgjengelig restkapasitet i eksisterende fordrøyningsbasseng og pumpesystem. Drensvann pumpes i dag ut via et borehull til en holme i Frøyfjorden.

5.1.9 Slokkevann

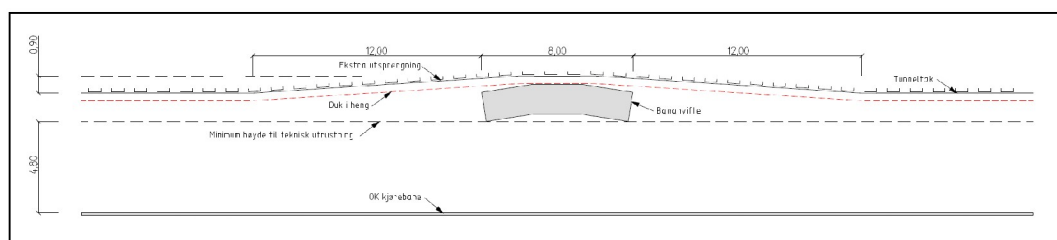
Det skal som utgangspunkt finnes tilgjengelig vannforsyning til å dekke brannvesenets behov for slokkevann i alle tunneler lengre enn 500 meter. For dagens tunnel er det anlagt en vannledning gjennom hele tunnelens lengde, og det forutsettes at denne ledningen også kan nyttiggjøres ved brann i rømningstunnelen via uttakspunkter i tverrforbindelser.

Kapasitet på slokkevann fra hovedløp er begrenset til 25 l/s. Utover dette legges det til grunn tankbil som avbøtende tiltak for å nå forskriftens krav om 50 l/s.

5.1.10 Tekniske anlegg

Det forutsettes at tekniske bygg som oppgraderes i forbindelse med rehabilitering av eksisterende tunnel kan benyttes for forsyning av ny rømningstunnel.

Teknisk utrustning, ventilasjon og belysning forutsettes utført med de krav som gjelder for rømningstunnel.



Figur 10: Lengdeprofil, prinsipptegning med ventilator. Se også vedlegg 4.

I forbindelse med at det skal søkes om å benytte rømningstunnelen til biltrafikk i unntaksperioder, legges det til grunn at brannventilasjon dimensjoneres for bilbrann på 50MW. I utgangspunktet medtas ikke ekstra sikkerhetsutrustning som for eksempel nødstasjoner.

Det etableres 24 vifter med diameter ca. 1600 mm. Dette medfører vesentlig færre antall vifter i forhold til vifter med mindre diameter. Det sprenges ut en kile i tunneltaket i ca. 12 meters lengde før og etter hver vifte. Ved hver ventilator sprenges det ca. 8 meter med større takhøyde (se figur 10 og vedlegg 4).

I dagsoner er det medtatt belysning av biloppstillingsplass på Frøya, biloppstillingsplass langs Fv. 714 på Hitra, og de korte dagsonene mellom Fv. 714 og rømningstunnelen.

6 Plan

I avropet er det angitt at rømningsløp for Frøyatunnelen skal planlegges og tegnes på kommunedelplannivå. Frøya kommune har varslet oppstart for tematisk rullering av kommuneplanens arealdel for arealer til næring og de mener det er naturlig å innlemme ny rømningstunnel ved Frøyatunnelen i den pågående planprosessen. Det er ikke et krav om å innlemme tiltaket på kommuneplannivå og det vil sannsynligvis være forsinkende, fremfor å gå direkte til en detaljreguleringsplan.

I rapporten *10220803-R01 Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen* er en rekke relevante tema utredet, og mye av informasjonen i rapporten kan legges til grunn for planarbeidet. Arbeidet med kommuneplanens arealdel omfatter en konsekvensutredning. Utredningstema som er aktuelle for rømningstunnelen som ikke er utredet i rapporten fra Sweco er følgende ikke-prissatte tema:

- landskapsbilde
- nærmiljø og friluftsliv
- naturmangfold
- kulturmiljø og naturressurser

I tillegg vil det være aktuelt å utrede følgende tema:

- støy
- luftkvalitet
- klimatilpasning
- risiko- og sårbarhetsanalyse

I Hitra kommune er det ikke igangsatt tilsvarende arbeid på kommuneplannivå, men utredningstemaene vil være lik for begge kommunene dersom det er ønskelig å igangsette planarbeid på kommuneplannivå også i Hitra.

Det vil være mer effektivt å gå direkte til detaljregulering for et tiltak som er så detaljert planlagt som rømningstunnelen, men dette må avklares i samarbeid med kommunen.

Utredninger på kommunedelplannivå er overordnet, mens mer detaljerte utredninger gjennomføres på reguleringsplannivå. Parallelt med arbeidet med kommuneplanens arealdel vil det være naturlig å igangsette arbeidet med en detaljregulering for tiltaket. En detaljregulering kan omfatte tiltaket i begge kommunene.

7 Anslag

Anslaget ble gjennomført på grunnlag av tegninger på kommunedelplan-nivå, men ikke på en fullstendig kommunedelplan. Enhetsprisene virker fornuftige basert på 2021 nivå. Kostnaden pr. meter tunnel kr 72 000 (sannsynlig enhetspris) synes fornuftig. Byggherrekostnaden er vurdert på grunnlag av kontraktsformen utførelsesentreprise. Det er usikkerhetsfaktoren U3 Rammebetingelser som bidrar mest til usikkerheten i prosjektet. Rammebetingelser omfatter bl.a.:

- Brannvesenets krav til rømningsløpet
- Finansiering
- Krav til sålerensk i rømningsløpet
- Krav til teknisk anlegg i rømningsløpet
- Miljøkrav
- Nye normaler
- Usikkerhet rundt byggerekkefølge
- Vask av tunnel

Basiskalkylen (sannsynlig mengde x sannsynlig enhetspris for postene) ligger på 740 MNOK, mens grunnkalkylen (basiskalkylen + uspesifisert) ligger på 829 MNOK. Forventet tillegg (postusikkerhet i grunnkalkylen og U-faktorer) er 168 MNOK. P50 ligger på 890 MNOK.

Det ble utført en deterministisk kalkyle i februar 2021 hvor kostnaden for rømningsløpet ble kalkulert til 699 MNOK. I forhold til dagens anslag, er følgende kostnader kommet i tillegg:

- Stabilitetssikring av Frøyatunnelen før sprengningsarbeider i rømningsløpet kan starte, 20 MNOK.
- Kostnader for oppstillingsplasser i forbindelse med kolonnekjøring, 7 MNOK.
- Kostnader for kolonnekjøring, 8 MNOK.
- Kostnader for nye og oppgraderte tekniske bygg i Frøyatunnelen, 13 MNOK.
- Ventilasjon i rømningsløpet, 6 MNOK.

Med entreprenørens rigg og drift og uspesifisert, utgjør tilleggskostnadene 76 MNOK.

22(26)

RAPPORT R03
13.09.2021
ENDELIG RAPPORT FOR KOMMUNEDELPLAN

8 Byggetid

For beregning av byggetid for rømningstunnelen er følgende lagt til grunn:

- Enstuffs tunneldrift fra hver side
- Tilsvarende geologi som i hovedløpet, midlere inndrift på 30 - 40 m/uke inkl. sonderboring, injeksjon og stabilitetssikring. Estimert drivetid inkl. tilrigging og forberedende arbeider ca. 2 år.
- Innredning, VA, veg, vannsikring etc. ca. 0,5 - 1 år
- TI, elektro, sikkerhetsutrustning, testing og utprøving ca. 0,5 - 1 år
- Total byggetid ca. 3 år

9 Oppsummering og anbefaling

9.1 Oppsummering

Sweco har utredet rømningsløp for Frøyatunnelen som beskrevet i oppdragsbeskrivelse.

Kostnader knyttet til rømningsløp er beregnet etter anslagsmetoden til følgende: Basiskalkylen ligger på 740 MNOK, mens grunnkalkylen ligger på 829 MNOK. Forventet tillegg er 168 MNOK. P50 ligger på 890 MNOK.

Sweco vil spesielt framheve følgende:

- Sikkerheten i hovedløpet vil bedres ved etableringen av et rømningsløp (evakueringsrom i hovedløpet erstattes av muligheten til å rømme over i rømningstunnel)
- Rømningstunnel gir mulighet for omkjøringsveg ved hendelser i hovedløpet
- Kolonnekjøring i rømningstunnelen i rehabiliteringsperioden gir dårligere fremkommelighet enn ved alternativet med nattarbeid i rehabiliteringsperioden
- Rømningstunnel åpner for at rehabilitering av hovedløpet kan utføres 6-7 måneder raskere
- Tunnelsikkerhetsforskriften utløser ikke krav til rømningstunnel (kravet utløses ved ÅDT 8000 og trafikken er vesentlig under det)

Oppdragsgiver har åpnet for å vurdere å bygge rømningstunnelen etter rehabilitering av hovedløpet. Dersom rømningstunnelen bygges etter rehabilitering av hovedløpet faller kulepunkt nummer tre og fire bort.

Sweco minner også om følgende fra rapporten 10220803-R01 Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen fra februar 2021:

Vi vurderer også at rømningstunnelen medfører store ulemper med hensyn på reisetid og forutsigbarhet. Det er også usikkerhet knyttet til hvordan store kolonner vil oppleve å kjøre gjennom en smal rømningstunnel. Basert på dette anbefales ikke rømningstunnelen som løsning i selve anleggsperioden slik alternativet er definert. Argumentasjonen for å bygge en rømningstunnel vurderes å være beredskap i fremtidig situasjon.

Vurderingen i denne rapporten står fortsatt som vår vurdering. Kolonner gjennom hele dagperioden vil gi betydelig dårligere forutsigbarhet og betydelig ulempe både for næringsliv og persontrafikk. Det vil oppleves som en ulempe omtrent tilsvarende som en ferje. Vi understreker igjen behovet for å gjennomføre en ROS-analyse hvis man velger å gå videre med denne løsningen.

I nevnte rapport ble det også vurdert at det vil være behov for å bygge en ny tunnel etter 20 år. Dette er blant annet begrunnet med at ÅDT trolig vil overstige 4000 innen år 2040 og at tunnelen da kommer i tunnelklasse C. Videre har eksisterende tunnel 10% stigning som ikke er i henhold til kravet. Følgelig har også rømningstunnelen samme stigningsforhold. Bygging av et rømningsløp nå vil kunne skyve en beslutning om å bygge ny tunnel ut i tid, gitt begrensede ressurser. Dette vil over tid i økende grad kunne oppleves som en belastning, gitt økt trafikk, og at rømningstunnelen kun vil være egnet til å bruke i beredskapssituasjoner.

9.2 Anbefaling

Sweco anbefaler at det gjøres tiltak for å bedre sikkerheten og trafikkavviklingen mellom Frøya og Hitra. En rømningstunnel vil på sikt neppe være tilfredsstillende gitt de kravene brukerne og samfunnet stiller til sikkerhet, trafikkavvikling og kapasitet. Sweco anbefaler derfor at man ser på mulighetene for å bygge en ny tunnel. En ny tunnel bør innfri kravene i håndbok N500.

10 Vedlegg

Vedlegg 1 – Normalprofil – Tegning F03

Vedlegg 2 – Plan og profil – Oversikt – Tegning B02

Vedlegg 3 – Plan og profil – Tegning C00-C08

Vedlegg 4 – Lengdeprofil – Prinsipptegning med ventilator – Tegning F06

11 Referanser

1. 10220803-R01 Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen på oppdrag fra Trøndelag Fylkeskommune, Sweco, 2021
2. 10220803-R02 Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen på oppdrag fra Trøndelag Fylkeskommune, Delrapport Tunnel, sweco, 2021
3. Håndbok N500. Vegtunneler. 2020. Statens Vegvesen
4. Rapport fra Aas-Jacobsen: P-02-01 Anbefaling sammendrag Frøya
5. Fylkeskommunens saksframlegg/innstilling -sak 63/21 , Frøyatunnelen, investeringsbeslutning, tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften, lagt fram for Fylkestingsmøte 15.06. 2021
6. Fylkestingets vedtak, sak 63/21, Fylkestingsmøte 15.06.2021, Frøyatunnelen, investeringsbeslutning, tiltaka etter sikkerhetsforskriften.

Saksprotokoll

Utvalg:	Hovedutvalg for helse, omsorg, NAV, oppvekst og kultur
Møtedato:	14.09.2021
Sak:	44/21
	Arkivsak: 21/796

SAKS PROTOKOLL - KOMMUNALE HUSLEIESATSER - MORGENDAGENS OMSORG - NYTT HELSEHUS

Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar å fastsette husleien for leiligheter som leies ut i nytt helsehus til totalt kr 10 582 kr pr mnd. Av dette utgjør 5 303 kr kapitalkostnader og 5 279 kr for andre kostnader (andel i driftskostnader).
2. Kommunestyret vedtar å fastsette full forpleining/matabonement til 130 kr pr.beboer pr døgn.
3. Kommunestyret gir kommunedirektøren fullmakt til å gjennomføre nødvendig regulering av kommunens budsjetter ihht til dette vedtaket

Enstemmig.

Behandling:

Saksprotokoll

Utvalg:	Kommunestyret
Møtedato:	23.09.2021
Sak:	154/21

Arkivsak: 21/796

SAKS PROTOKOLL - KOMMUNALE HUSLEIESATSER - MORGENDAGENS OMSORG - NYTT HELSEHUS

Vedtak:

Saken utsettes til neste kommunestyremøte

Enstemmig.

Behandling:

Kommunestyrets behandling i møte 23.09.21:

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av Halgeir Hammer:

Saken utsettes til neste kommunestyremøte

Enstemmig.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Renate Loktu Sandvik
Arkivsaksnr.: 21/796

Arkiv: G00

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for helse, omsorg, NAV, oppvekst og kultur
Kommunestyret

KOMMUNALE HUSLEIESATSER - MORGENDAGENS OMSORG - NYTT HELSEHUS

Forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar å fastsette husleien for leiligheter som leies ut i nytt helsehus til totalt kr 10 582 kr pr mnd. Av dette utgjør 5 303 kr kapitalkostnader og 5 279 kr for andre kostnader (andel i driftskostnader).
2. Kommunestyret vedtar å fastsette full forpleining/matabonement til 130 kr pr.beboer pr døgn.
3. Kommunestyret gir kommunedirektøren fullmakt til å gjennomføre nødvendig regulering av kommunens budsjetter ihht til dette vedtaket

Vedlegg:

Notat kommunale husleiesatser

Saksopplysninger:

Kommunestyret har vedtatt å bygge nye omsorgsboliger i tiknyttning til nytt helsehus, og disse vil bli ferdigstilt høst 2021. Også kalt «*morgendagens omsorg*». Kommunestyret må nå fastsette husleiesatser for disse leilighetene.

Årlige driftsutgifter:

Kapitalutgiftene for helsehuset og omsorgsboligene framkommer slik:

Kalkyle kapitalutgifter	Avrundet budsjett inkl mva	Støtte fra Husbanken	Grunnlag for bergning inkl mva	Grunnlag for bergning eks mva
Sykehjemmet	186 000 000	56 700 000	129 300 000	103 440 000
Omsorgsboliger	177 000 000	67 900 000	109 100 000	87 280 000
Utenomhus	33 000 000		33 000 000	26 400 000
Sum	396 000 000	124 600 000	271 400 000	217 120 000

Når kapitalkostnaden pr enhet i omsorgsboligene skal begrenses, tas ikke med helsehuset og de fasiliteter som er der (kjøkken, dagsenter o.l.).

Kalkyle kapitalutgifter	Grunnlag for bergning eks mva	Antall enheter	Summer	Pr enhet, pr mnd. 40 år	Rente 1.år 1%	Sum avdrag og rente 1.år
Sykehjemmet	103 440 000	28				
Omsorgsboliger	87 280 000	48	1 818 333	3 788	1 515	5 303
Utenomhus	26 400 000					
Sum	217 120 000		87 280 000	1 818 333		

Kommunedirektøren tar utgangspunkt i 40 års avskrivning, og har brukt 1% som rentegrunnlag.

Totalt anbefaler kommunedirektøren at kommunen belaster hver omsorgsbolig i det nye helsesentert, med 5 303 kr for 2022.

For øvrige utgifter til å drifte det nye helsesentert legger kommunedirektøren følgende til grunn:

Navn på tiltak	Regnskap	2022	2023	2024	2025
	2020				
Strømkostnader	716 527	1.500.000	1.600.000	1.700.000	1.800.000
Forsikring	160.000	200.000	220.000	240.000	260.000
Snøbrøyting/strøing/gatefeiing – 3500 m2		100.000	110.000	120.000	130.000
Vannavgift (Ham.vik v.v. 2020, lavere vannavgift enn kommunal avgift)		400.000	420.000	440.000	460.000
Kloakkavgift		400.000	420.000	440.000	460.000
Renovasjon		900.000	1.000.000	1.100.000	1.200.000
Serviceavtaler/Driftsavtaler		100.000	160.000	170.000	180.000
Driftsoperatør – ny stilling	-----	600.000	620.000	640.000	660.000
Heiskontroll og vedlikehold		100.000	120.000	150.000	200.000
Renholdsartikler inkl renholdsutstyr (eks vaskeroboter)		800.000	500.000	520.000	540.000
Renhold omsorgsbolig	-----	1.000.000	1.040.000	1.060.000	1.080.000
Drift og vedlikehold		200.000	400.000	600.000	800.000
SUM	4.572.072	6.300.000	6.550.000	7.140.000	7.790.000

Regnskapstall er ulikt splittet i forhold til matrisen overfor, men regnskap på vel 4.5 mill for et bygg på 3000 m2 indikerer et minimum behov på 6.3 millioner kr for et bygg på 9000 m2.

Kommunedirektøren legger her til grunn at det er behov for tre nye stillinger (1 vaktmester og 2 stillinger opp mot renhold). Dette ivaretar renhold fellesareal, samt renhold på beboerrom etter særskilt vedtak. Kommunedirektøren legger videre til grunn at behovet for økningen innen renhold/praktisk bistand i hjemmet er knyttet opp mot bygget omsorgsboligene, ca. 1 million av totale behovet i 2022 på 6,3 millioner kr.

Kostnaden for å drive både det nye helsehuset og omsorgsboligene uten de to nye årsverkene inne praktisk bistand i hjemmet vil da være 5,3 millioner kr. Dette beløpet dekker alle praktiske utgifter som strøm, kommunale avgifter, renovasjon o.l.

Når disse utgiftene skal fordeles anses det mest hensiktsmessig å dele på antall kvadrat. Legget til grunn ca. 9000 kvm. Det nye helsehuset og huset med omsorgsboliger har ca. like mye kvm. I helsehuset, har kommunen sine tjenester og institusjon. Hva hver enkelt beboer skal betale reguleres gjennom egne regler, og blir ikke tatt med i denne saken. Her beregnes kun hva hver enkelt omsorgsbolig skal dekke.

Legger til grunn ca. 9000 kvm		Kommunens andel	Andel pr enhet		Andel omsorgsboligene skal betale	Antall enheter kostnadene skal fordelses på	Pr enhet, pr mnd.
	Kvm			Total			
Helsehus	4500	90 %	10 %	2 650 000	265 000	48	460
Omsorgsboliger	4500	33 %	67 %	2 650 000	1 775 500	48	3 082
	9000						
				5 300 000			
Praktisk bistand i hjemmet		0 %	100 %	1 000 000	1 000 000	48	1 736
				6 300 000			5 279

Legger til grunn at omsorgsboligene dekker 10% av bekostningen i helsehuset, da de benytter seg direkte eller indirekte av fasilitetene i dette bygget (kjøkken, dagsenter o.l.)

Legger til grunn at omsorgsboligene dekker 2/3 av driftsutgiftene til bygget med omsorgsboligene. Kommunen har 1/3.

For det økte behovet innen praktisk bistand i hjemmet legges det til grunn at alt dekkes av omsorgsboligene.

Til sammen betyr dette at kommunedirektøren legger til grunn et driftsbudsjett på 6,3 millioner kr for helsehuset og omsorgsboligene for 2022.

Omsorgsboligene må for 2022 betale 5 303 kr i kapitalkostnader og 5 279 kr for andre kostander, totalt kr 10 582.

Mat og helseartikler vil komme i tillegg utifra individuelle behov og ønsker.

Helsehuset vil gi tilbud til beboere i omsorgsboligene tilbud om abonemnet på mat. Det foreligger ingen anbefalninger på døgnpris fra helsedirektoratet, men i kartlegging vi har gjort opp i mot andre kommuner, samt anbefalninger om riktig og god ernæringsmessig mat for eldre ser vi at andre kommuner ligger på 4000 – 4400 pr.mnd. Forbrukerrådet har også utført en undersøkelse på full forpleining og kommer ut med en sats på 130 kr pr.beboer pr døgn.

Vurdering:

Kommunedirektøren tilrår at kommunestyret fastsetter at den månedlige husleie for omsorgsboligen i nytt helsehus til kr 10 582 inkluderer kostnader som beskrevet ovenfor. I tillegg kommer abonemnet på mat på 130 kr. pr beboer pr.døgn.

Saksprotokoll

Utvalg:	Frøya eldre- og brukerråd
Møtedato:	22.09.2021
Sak:	17/21

Arkivsak: 21/1995

SAKS PROTOKOLL - KOMMUNALE HUSLEIESATSER - MORGENDAGENS OMSORG - NYTT HELSEHUS

Vedtak:

Frøya eldre-og brukerråd slutter seg til kommunedirektørens forslag med følgende tillegg i pkt.1: Husleie skal likevel ikke utgjøre mer enn hva som er hjemlet i lov.

Enstemmig

Behandling:

Frøya eldre- og brukerråds behandling i møte 22.09.21:

Frøya eldre-og brukerråd slutter seg til kommunedirektørens forslag med følgende tillegg i pkt.1: Husleie skal likevel ikke utgjøre mer enn hva som er hjemlet i lov.

Enstemmig



Notat 28/09-21- RELS og THSA sak 154/21 KOMMUNALE HUSLEIESATSER – MORGENDAGENS OMSORG-NYTT HELSEHUS

Omsorgstrapp Frøya kommune	2
Hvilke tjenester i hjemmet kan kommunen ta betalt for	2
Betaling for tjenester utenfor institusjon	2
Egenandel for tjenester i private hjem/utenfor institusjon	2
Mat og trygghetsalarm med mer	2
Betaling fra tjenestemottakeren selv.....	3
Tjenester det ikke kan kreves egenandel for	3
Begrensninger i adgangen til å kreve egenandeler.....	5
Abonnementsordninger	5
Skjermingsregler	5
Saksbehandling og klage	6
Selvkostprinsippet	7
Bostøtteordningen.....	7
Tilrådning Regjeringen.....	7
Satser i dagens omsorgsboliger Frøya kommune	8
Sammenligning med andre kommuner.....	8
Gebyrregulativ Frøya kommune	11
Kalkyle kapitalutgifter	12
Kommunale avgifter, renovasjon, strøm mm.....	14
Referanser	17

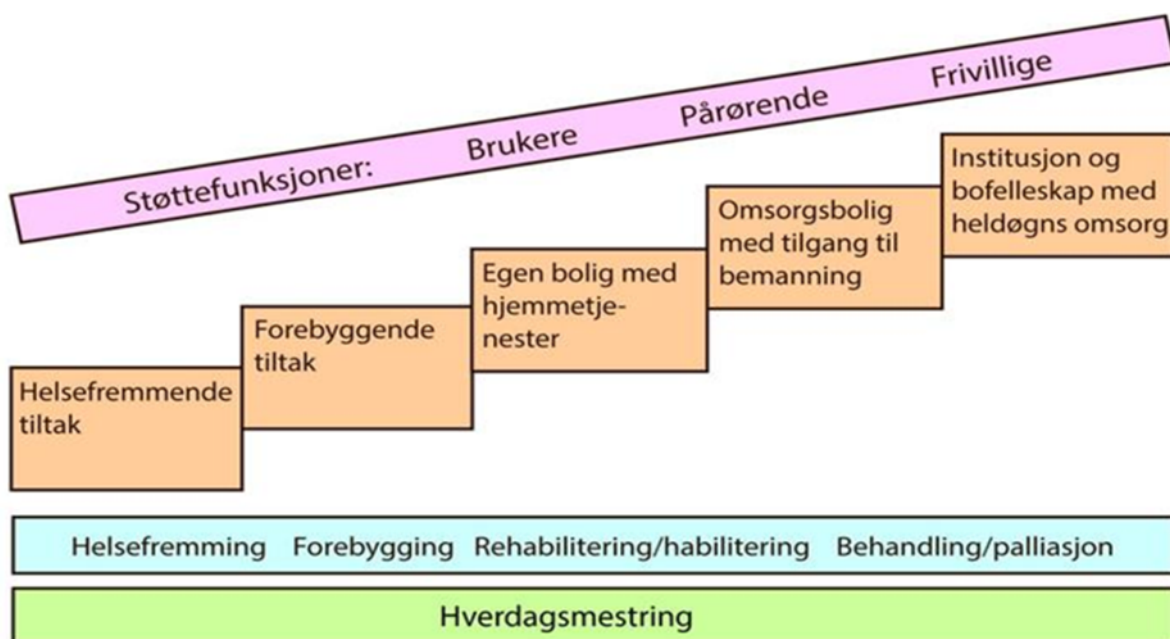
Omsorgstrapp Frøya kommune

Frøya kommunes omsorgstrapp viser de 5 ulike omsorgsnivåer vi har på våre helse- og omsorgstjenester. Tjenestene blir tildelt ut i fra hjelpebehovet som den enkelte har, og brukerne skal kunne bevege seg mellom nivåene på en fleksibel måte.

Omsorgsboligene i det nye helsehuset er definert som trinn 5 i omsorgstrappen

Bofellesskap med heldøgns bemanning:

- Langvarig og omfattende bistands- og omsorgsbehov.
- Vedtak på bolig. Fastlege ivaretar medisinske spørsmål.
- Bygget er kommunalt eid og er bemannet etter enkeltvedtak til hver beboer.
 - Bruker leier leilighet/bolig av kommunen og er økonomisk ansvarlig for egen husholdning.
- Egenbetaling i forhold til hjemmebaserte tjenester som hjemmehjelp.
- Hjelpemidler via NAV.
- Personalbase.



Hvilke tjenester i hjemmet kan kommunen ta betalt for

Kommunen kan kreve betaling for praktisk bistand og opplæring som ikke er personlig stell og egenomsorg. Eksempel på tjenester det kan tas betaling for er rengjøring, klesvask og matlaging, typiske hjemmehjelpstjenester.

Varslings- og lokaliseringsteknologi, som for eksempel trygghetsalarm, eller tjenester som matombringning kan det kreves betalt for såfremt de ikke blir gitt for å dekke behovet for helsehjelp i hjemmet.

Betaling for tjenester utenfor institusjon

En stor del av kommunens helse- og omsorgstjenester ytes til brukere som bor i private hjem. Tjenestene er ofte avgjørende for at tjenestemottakeren kan fortsette å bo hjemme.

Omsorgsboliger hvor beboeren enten eier eller leier boligen selv er også et privat hjem. Reglene om betaling for kommunale tjenester utenfor institusjon gjelder således også tjenestemottakere som bor i omsorgsboliger.

Egenandel for tjenester i private hjem/utenfor institusjon

Helse- og omsorgstjenesteloven åpner for at kommunen kan kreve betaling for tjenestene som ytes i private hjem, med mindre tjenesten er en type tjeneste som er unntatt fra bestemmelsen om egenbetaling.

- Det kan kreves betaling for praktisk bistand og opplæring som ikke er personlig stell og egenomsorg

Eksempel på tjenester det kan tas betaling for er rengjøring, klesvask og mat-laging, typiske hjemmehjelpstjenester. Tjenester som vaktmestertjeneste, matombringning og trygghetsalarm er i utgangspunktet ikke omfattet av forskriften, men det kan likevel tas betaling for denne type tjenester.

Mat og trygghetsalarm med mer

Tjenester som matombringning og trygghetsalarm er ikke lovpålagte tjenester. Tjenestene er likevel viktige for brukerne. Tildeling av trygghetsalarm kan være avgjørende for at brukeren fortsatt kan bo hjemme og matlaging i brukerens eget hjem erstattes i mange tilfelle av matombringning.

Det kan kreves egenandel for denne type tjenester. Egenandelen skal ikke overskride kommunens selvkost. Råvarene for matombringningen kan kommunen kreve betaling for uavhengig av inntektsnivå.

Betaling fra tjenestemottakeren selv

Kommunen kan bare kreve betaling fra

- Tjenestemottakeren selv

Det kan bare kreves egenandel innenfor rammen av tjenestemottakerens inntekt.

Forskrift om egenandel for kommunale helse- og omsorgstjenester angir hvilke tjenester det er anledning til å ta egenandel for.

Brukerbetaling for tjenester utenfor institusjon er basert på kommunale satser for den enkelte tjeneste som ytes, eller på en abonnementspris. I dag er det ingen sentral regulering av satsene utover at brukerbetalingen ikke kan overstige selvkost og en skjerming av husstander med inntekt under 2 G. Denne ordningen gjelder både for tjenester som mottas i eget hjem og i omsorgsboliger. Dette har gitt til dels store variasjoner i brukerbetalingen mellom kommunene for brukere med inntekt over 2 G. Bostøtte gis i dag til dem som bor i eget hjem eller i omsorgsbolig, men ikke til institusjonsbeboere.

Staten regulerer i dag kommunenes adgang til å ta betalt for omsorgstjenester gjennom to ulike regelverk, ett for hjemmetjenester og ett for tilbud i institusjon. Alle som ikke bor i institusjon dekker egne boutgifter og betaler egenandeler for helsetjenester (legehjelp, psykologhjelp, legemidler på blå resept og reiser i forbindelse med behandling) inntil frikortgrensen. Når taket er nådd, utstedes et frikort som gir full dekning av utgifter ut over dette, resten av året. Innbyggere med lav inntekt kan søke statlig bostøtte til å dekke en del av boutgiftene.

I det følgende presiseres hvilke tjenester kommunen ikke kan ta betalt for.

Tjenester det ikke kan kreves egenandel for

Hjemmesykepleie

Helsehjelp i hjemmet skal være gratis for tjenestemottakeren.

Departementet har understreket at kommunen er ansvarlig for å dekke utgifter til kompressorer, støttestrømper og annet bandasjemateriell når dette er nødvendig for å yte forsvarlig hjemmesykepleie.

Bestemmelsen er ikke uttømmende. Spørsmålet om det finnes utstyr og lignende som kommunen kan ta betalt for, vil bero på en individuell og konkret vurdering.

Vurderingstema vil da være hvorvidt bandasjer og/eller annet utstyr er nødvendig for at kommunen kan gi forsvarlig hjemmesykepleie slik tjeneste-mottakeren har krav på. Tjenestemottaker kan søke refusjon fra folketrygden til dekning av utgifter til helsetjenester der kommunen ikke dekker.

Praktisk bistand og opplæring i personlig stell og egenomsorg

Med personlig stell og egenomsorg menes hjelp til å stå opp og legge seg, personlig hygiene, toalettbesøk, til å kle av og på seg, hjelp til å spise, nødvendig tilsyn og tilsvarende grunnleggende behov. Det kan ikke kreves betalt for denne typen hjelp. Dette gjelder uavhengig av om hjelpen ytes av hjemmesykepleien eller av hjemmehjelpstjenesten.

Med opplæring i denne sammenheng menes opplæring som tar sikte på at tjenestemottakeren skal bli mest mulig selvhjulpent når det gjelder personlig stell og pleie. I praksis kan det være vanskelig å skille opplæring i personlig stell og egenomsorg fra annen opplæring som tjenestemottakeren mottar. Departementet har derfor oppfordret til å vise varsomhet med å fastsette egenandel i slike situasjoner.

Avlastningstiltak

Med avlastningstiltak menes tiltak som settes i verk for å hjelpe den som har særlig tyngende omsorgsarbeid. Avlastningstiltakene kommer i tillegg til de tjenester som er tildelt tjenestemottaker selv. Formålet med avlastnings-ordningen er å gi private omsorgsysterer nødvendig ferie og fritid. Kommunen kan ikke kreve betaling for avlastningstiltak. Verken tjenestemottakeren selv eller den som har omsorg for tjenestemottakeren skal betale egenandel for avlastningstilbudet.

Omsorgsstønad

Det kan ikke kreves egenandel for omsorgsstønad til personer med særlig tyngende omsorgsarbeid. Omsorgsstønad er en tjeneste til omsorgsysteren. Kommunen kan ikke kreve egenandel fra den som mottar omsorgsstønaden. Det kan heller ikke kreves egenandel for omsorgsstønad fra den som mottar omsorg/pleie.

Begrensninger i adgangen til å kreve egenandeler

Hovedregelen er at kommunen selv vedtar nivået for egenandel på tjenestene og regler for betalingen. Prisen for de ulike tjenestene varierer derfor fra kommune til kommune.

Det er et vilkår for kommunen:

Hvis egenandeler skal innkreves skal tjeneste-mottakeren være informert. Ideelt sett skal vedkommende få informasjon om hvor mye han/hun skal betale samtidig som tjenesten tilstås. Det kan ikke tas betaling for tjenester som er ytt før tjenestemottakeren er orientert om betalingsreglene. Dersom det ikke er mulig å oppgi det eksakte beløpet i vedtaket om tilståelse av tjenesten, må det gis en orientering om hvilke regler og retningslinjer som gjelder for kommunens beregning av egenandelen.

Vedtaket om betaling må fattes så snart kommunen har nødvendige opplysninger om inntektsforhold og utgifter.

Egenandelen for tjenester kan ikke settes høyere enn til selvkost. Kommunen har med andre ord ikke lov å tjene penger på disse tjenestene.

Abonnementsordninger

Mange kommuner ønsker å innkreve egenandelene etter en abonnements-ordning. Prinsippet om selvkost tilsier imidlertid at det ikke kan kreves betaling for mer enn kommunens selvkost for de tjenester den enkelte tjenestemottaker faktisk får i løpet av en måned.

Skjermingsregler

Summen av egenandel kan ikke settes høyere enn at tjenestemottakeren sitter igjen med nok midler til å forsørge seg selv og andre han/hun har forsørger-ansvar for.

Beregningsgrunnlag

Ved beregningen av hva tjenestemottaker maksimalt skal betale i egenandel for helse- og omsorgstjenester i løpet av et år, skal det tas utgangspunkt i

- Husstandens samlede skattbare nettoinntekt før særfradrag

Med mindre det er skjedd vesentlige endringer i inntekten, skal siste tilgjengelige skatteligning per 1. januar i det aktuelle året legges til grunn.

Eventuell omsorgsstønad til medlemmer i husstanden holdes utenfor.

Hvem regnes som medlemmer i husstanden

Med husstand menes de personer som tjenestemottakeren bor sammen med. I forhold til bestemmelsene om egenandeler skal det bare tas hensyn til inntekten til

- Tjenestemottakeren selv
- Ektefelle eller samboer

Dekning i formue

Det kan ikke tas dekning i tjenestemottakers formue.

Midler til forsørgelse

Tjenestemottaker har rett til å sitte igjen med nok midler til å forsørge seg selv og andre han/hun har forsørgeransvar for. Det er ikke fastsatt noen klar grense for hvor mye tjenestemottaker har rett til å sitte igjen med etter at alle egen-andeler er betalt. Det er en forutsetning at tjenestemottakeren skal kunne ha en forsvarlig levestandard. Det vil si at han/hun må ha mulighet til å kunne dekke vanlige utgifter vedkommende har utover det helt nødvendige.

Tjeneste-mottakeren skal kunne ha utgifter som folk flest og ikke få økonomiske problemer fordi vedkommende trenger hjemmebaserte tjenester.

Det skal tas spesielle hensyn til funksjonshemmede som ikke har hatt mulighet til å skaffe seg gjeldfri bolig, innbo eller andre formuesgoder gjennom et yrkesaktivt liv. Det skal tas hensyn til at disse skal kunne ha en meningsfull tilværelse mest mulig lik sine jevnaldrende.

Vurderingen er skjønnsmessig og kan være vanskelig. Statens institutt for forbruksforskning, SIFO, har utarbeidet satser som viser hva som er normale levekostnader for voksne og barn i ulike aldersgrupper.

Skjermingsregel for husstander med inntekt under 2G (1G 106 399)

Forskriften har en egen skjermingsregel for betaling av egenandel for hjemmetjenester for husstander med samlet inntekt under 2G. Det er satt et tak på beløpet som kan kreves i samlede egenandeler på Kr 210,- per måned. Satsen gjelder fra 01.01.2021 (er uendret i 2021) og fastsettes av departementet.

Alle kommunale egenandeler til tjenester i hjemmet (praktisk bistand og opplæring) som faller inn under kapittel 2 i forskriften, skal regnes med under begrensningsreglene.

Saksbehandling og klage

Et vedtak om betaling av egenandel for helse- og omsorgstjenester er et enkeltvedtak. Dette stiller krav både til saksforberedelse og saksbehandling.

Av selve vedtaket må det fremkomme klart:

- Hvilke tjenester det kreves betaling for
- Omfanget av tjenestene
- Prisen
- Hvilke opplysninger som er brukt ved beregningen
- Bestemmelsene som er lagt til grunn

Er det gjort skjønnsmessige vurderinger, for eksempel i forhold til midler til eget forbruk, skal vedtaket i tillegg gjøre rede for vurderingen.

Vedtaket skal også inneholde informasjon om retten til å se sakens dokumenter, klagefrist og klageadgang.

Vedtak om betaling av egenandel for tjenester kan påklages til Statsforvalteren.

Når det gjelder prøving av det frie skjønn, skal statsforvalteren legge stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyret ved prøving om vedtak om betaling for tjenester.

Selvkostprinsippet

I likhet med prisfastsettelsen for øvrige helse- og omsorgstjenester må kommunen legge til grunn selvkostprinsippet når prisen for omsorgsboliger fastsettes. Kommunen kan med andre ord ikke tjene penger verken på salg eller utleie av omsorgsboliger. Inntekter fra omsorgsboliger kan heller ikke brukes til å dekke underskudd eller finansiere andre kommunale tjenester.

Bostøtteordningen

Bostøtte er en statlig støtteordning for de som har lav inntekt og høye boutgifter. Kommunene og Husbanken samarbeider om ordningen. Kommunene registrerer søknader og har all kontakt med søkere, mens Husbanken fatter vedtak og utbetaler bostøtten.

Personer med lav inntekt og som har problemer med å dekke boutgiftene kan søke om bostøtte. Ordningen med bostøtte gjelder også for beboere i omsorgsleiligheter.

Tilrådning Regjeringen

Regjeringen anbefaler kommunene å ta kostnadsriktig husleie i kommunale omsorgsboliger, og på denne måten unngå generell subsidiering. Dersom prinsippet om kostnadsriktig husleie legges til grunn for beregning av husleien, kan det gi noe høyere leie for beboeren, men det vil også synliggjøre overfor kommunen hva kostnadene knyttet til omsorgsboligene er. Det kan være med på å vri subsidiebruken i kommunen fra generell subsidiering av husleie til en bedre og mer selektiv subsidiering ved at økonomisk evne tas i betraktning når subsidien utmåles. Personrettet subsidiering skjer blant annet gjennom bostøtteordningen som skal utjevne boutgifter for de med lave inntekter.

Beregning for betaling gjennom husleie vil mest naturlig skje ved arealmessig oppdeling av bygningen i en servicedel og en boligdell. Servicedelen, dvs rom/kontorer som benyttes av personell til ulike formål, skal ikke inngå i grunnlaget for husleieberegningen. Boligdelen består av den private boenheden samt i enkelte tilfeller noe fellesareal. De fellesareal som inngår i boligdelen er areal som er påkrevet fordi det erstatter redusert privatareal, som f.eks. felles kjøkken. Oppholdsrom for beboerne, gjesterom og gangareal er andre eksempler på fellesareal som kan medregnes til boligdelen.

Fellesareal tilgjengelig for andre brukergrupper enn beboerne, slik som kafeteria/kiosk etc., tilhører ikke boligdelen. De fellesarealene som medregnes til boligdelen fordeles ved beregning av husleie likt på den enkelte boligen.

Satser i dagens omsorgsboliger Frøya kommune

Kommunedirektøren har innhentet oversikt over satser i dagens omsorgsboliger:

Beinskaret A Bygg: 8425,-

Beinskaret 2 Roms: 9212,-

Beinskaret 3 Roms: 10.238,-

Moa midtre: 6751,-

Moa 1 og 2: Fra 5048,- til 6052,-

Moatunet 1,2,3: Fra 6396,- til 6790,-

Moa 3 og 4: 6218,-

Øvergården: 6507,-

Omsorgsbolig NTB (Hamarvika): Fra 3197,- til 6758,-

Omsorgsbolig Perstua: 12 228,-

Omsorgsbolig Internatet: 7218,-

Omsorgsbolig Tobb: 7084,-

Omsorgsbolig Mausund: Fra 3114,- til 3198,-

Omsorgsbolig Rabben: 6915,-

Sammenligning med andre kommuner

Kommunedirektøren har innhentet satser fra andre kommuner. Av de kommunen vi har mottatt svar fra er Røros kommunen den kommunen som gir best sammenligning. De har nylig flyttet inn i Øverhagen bo-, helse- og velferdssenter som er et tilnærmet likt prosjekt.

Melhus kommune:

Hei !

Melhus kommune har totalt 41 leiligheter fordelt på syv forskjellige bofellesskap med bemanning. Prisene varierer mellom kr. 6.773,- og kr. 10.358,- og dette omfatter husleie og strøm.

Dette til underretning.

Mvh



Unni Frida Kvarnløff
konsulent

Mobil 90035474
www.melhus.kommune.no

Røros kommune:

Jeg fikk oversendt en forespørsel vedrørende husleie ved våre nye HDO-boliger. Når det gjelder leieavtale ved våre nye HDO-boliger så har vi valgt å samle alt i en leieavtale men splitte opp rom og servicepakke. Det vil si at de signerer en avtale men mottar to fakturaer, en fra boligkontoret og en fra helse- og omsorgstjenesten.

Husleien baseres på en kalkyle med differensierte variabler som beregnes ned til, og inkluderer boenhetens andel av kommunale avgifter, leie av rom, strøm, tv/internett, fri bruk av fellesarealer, renhold av fellesarealer samt vaktmestertjenester.

Servicepakke inkluderer alle måltider, vask, forbruksvarer (såpe, tørkepapir, toalett-papir m.m.), og leie av sengetøy og håndklær.

En HDO-bolig er en privat boenhet, dette betyr at beboer selv betaler egenandeler eller andre kostnader knyttet til:

- o Spesialistbesøk
- o Transport lege/tannlege
- o Medikamenter
- o Medisinsk utstyr
- o Inkontinensutstyr
- o Renhold av egen leilighet og eget tøy tildeles i eget vedtak.

Det vil si, for våre boenheter så ble da leien;

- Enkeltrom kr. 8.100,- (inkl.mva)
- Servicepakke kr. 5.120,-

Håper dette var svar på det dere lurte på.

Jijnjh heilesegh / Med vennlig hilsen

Kim Nyrønning
Boligkonsulent - Boligkontor
Virksomhet for tekniske områder
Tlf. 99 50 75 82
E-post: kim.nyrønning@roros.kommune.no



Kristiansund kommune:

Hei!

I Kristiansund kommune er husleien for omsorgsboliger med og uten base fastsatt av Bystyret.

Leieprisene for ett og to-roms leiligheter i 2021 er kr. 8.031 pr. måned, mens 3-roms leiligheter koster kr. 9.168,- pr. mnd.

I disse månedsbeløpene ligger det 10% prisdemping.

I tillegg får «unge uføre» en reduksjon i husleien på 10% ved å legge frem dokumentasjon på dette.

Mvh



Aure kommune:

Hei!

Prisene finner du på våre hjemmesider. Ta kontakt om det er noe annet du lurer på.

Med hilsen
Servicekontoret
Aure Kommune

<https://www.aure.kommune.no/priser-2/priser-kommunale-boliger-og-tomter/>

Priser kommunale boliger og tomter - Aure kommune

Husleieprisene er veiledende per 1. januar inneværende år. Satsene justeres i henhold til konsumprisindeksen ved inngåelse av leiekontrakt. Husleie kommunale boliger Husleie kommunale boliger Pris
Tustna helse- og omsorgssenter 10 stk 8129 Solbakken bokollektiv 16 stk 8129 Solbakken omsorgsboliger: leilighet A 8437 Solbakken omsorgsboliger: leilighet B 7943 Solbakken omsorgsboliger ...
www.aure.kommune.no

Oppdal Kommune:

Hei

Etter det jeg vet tar Oppdal kommune «gjengs leie» for alle sine utleieboliger, uavhengig om de er heldøgns bemannet eller ikke. Det er ulike priser basert på kvadratmeter og standard. Dagens priser varierer fra 4690,- til 6540,- + 758 i strøm

De nyeste leilighetene ved Bjerkehagen Bo og Aktivitetssenter sto ferdig i 2014 og er priset til 5730,- + 758,- i strøm. Leilighetene er ca 31 kvm og inneholder stue med minikjøkken, soverom og bad.

Med vennlig hilsen

Anne Karin Havdal
Konsulent
Enhetsadministrasjon
Hjemmetjenestene
Oppdal kommune

91896040

[E-post](#)



[Hjemmeside](#)

[Facebook](#)

Heim kommune:

Hei,

Vi har ulike boliger, men de som er bemannet og der de får alle måltider tilberedt koster kr. 3315,-+ mat 143,- pr dag. Her er også strøm inkludert. Dette er 1 rom + bad.

Vi har også noen som hører til i samme bygg som sykehjemmet som er døgnbemannet, der de har egne kjøkken og kan lage mat selv. Her er husleien 6239,-. Strøm kommer i tillegg. Dette er noe større boliger enn de nevnt over og der det også kan bo ektepar.

I tillegg har vi boliger som er tilpasset de med spesielle behov (også bemannet). Her har de egne kjøkken og lager mat selv. Eldre bygningsmasse kr. 7513,- og nye boliger (2019) kr. 8406,-

Med vennlig hilsen

Anne Therese Skåden
Konsulent Helse og mestring
Mob: 913 21 547
Tlf: 72 46 00 00
www.heim.kommune.no



Heim kommune

Gebyrregulativ Frøya kommune

https://www.froya.kommune.no/_f/p1/ia243c7f4-e36e-49cd-9093-8af135ac2be9/betalingsatser-og-gebyrregulativ-2021.pdf

Kalkyle kapitalutgifter

Opprinnelig kalkyle, slik den kom frem i saken:

Kalkyle kapitalutgifter	Avrundet budsjett inkl mva	Støtte fra Husbanken	Grunnlag for bergning inkl mva	Grunnlag for bergning eks mva	Antall enheter		Pr enhet, pr mnd. 40 år	Rente 1.år 1%	Sum avdrag og rente 1.år
Sykehjemmet	186 000 000	56 700 000	129 300 000	103 440 000	28				
Omsorgsboliger	177 000 000	67 900 000	109 100 000	87 280 000	48	1 818 333	3 788	1 515	5 303
Utenomhus	33 000 000		33 000 000	26 400 000					
Sum	396 000 000	124 600 000	271 400 000	217 120 000		87 280 000	1 818 333		

I tillegg har kommunedirektøren regnet på to senarioer, 50 års nedskrivning og i tillegg ett senario der det i tillegg er tatt med en ekstraordinær nedbetaling av gjeld på 30 millioner kr.

50 års nedskrivning:

Kalkyle kapitalutgifter	Avrundet budsjett inkl mva	Støtte fra Husbanken	Grunnlag for bergning inkl mva	Grunnlag for bergning eks mva	Antall enheter		Pr enhet, pr mnd. 50 år	Rente 1.år 1%	Sum avdrag og rente 1.år
Sykehjemmet	186 000 000	56 700 000	129 300 000	103 440 000	28				
Omsorgsboliger	177 000 000	67 900 000	109 100 000	87 280 000	48	1 818 333	3 031	1 515	4 546
Utenomhus	33 000 000		33 000 000	26 400 000					
Sum	396 000 000	124 600 000	271 400 000	217 120 000		87 280 000	1 818 333		

50 års nedskrivning med ekstraordinær nedbetaling av gjeld på 30 millioner kr:

Kalkyle kapitalutgifter	Avrundet budsjett inkl mva	Støtte fra Husbanken	Grunnlag for bergning inkl mva	Grunnlag for bergning eks mva	Ekstra- ordinær innbetaling 30 mill		Antall enheter		Pr enhet, pr mnd. 50 år	Rente 1.år 1%	Sum avdrag og rente 1.år
Sykehjemmet	186 000 000	56 700 000	129 300 000	103 440 000	14 292 557		28				
Omsorgsboliger	177 000 000	67 900 000	109 100 000	87 280 000	12 059 690	75 220 310	48	1 567 090	2 612	1 515	4 127
Utenomhus	33 000 000		33 000 000	26 400 000	3 647 752						
Sum	396 000 000	124 600 000	271 400 000	217 120 000	30 000 000			75 220 310	1 567 090		

Kommunedirektøren har innhente faktisk tall og oversikt over pensjoner ved Frøya sykehjem – i alt 51 beboere:

Lav sats 166 242,- : 1 beboer

Ordinær sats 192 408,- : 1 beboer

Høy sats 202 470,- : 6 beboere (5 med tillegg i Statens pensjonskasse)

Særskilt sats enslige 223 717,- : 40 beboere

Beboere med AFP-tillegg: 1 beboer

Uføretrygd: 2 beboere.

Kommunale avgifter, renovasjon, strøm mm.

Opprinnelig kalkyle slik den framkommer i saken

Kommunale avgifter, renovasjon , strøm mm									
5 300 000									
Legger til grunn ca. 9000 kvm		Kommunens andel	Andel pr enhet						
	Kvm			Total					
Helsehus	4500	90 %	10 %	2 650 000	265 000	48		460	
Omsorgsboliger	4500	33 %	67 %	2 650 000	1 775 500	48		3 082	
	9000								
				5 300 000					
Praktisk bistand i hjemmet		0 %	100 %	1 000 000	1 000 000	48		1 736	
				6 300 000				5 279	
				3 040 500	Totalt inklusive kapitalkostnad			10 582	
					Uten praktisk bistand i hjemmet			8 846	

Kostnad for hver enkelt for beboerne som er ved Frøya sykehjem i dag, med opprinnelige kalkyler vil bli slik, slik det framkommer i tabellene under, der kostanden for praktisk bistand i hjemmet er beregnet ut fra kommunens nåværende gebyrregulativ.

Vederlag for kommunale helse- og omsorgstjenester utenfor institusjon.

Beregningsgrunnlag inntekt	Satser 2020	Satser 2021
	Maksimalsats i statsbudsjettet	Maksimalsats i statsbudsjettet
0 – 2 G		
2 – 3 G	1 142,00	1 165,00
3 – 4 G	1 435,00	1 464,00
4 – 5 G	1 880,00	1 918,00
Over 5 G	2 268,00	2 313,00

Beregning av hvor mye hver enkelt har til disposisjon etter at kommunale utgifter er tatt med

Kalkyle for beregning, slik det fremkommer i saken, der kommunedirektøren har hentet inn de faktiske pensjonene beboerne har i dag.

Minstepensjon	Pr mnd	Bostøtte			Enslig minstepensjonist
1 stk					
166 242	13 854	2 901		Husleie	8 846
				Bostøtte	2 901
				Praktisk bistand i hjemmet	210
				Mat	4 000
Minstepensjon	Pr mnd	Bostøtte		Vasking av klær og sengeklær	800
6 stk				Til disp	2 898
202 470	16 873	2 204			
					5 274
Minstepensjon	Pr mnd	Bostøtte			Enslig minstepensjonist
40 stk					
223 717	18 643	1 321		Husleie	8 846
				Bostøtte	1 321
				Praktisk bistand i hjemmet	1 165
				Mat	4 000
				Vasking av klær og sengeklær	800
				Til disp	5 153

Hvis kommunen legger til grunn 50 års avskrivning, vil enslig minstepensjonist endre seg fra 2 898 til 3 656, og hvis det tas med en ekstraordinær innbetaling på 30 millioner så bli den 3815.

Minstepensjon pr mnd	Til disp, opprinnelig kalkyle	Til disp, 50 års avskrivning	Til disp, 50 års avskrivning og ekstraordinær innbetaling
13 854 (1 stk)	2 898	3 656	3 815
16 873 (6stk)	5 274	5 978	6 397
223 717 (40 stk)	5 153	5 911	6 329

Referanser

Helse- og omsorgsdepartementet: Presisering av regelverk for egenandeler:

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/hod/rus/2006/0006/ddd/pdfv/301650-rundskriv_i-6_2006.pdf

Vederlag for helse og omsorgstjenester:

https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-30/KAPITTEL_11#%C2%A711-2

Forskrift om egenandel for kommunale helse og omsorgstjenester:

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-12-16-1349>

Lov om folketrygd:

https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1997-02-28-19/KAPITTEL_5-1#%C2%A75-22

Oversikt over grunnbeløp i folketrygden:

<https://www.nav.no/no/nav-og-samfunn/kontakt-nav/utbetalinger/grunnbelopet-i-folketrygden>

Pasient og brukerrettighetsloven:

https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-07-02-63/KAPITTEL_8#%C2%A77-2'Referansebudsjett

Referansebudsjett SIFO:

<https://www.oslomet.no/om/sifo/referansebudsjettet>

Husleieloven:

https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-03-26-17/KAPITTEL_11#%C2%A711-1

Husbanken: Brosjyre om bostøtte til pensjonister:

https://www.veilederen.no/globalassets/tillegg-pot/ks_husbanken/husbanken---brosjyre-om-bostotte-til-pensjonister.pdf

Handlingsplan for eldreomsorgen:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/0a9dcdeb5dc473eb8fdef01e0b5125d/no/pdfs/stm199619970050000dddpdfs.pdf>

Mestring, muligheter og mening – framtidens omsorgutfordringer:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/16e39820de5c485da382fd99165afaf7/no/pdfs/stm200520060025000dddpdfs.pdf>

