

# FRØYA KOMMUNE

## FORMANNSKAPET

## Saksliste

<b>Møtested:</b> Kommunestyresalen	<b>Møtedato:</b> 14.09.2021	<b>Kl.</b> 15:00
---------------------------------------	--------------------------------	---------------------

### Tilleggssak

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.
	<b>Innhold</b>
168/21	21/1764 <b>TUNNELREHABILITERINGEN, FORHANDLINGER</b>

Sistranda, 13.09.21

Kristin Furunes Strømskag  
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug  
Sekretær

**Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:**

[www.froya.kommune.no](http://www.froya.kommune.no).

# FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 14.09.2021	Arkivsaksnr: 21/1764	Sak nr: 168/21
Saksbehandler: Nils Jørgen Karlsen	Arkivkode: Q32 &47	Gradering:

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

## TUNNELREHABILITERINGEN, FORHANDLINGER

### Forslag til vedtak:

**Forhandlingsutvalg for tunnelrehabilitering gis mandat til videre forhandlinger i henhold til notat vedlagt saken.**

### 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.

### Vedlegg:

- Referat forhandlingsmøte 18.08.2021
- Forslag avtale
- Informasjon fra Vegdirektoratet

### Saksopplysninger:

#### Vedtak kommunestyret i Frøya kommune - 15.04.2021:

*Basert på likelydende funn i analyser gjort av Sweco og Rambøll, spesielt begrunnet i sikkerhet og beredskap, anbefaler Frøya kommune følgende:*

1. Frøyatunnelen suppleres med en rømningstunnel, som et minimumsalternativ
2. Rømningstunnelen finansieres av Trøndelag Fylkeskommune

Viser det seg at det finnes interesse fra lokalt næringsliv å bidra i etablering av en fullverdig tunnel, bør dette utredes raskt.

3. Etablering av en fullverdig tunnel må utredes
4. Frøya Næringsforum, som representant for lokalt næringsliv, tar ansvar for utredning og etablering av et OPS-prosjekt (OffentligPrivat Samarbeid) med hensikt å etablere et nytt tunneløp
5. OPS-prosjektet skal også inkludere finansieringsløsninger

Frøya kommune forutsetter at valg av løsning og gjennomføring må skje i tett dialog med og med konsensus fra kommune, næringsliv og andre samfunnsinteresser.

Frøya kommune støtter uttalelsen fra Frøya Næringsforum av 09.04.21.

Det bes om at det foretas en ROS-analyse så raskt som mulig i henhold til rapporten og anbefalingen fra Sweco for å få bedre beslutningsgrunnlag.

Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken beredskapsløsning/tiltak som iverksettes straks hvis Frøyatunnelen må stenges for et visst tidsrom pga. en alvorlig hendelse. Som kjent er det ingen infrastruktur for beredskap mellom Frøya og Hitra i dag.

#### Sammendrag av rapporter fra Norconsult og Bjerkan & Stav (mai 2021)

- Safetecs analyse konkluderer med at selv med alle foreslåtte tiltak vil ikke risikoen være ivaretatt for trafikanter som må gå ut av kjøretøyet og evakuere til fots ved en brann midt i tunnelen. For en tunnel med 10 % stigning, en lengde over 5 km og en høy tungbil-andel på +20 %, vil man for å oppnå tilstrekkelige forhold for selvberging ved en brann i midtre del av tunnelen, være nødt til å etablere en separat nødutgang/rømnings-tunnel ut til det fri. Analysen foreslår å **vurdere** evakueringsrom som et tiltak for å bedre selvberging
- En forutsetning for å akseptere fravik er at en alternativ løsning «...vil føre til likeverdig eller forbedret sikkerhet» (§ 8, 2. ledd), noe som må **dokumenteres gjennom en risikoanalyse**
- Safetecs analyse **har kun foreslått tiltak med evakueringsrom som en mulighet, og konkluderer ikke** om en slik løsning vil gjøre at risiko for tunnelen, og da spesifikt selvbergingsprinsippet blir ivaretatt ved en slik løsning. **Det må gjøres videre vurderinger** av en slik løsning for å konkludere med at dette vil gi likeverdig eller forbedret sikkerhet i tunnelen slik at selvbergingsprinsippet er ivaretatt
- I Safetecs rapport nevnes en rekke tekniske tiltak **som beskrives som et minimum** av hva som må iverksettes for å lette selvberging med dagens utforming av tunnelen. Fra **Aas Jacobsens** foreslåtte tiltak **mangler** det fra denne listen tiltakene **utbedring av slukkevann, ledelist med lys i hofte høyde, infrarøde kameraer og røyksensor som gjenkjenner branngasser**. Det kommer ikke frem av de gjennomgåtte notatene til Aas Jacobsen hvorfor disse tiltakene ikke anbefales gjennomført
- Det påpekes at de anbefalte tiltakene i liten grad bygger videre på den totale risikovurderingen gjennomført av Safetec. I forslagene til anbefalte tiltak fra **Aas Jacobsen** er **det ikke gjort noen vurdering av det helhetlige risikobildet til tunnelen, eller selvbergingsprinsippet** og om dette vil være på et akseptabelt nivå med de foreslåtte utbedringene og sikkerhetstiltakene
- I vedlegg I, pkt. 1.1.3. går det frem at det i gitte tilfeller **skal utarbeides en risikoanalyse**. Det gjelder for eksempel **dersom tunnelen har et «spesielt særtrekk»** når det gjelder:

- **tunnellengde,**
- **vertikal eller horisontal profil,**
- **adkomsttid for redningstjenesten, og**
- **nærvær og prosentandel av tunge lastebiler**

Flere parametre enn de som er nevnt er listet opp i bestemmelsen.

- Det fremstår som klart at Frøyatunnelen har spesielle særtrekk når det gjelder flere av de nevnte parametre slik at **en risikoanalyse er nødvendig her**. Dette underbygges også av at tunnelen er definert som en risikotunnel av Statens vegvesen
- **Av TSF § 8, 2. ledd går det frem at risikoanalyse uansett kreves dersom forskriftens sikkerhetsløsninger ikke lar seg gjennomføre og alternative tiltak må velges**
- Dette kan, etter vår mening, **ikke forstås dit hen at Safetec finner en løsning med evakueringsrom akseptabel**. Tvert imot må dette undergis **en nærmere vurdering** hvis det er aktuelt, og det må knyttes en risikoanalyse til, hvor det også blir vurdert om evakueringsrom vil føre til likeverdig eller forbedret sikkerhet. **Noen slik analyse foreligger ikke**
- I vurdering av samfunnssikkerhet og beredskap beskriver Sweco et behov for å oppdatere risiko og sårbarhetsanalyse for tunnelen. Det er i Swecos rapport ikke gjort videre vurdering av trafiksikkerheten for de ulike tunnelalternativene. **Sweco foreslår** at man i neste fase og så raskt som mulig **gjennomfører en grundig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)**. Rapporten omfatter i liten grad en vurdering av sikkerhetstiltak i tunnelen utover dette

## Sårbarhet

- Det er viktig også å belyse Frøya tunnelens betydning ut fra et samfunnssikkerhetsperspektiv. Tunnelen er den eneste vegen som muliggjør å komme seg fra øyen. Tunnelen vurderes dermed å være et svært sårbart punkt i forhold til å opprettholde transportinfrastrukturen
- Gjennom brannvesenets beredskapsanalyse utarbeidet i 2020 er det identifisert behov knyttet til kompetanseutvikling gjennom øvelser og ikke minst knyttet til tilpasset materiell for innsats i tunnel. Disse avdekkede forholdene kan medføre at en brann relatert hendelse i tunnelen medfører større konsekvens
- En stenging av tunnelen vil ha stor betydning i et samfunnssikkerhetsperspektiv for Frøya kommune. Et moment er at pendling for både arbeidstakere og skoleelever vil stoppe, og at eksporten av sjømatprodukter stopper opp med tilhørende svært store økonomiske tap
- En slik hendelse vil følgelig også påvirke **nødetatenes mobilitet** til og fra Frøya. Ambulansetransport med bil fra Frøya vil ikke bli mulig, og det samme vil gjelde for Politiet som har sitt lensmannskontor på Hitra. Eventuelt bistandsbehov, ved større brann og ulykkesrelaterte hendelser, fra brannvesenet på Hitra vil heller ikke kunne utøves. Det vil heller ikke være mulig for innbyggerne å nå den ordinære Legevakten i Orkdalsregionen ved behov
- Videre vil varetransport av matvarer, medisiner mv. inn til Frøya også stoppe opp
- I denne sammenheng er det også naturlig å påpeke **beredskapsansvaret** som stilles **Fylkeskommunen** gjennom *Forskrift for sivil transportberedskap* (FOR-2005-06-14-548)
- Det er gjennomført flere studier om bruk av evakueringsrom i senere tid. Ingen av studiene slik de foreligger konkluderer med at evakueringsrom er en akseptabel løsning i alle tilfeller, men viser at tiltaket kan ha effekt for å tilrettelegge for selvbergning. **«Evakueringsrom må ses i forhold til sikkerhetssystemene i tunnelen som helhet»**
- ***For at det skal kunne konkluderes om en løsning med evakueringsrom er akseptabel for å ivareta selvbergingsprinsippet, samt hvilke andre konkrete risikoreduserende tiltak som må etableres for å oppnå et tilfredsstillende sikkerhetsnivå i dagens tunnel, må det gjennomføres egen vurdering av dette der de lokale forholdene og et helhetlig konsept av***

*tiltak, inkludert evakueringsrom for tunnelen vurderes. Denne vurderingen vil også danne underlag for å søke fravik fra TSF fra krav om at det ikke skal bygges nødutgang uten fluktnveg til det fri*

- Sweco påpeker at deres vurderinger er gjort uten tilgang til en ROS-analyse med vurdering av beredskapssituasjonen i de ulike alternativene

**Utdrag brev til Tr.FK 08.06.21:**

Frøya kommune fattet vedtak (over) basert på det som har blitt anbefalt i Safetec-rapporten fra 2019, vurderinger Aas Jakobsen gjør i sin rapport samt anbefalinger fra Sweco i rapport fra 2021.

- Safetecs analyse konkluderer med at selv med alle foreslåtte tiltak vil ikke risikoen være ivaretatt for trafikanter som må gå ut av kjøretøyet og evakuere til fots ved en brann midt i tunnelen. For en tunnel med 10 % stigning, en lengde over 5 km og en høy tungbil-andel på +20 %, vil man for å oppnå tilstrekkelige forhold for selvberging ved en brann i midtre del av tunnelen, være nødt til å etablere en separat nødutgang/rømnings-tunnel ut til det fri. Analysen foreslår å *vurdere* evakueringsrom som et tiltak for å bedre selvberging, de *konkluderer ikke*
- En forutsetning for å akseptere fravik er at en alternativ løsning «...vil føre til likeverdig eller forbedret sikkerhet» (§ 8, 2. ledd), noe som må dokumenteres gjennom en risikoanalyse
- For at det skal kunne konkluderes om en løsning med evakueringsrom er akseptabel for å ivareta selvbergingsprinsippet, samt hvilke andre konkrete risikoreduserende tiltak som må etableres for å oppnå et tilfredsstillende sikkerhetsnivå i dagens tunnel, må det gjennomføres egen vurdering av dette der de lokale forholdene og et helhetlig konsept av tiltak, inkludert evakueringsrom for tunnelen vurderes. Denne vurderingen vil også danne underlag for å søke fravik fra TSF fra krav om at det ikke skal bygges nødutgang uten fluktnveg til det fri
- I dialog med Vegdirektoratet ble det opplyst om at de kommer med nye presiseringer/ krav og ei ny check-liste for søknader. Planlagt dato er 15. juni, dvs samme dag som saken skal behandles i Fylkestinget
- I vedtak fattet av Hovedutvalg for veg (HUV) – 26-27.05.2021 – ble det vedtatt at Fylkestinget ber fylkesrådmann om å gå i dialog med Frøya kommune om finansiering av en rømnings-tunnel, med bidrag fra kommune, næringsliv og andre. Det har vi en god prosess på, men vi kan ikke si at vi har kommet i mål

Med tanke på det som fremmes i punktene (over), den korte tidsfristen mtp alternativ finansiering av rømnings-tunnel samt Vegdirektoratets beskjed om at det kommer ny dokumentasjon ila juni, finner vi det hensiktsmessig at saken utsettes. **Derfor ber vi om at saken utsettes.**

**Fylkestinget – sak 35/21, 17.06.21 – fattet følgende 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 **rømnings-tunnel** 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.

#### **Kommunestyret 24.06.2021**

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 til å engasjere ressursperson til å drive jobben i sommer

#### **Teams-møte med Fylkeskommunen – 25.06.2021**

- Viktige spørsmålsstillinger:
- 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

**Møte med næringslivet Frøya/ Hitra – 12.08.2021**

- Utgangspunkt i Fylkestingets vedtak
- Oppgradering av eksisterende tunnellop + bygging av en ny rømningstunnel parallelt med dagens løp er anslått til å koste om lag 1,1 milliarder
- Fylkeskommunen har omlag 700 millioner kroner til prosjektet. Dette er de planlagte midlene til rehabiliteringen + den momskompensasjon fylkeskommunen vil motta dersom de er byggherre på hele prosjektet
- I tillegg vil de vurdere hva de sparer ved:
  - Å bygge rømningstunnelen først. Bruke den til kolonnekjøring i den perioden de rehabiliterer Frøya-tunnelen, noe som gir en mer effektiv rehabiliteringsprosess
  - De slipper å bygge rømningsrom i Frøya-tunnelen, fordi en da får fluktveier over i det nye rømningsløpet
  - En slipper å investere i beredskapsfergeleier
- Gitt dette regnestykket mangler et sted mellom 300 og 400 millioner kroner i medfinansiering

Uten at noen har forpliktet seg ble utgangspunktet for diskusjonen en fordeling 50/50 mellom næringsliv og kommune, dvs 150-200 millioner på hver.

**Mulige betalingsmodeller**

- a) Betaling «up-front» – betale og bli ferdig med det...
- b) En betaling for bruk – altså en avgift på næringstrafikk
- c) En annen form for betaling fordelt over noen år, f.eks. en modell der næringslivet sammen tar opp et lån på det nødvendige beløpet. Deretter betales det ned over 10 (?) år fordelt på de deltakende bedriftene etter en forhåndsbestemt nøkkel, f.eks. omsetning

Vi har dårlig tid. Saken skal behandles igjen på Fylkestingets møte i oktober. Det betyr i praksis at vi vil forhandle med fylkeskommunen før den tid (sannsynligvis i september).

**Diskusjonen**

- Usikkerhet rundt tallene – kvalitetssikring av totalkostnaden. Dette er noe som Fylkeskommunen skulle arbeide med. Forhåpentlig får vi svar i onsdagens møte
- Næringslivet foretrekker en betalingsløsning med betaling pr. passering
- For bedrifter som ikke har så mange passeringer bør det finnes en annen modell, f.eks. sum pr år
- Det skal undersøkes med Vegamot om løsning for registrering av passeringer. Alternativet er en tillitsbasert ordning og månedlige innbetalinger fra bedriftene. Passer oss for ikke å få for høye administrasjonskostnader
- Det skal også undersøkes om bedriftene får skattemessig fradrag for kostnaden
- Møtet var tydelig på at ev. usikkerhet i prosjektet tas av Fylkeskommunen
- Utfordring å finne en solidarisk betalingsmodell

**Forhandlingsmøte med Fylkeskommunen 18.08.2021**

**Agenda:**

1. Avklare faktagrunnlag
  - a. Hva forstår vi med løsninger for rømningstunnel/beredskapstunnel? Avklare forventninger/behov (TRFK og Frøya kommune)
  - b. Trafikkavvikling under evt. stengninger (TRFK)

- c. Avklaring av spm til Vegdirektorat knyttet til forskriften og krav i vegnormaler (TRFK)
2. Pågående arbeid – status
  - a. Kvalitetssikring av kostnader (TRFK)
  - b. Tidsplan, alternativer for rekkefølge for gjennomføring (TRFK)
  - c. Oppdatering av notat om helhetlig vurdering av risiko og andre forhold (TRFK)
  - d. Evt. kontakt med næringsliv om interesse/muligheter for medfinansiering – (Frøya kommune)
3. Avklare videre prosess forhandlinger – hva må på plass før en evt avtale (TRFK, Frøya kommune)
4. Eventuelt
5. Møteplan forhandlingsmøter: a. Forslag: 25/8, 1/9, 8/9, 15/9 – alle dager kl 0800 – 1000.

1.a) Oddveig Kipperberg orienterte kortfattet om ulikhetene mellom rømningstunnel og beredskapstunnel, samt deres mulige funksjoner, slik at vi fikk en felles forståelse for hva de ulike tunnelene er. Utstyrmessig er det stor forskjell på rømningstunnel og beredskapstunnel, da en rømningstunnel er tilrettelagt for en rømning av trafikanter til fots, mens en beredskapstunnel kan ha evakuering av trafikanter, samt mulighet til å ha midlertidig trafikkavvikling ved noen typer hendelser.

1.b) Stenginger ved hendelser i tunnelene vil variere, både med tanke på hendelsesomfang og tid. I tillegg må man ta høyde for utstyrsnivå, beredskap og kontraktskrav. Enhver håndtering av hendelser som kan oppstå er definert i tunnelenes beredskapsplan, og det er naturlig nok sikring av skadested, førsteinnsats og varsling til trafikanter i forhold til selvredning som har førsteprioritet. Modellen som ble vist på møte kan gi en visualisering av tidslinjen fra en hendelse oppstår til en eventuell ledebil er på stedet og kan iverksette kolonnekjøring.

Vi oppfattet møtedeltakerne som forståelsesfull i møte, både med tanke på avklaringer hva gjelder ulikhetene ved rømningstunnel og beredskapstunnel, i tillegg til tidsperspektivet i forbindelse med hendelser, og den tiden det eventuelt vil ta å iverksette en eventuell kolonne gjennom tunnelen. Slikt det ble presentert, så vil det ved de fleste hendelser være slik at tunnelen kan åpne for ordinær trafikk før en beredskapstunnel kan settes trafikk på.

1.c) Terje Sundfær orienterte kort at administrasjonen har bedt Vegdirektoratet om en avklaring på noen spørsmål som har vært diskutert tidligere. Dette er hovedsakelig spørsmål tilknyttet tolkningen av Tunnelsikkerhetsforskriften. Når svaret fra Vegdirektoratet foreligger så kan dette tilgjengeliggjøres til deltakerne som deltar i forhandlingene.

2.a) Frank A. Lien orienterer om kvalitetssikringene omkring kostnader for prosjektet. Sweco ble i juni bedt om å ta oppdraget av kvalitetssikring av kostnadene i prosjektet. Oppdraget er få en bedre sikkerhet i tallene, slik at anslaget blir sikrere. I og med at skrivefristen for saken er i midten av september, det vil si at Sweco i praksis har to uker på oppdraget. Det ble stilt spørsmål omkring usikkerheten omkring tallene som foreligger, og at man må få et tilstrekkelig grunnlag, slik at man har noe å forholde seg til. Usikkerheten i prosjektet er krevende, og verken næringsliv, kommune eller Trøndelag fylkeskommune kan bære den aktuelle usikkerheten i prosjektet slik situasjonen er pr. nå. Næringslivet poengterer samtidig at det for deres del ikke er viktig å få bygget en rømningstunnel/beredskapstunnel før hovedtunnelen oppgraderes.

Vi oppfattet samtidig at næringslivet er interessert i å bidra økonomisk i tilfelle det blir en beredskapstunnel, og samtidig forventes det at det er gode og effektive rutiner hva gjelder etablering av ledebil og kolonnekjøring. Som nevnt ovenfor er det vanskelig å få noen til å forplikte seg når usikkerheten er slik den er, og at det ikke vil være mulig å få til en avtale med tanke på den usikkerheten som er pr. nå.



Det anbefales at alle prater med sine respektive kontakter (politikere/næringsliv) om risiko/usikkerheten og garantier i prosjektet.

2.b) Bjørn Erik Andersson viste en tentativ tidsplan for de ulike alternativene. I tilfelle en beredskapstunnel skal etableres før oppgraderingen av Frøyatunnelen gjennomføres, så vil en kunne starte på oppgraderingen av Frøyatunnelen i 2028. Tunneloppgraderingen skal gjennomføres innen 01.01.2025, og vi kan risikere utfordringer med brukstillatelsen for tunnelen om det ikke utbedres innen fristen.

2.c) Møtedeltakerne opplyses om at vi jobber med et dokument for tunneloppgraderingen, der en helhetlig vurdering, risiko og andre forhold blir beskrevet.

2.d) Bjarne Håkon Hanssen orienterer om at næringslivet er villig til å bidra økonomisk, men pr. nå er usikkerheten for stor. Bjarne Håkon formidlet at næringslivet ønsker en så billig tunnel som mulig, og at de har startet en diskusjon. Størrelsen som blir nevnt er på 200mnok. Det er spørsmål om hvordan pengene skal komme inn i prosjektet, og at ulike modeller til innkreving er diskutert.

3) Diskutert over

4) ingen innspill.

5) ingen kommentarer på foreslåtte datoer til møteplan. Vegdirektøren kaller inn til møter på de foreslåtte datoene.

### Forhandlingsmøte med Fylkeskommunen 01.09.2021

- Kristin: Info i KST, venter på kvalitetssikrede tall. Politikerne er klare på at risikoen skal tas av Fylkeskommunen. Sikre tall må på plass innen kommunen tar stilling til en sum man kan forplikte seg til
- Eva: Sum? Forplikte seg fra kommunens side? Rehabilitering av Frøyatunnelen tar TrFK kostnaden for, men ikke beredskapstunnelen (risikoen)
- «Økt nivå på beredskap» - som FK har et sterkt ønske om. Er det urimelig at kommunen tar noe risiko eller garantiansvar i den sammenhengen. Det er jo et mer-ønske fra kommunen
- Kristin: Det er en beredskapstunnel vi snakker om og ikke en rømningstunnel?
- Eva: I vedtaket i Fylkeskommunen: Rømningstunnel. Det får en vesentlig betydelse for totalkostnaden. En kjørbar rømningstunnel eller en beredskapstunnel? Det er vel en mellomting
- Nils: Bruk vs utforming – Oddveig i siste møte. Veldig tydelig på hva vi snakker om
- Ikke en næringsoppgave – BHH – beredskap – Ekstra 200 millioner fra næringslivet. Glem det! Da kan vi legge ned prosessen her og nå
- Oddveig: Fylkestingets vedtak – rehabilitering begge tunnelene (Frøya- og Hitratunnelen) snarest ihht forskriften. Det som er nødvendig. Frøyatunnelen haster. Punkt 3 i vedtaket: Positiv til etablering av en rømningstunnel – ansvar ligger på kommunen og næringslivet. Om kommunen ønsker et prosjekt utover det som er vedtatt, må kommunen/ næringslivet ta ansvar, dvs risiko
- Eva: Politikerne i Hovedutvalget: Kommunen har også et ansvar for beredskap
- Kristin: Vi tar ansvar mtp medfinansiering
- Eva: Tak – for hvor mye Frøya kommune / næringsliv kan gå inn i prosjektet med, inkl en risikoavsetning. Bli enig om «taket»?
- Billy: ansvar for beredskapen – kommunen – har lest ....for sivil beredskap ..... Har kommunen et utøket ansvar?
- OK: Roan – ras – bedrift hardt rammet, nødslakte – Politikerne tydelige på våre lovpålagte oppgaver, dvs skoleskyss.
- Nils: Skal vi ta ansvar for Fylkeskommunens kalkyler? Ta risikoen +25%?

- Frank: Sweco, tidspress, fra forprosjektnivå til kommuneplannivå på 4-6 uker, er vanskelig. Sweco tegner, får anslag i neste uke, en rapport som sier hva vi tror kostnadene vil være, +/- 25% i usikkerhet. Frank viser en regneøvelse – kostnadsfordeling – Hvor står vi ut ifra diskusjonen – bidrag og risiko

	Kostnad	FK andel	Lokal andel	Merknad	
TSF først, rømningsløp sist	Tiltak TSF	565	565	18 mnd anlegg, u/ trafikkavv.	
	Rømningsløp med følgetiltak	704		704	
	MVA-komp	141	141	141	
	<b>Rest å finansiere</b>	<b>563</b>	<b>706</b>	<b>563</b>	
	Lokal garanti, med risiko			563	
	Lokal garanti, uten risiko			704	25% påslag, ref anslag
	Lokal garanti, sikring FK			788	40% påslag, høy risiko

- Rest å finansiere: 563 millioner + risiko – men det er Worst Case ut ifra de tall vi kjenner i dag
- BHH: Kostnad for beredskapsfergeleier må trekkes i fra, hva med rømningsrom? Kostnad for det? Rekkefølgebesparinger – hvor er det?
- Frank: kommentar til BHH – kostnader beredskapsfergeleie kunne vært tatt med, men ikke vesentlige kostnader – mobile fergekai 10 mill i innkjøp + et par millioner for tilrettelegging
- I 563 millioner ligger rømningsrom – men bygges så at de kan bli tilkoblingsløp til rømningstunnel
- BHH: Forstår ikke hvorfor det skal bygges evakueringsrom. Tverrslag for beredskapstunnel?
- Kristin: BHH og kostnad for beredskap og beredskapsfergeleier – de er innsparende for prosjektet – fergeberedskap og kostnader for det – det slipper TrFK. Må legges inn i totalsummen. Har dere sjekket med Vegdirektoratet om evakueringsrommene er tilstrekkelig ihht Tunnelsikkerhetsforskriften?
- Eva: ferge er en del av arbeidet nå. Også Minofas. Det blir med i saken
- JBB: Det er ikke krav – ihht TSF – å etablere hverken rømningstunnel eller evakueringsrom.
- Eva ønsker tilbakemelding på rekkefølgen, dvs først rehabilitering av Frøyatunnelen siden beredskapstunnel
- Ønskelig fra Fylkeskommunen at Frøya er med i en videre dialog om å få på plass en avtale og at avtale/ intensjonsavtale kan legges fram i saken til Fylkestinget (oktober)
- Kristin: Vi må komme lengre i kvalitetssikring av tall. Ta opp i KST om om vi skal delta i finansieringen, også ta ansvar for risiko. Også rekkefølge med Frøyatunnelen først
- Anslag tirsdag 7. september –Neste ukes møte flyttes til fredag 10. september
- JBB oversender svar fra Vegdirektoratet når de foreligger.
- Eva må ha noe form for svar fra Frøya innen Fylkestingsmøtet og skal legges inn i saken
- Modeller for innkreving, kostnadsfordeling, tar tid. Finne en rettfærdig ordning
- BHH: Vegamot er ikke en samarbeidspartner og de kan ikke kreve inn bompenger. Kreves noen form for frivillig ordning
- Eva kommer med forslag på avtale mellom Frøya kommune og TrFK

### Internt møte 08.09.21

- BHH: Problemstilling – Vi har ikke et klart bilde av kostnadene, men om de stemmer, så er tallene de samme som i Fylkestingssaken. Kostnadene for bygging av beredskapsfergeleier må inn i vurderingen. Beredskapstunnel først ga en kostnadsbesparelse, men de argumenterer godt for at besparelsen er minimal. Beredskapsrom. Hva er det? Aas Jakobsen har budsjettet med 2 millioner pr rom. Usikkerheten – 704 millioner – blir en helt annen diskusjon. Vi må ha en fornuftig modell for innkreving. Kan ikke bruke nummersøk for å registrere firmabiler/ yrkestrafikk som ikke er tunge kjøretøy. Må vi etablere bommer etc., blir det fort en sak for Stortinget

- Vegamot har regnet på det: totalinvestering 400 mill, rente 5,5%, kun tungtransport som finansierer, 15 år, ÅDT 500, 218 kr pr passering
- Runar: Tre elementer; 1. Totalramme, 2. Hva fra kommunen, 3. Hva fra næringslivet
- Kristin: Det finnes en smertegrense for hvor mye kommunen kan gå inn med. Diskusjon i FSK i neste møte. Men, hva er totalsummen? Indikere et nivå, allerede på tirsdag i neste uke (FSK)
- Roger: Hva kan kommunen greie? Har vi lov? Vi kan ikke ta opp lån. Må finansieres av egne midler. Har hatt dialog med Statsforvalteren om det
- Ulike finansieringsløsninger ble diskutert
- Vi aksepterer at rehabilitering av Frøyatunnelen kommer først, beredskapstunnel etterpå. Fornuftig rekkefølge
- Konstruktiv dialog i næringslivet
- Beredskap for fylkesveier er ikke et kommunalt ansvar
- Safetec – rapporten/ risikoanalyse – den er tydelig i sin konklusjon. Hvordan vurderes det opp mot Fylkeskommunens vurderinger og Sintef-rapporten?

### Avtaleforslag fra Fylkeskommunen – 09.09.2021

Mottok forslag til avtale mellom kommunen og Fylkeskommunen

### Forhandlingsmøte med Fylkeskommunen 10.09.2021

- Frank Axel: Kostnader - Anslagsmøte gjennomført tirsdag 7. september, Aas Jakobsen deltok, prisgivere internt og eksternt, repr. fra Sweco, Bestilling Sweco – kommuneplannivå - +/- 25% usikkerhet i tallmaterialet
- Tidligere: kostnader på 700 millioner for alternativ 6, beredskaps/ rømningstunnel
- Ny kalkulasjon: forventet kostnad: 890 millioner. Hva ligger i summen: Vi vet mere, mer detaljert og ved anslagsberegninger, prisen alt vi vet og ikke vet. «Ikke vet-kostnaden» er priset høyere enn i tidligere anslag. Usikkerheten er stor. Det er riktig når vi bruker denne metoden. Tidligere 35-40 mill i usikkerhetstillegg, det var også svakheten med det tidligere anslaget/ vurderingen. Basisverdien før vi legger på «det vi ikke vet» - har en forskjell på +70-80 millioner sammenlignet med tidligere anslag. «Det vi ikke vet» prisen til + 180 millioner
- Alt basert på foreløpige tall. Anslagsrapporten er ikke helt klar
- Eva: Anslag er en metode som alle veiutbyggere bruker når de gjør prisvurderinger i prosjekt. Velprøvd og anerkjent metode. Prisgivere er hentet fra folk som arbeider med slike prosjekter i hverdagen
- Det beregnes usikkerhet på hver post
- Kristin: Betydelig tall for usikkerhet – 190 mill
- BHH: Utgangspunktet var på 563 millioner tidligere. I dag er det vurdert til 712 millioner
- Dvs 712 mill +/- 25% usikkerhet
- Det som det er regnet på er en tunnel som skal fungere som en rømningstunnel men som også kan benyttes til kolonnekjøring med ledebil
- Om man skal anlegge en beredskapstunnel uten kolonnekjøring, så må den tilfredsstillende TSF sine krav. Den risikoreduserende effekten kolonnekjøring vil ha, erstatter kravene i TSF
- FA: Det er en minimumstunnel Sweco har fått i oppdrag å utrede. Samme breddeprofil - 5,5 m tunnel
- Safetec sin rapport er bastant i sin konklusjon
- Evakueringsrom: Vi foreslår det – i tillegg til. Vegdirektoratet sier at det ikke er tillatt. Men – partene er i dialog om å endre teksten i forskriften. Det bør være et tiltak som øker sikkerheten, selv om det ikke er utgang i det fri. Det jobbes også internasjonalt for å endre teksten, dvs at det kan bygges tilfluktsrom

- Tverrforbindelser blir planlagt pr 500 m, i hht Aas Jakobsen sine beregninger
- FA: generelt er anslagsrapporten unntatt offentlighet. Bedriftsinterne forhold, deres erfaring. Blir den offentlig blir det kjent hvordan de beregner sine priser. Men kommunen får oversendt et notat, utdrag med det som kan offentliggjøres
- OK: Utkast til avtale - Forslaget er et minimum av forhold som må avtales. Momskompensasjon – forhåndsavklaring med skattemyndighetene. TrFK forholder seg til en avtalepart – Frøya kommune. Må være forutsigbart. Enkeltaktører kan stille bankgarantier
- Risiko: To måter å ivareta det i en avtale; uventende hendelser/ overskridelser (totalt) eller et påslag, der Fylkeskommunen må ta det som overskrider det
- Vi har ikke økonomisk kapasitet å ta opp mere lån i Fylkeskommunen. Det må kommunen ta ansvar for, dvs likviditeten
- Eva: Hvor hyppig skal man betale? Store aktører som stiller garantier, finne løsning på det. Kommunens bakenforliggende avtaler med bedrifter bør gjøres kjent for TrFK og kan kanskje legges inn (garantier)
- De har saksbehandlingsfrist onsdag i neste uke. HUV-møte 29. september
- 20. oktober - Fylkestingmøte
- FA sender notat anslagsrapport innen lunsj på mandag
- Møte i neste uke? 15. sept. Ser vi behov for møte i neste uke, tar kommunen kontakt med Eva

### Økonomi – Perspektiv Frøya kommune

Økonomiske vurderinger blir fremlagt i møtet og er unntatt offentlighet. Parametre som er naturlig å evaluere:

- Kommunens økonomiske engasjement; del av totalkostnad (%) eller fast sum
- Som kontantbidrag «up-front» eller fordelt på flere år
- Varighet – 10, 15, 20 år
- Rentesats
- Dagens ÅDT (ÅrsDøgnTrafikk) og fremtidig utvikling
- ÅDT Tunge kjøretøy og yrkestrafikk

# SAKSFRAMLEGG

**Saksbehandler:** Nils Jørgen Karlsen  
**Arkivsaksnr.:** 21/1764

**Arkiv:** Q32 &47

## Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet  
Kommunestyret

## TUNNELREHABILITERINGEN - FORHANDLINGER

### Forslag til vedtak:

**Forhandlingsutvalg for tunnelrehabilitering gis mandat til videre forhandlinger i henhold til notat vedlagt saken.**

### Vedlegg:

- Referat forhandlingsmøte 18.08.2021
- Forslag avtale
- Informasjon fra Vegdirektoratet

### Saksopplysninger:

#### **Vedtak kommunestyret i Frøya kommune - 15.04.2021:**

*Basert på likelydende funn i analyser gjort av Sweco og Rambøll, spesielt begrunnet i sikkerhet og beredskap, anbefaler Frøya kommune følgende:*

1. *Frøyatunnelen suppleres med en rømningstunnel, som et minimumsalternativ*
2. *Rømningstunnelen finansieres av Trøndelag Fylkeskommune*

*Viser det seg at det finnes interesse fra lokalt næringsliv å bidra i etablering av en fullverdig tunnel, bør dette utredes raskt.*

3. *Etablering av en fullverdig tunnel må utredes*
4. *Frøya Næringsforum, som representant for lokalt næringsliv, tar ansvar for utredning og etablering av et OPS-prosjekt (OffentligPrivat Samarbeid) med hensikt å etablere et nytt tunnellop*
5. *OPS-prosjektet skal også inkludere finansieringsløsninger*

*Frøya kommune forutsetter at valg av løsning og gjennomføring må skje i tett dialog med og med konsensus fra kommune, næringsliv og andre samfunnsinteresser.*

*Frøya kommune støtter uttalelsen fra Frøya Næringsforum av 09.04.21.*

*Det bes om at det foretas en ROS-analyse så raskt som mulig i henhold til rapporten og anbefalingen fra Sweco for å få bedre beslutningsgrunnlag.*

*Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken beredskapsløsning/tiltak som iverksettes straks hvis Frøyatunnelen må stenges for et visst tidsrom pga. en alvorlig hendelse. Som kjent er det ingen infrastruktur for beredskap mellom Frøya og Hitra i dag.*

## **Sammendrag av rapporter fra Norconsult og Bjerkan & Stav (mai 2021)**

- Safetecs analyse konkluderer med at selv med alle foreslåtte tiltak vil ikke risikoen være ivaretatt for trafikanter som må gå ut av kjøretøyet og evakuere til fots ved en brann midt i tunnelen. For en tunnel med 10 % stigning, en lengde over 5 km og en høy tungbil-andel på +20 %, vil man for å oppnå tilstrekkelige forhold for selvberging ved en brann i midtre del av tunnelen, være nødt til å etablere en separat nødutgang/rømnings-tunnel ut til det fri. Analysen foreslår å **vurdere** evakueringsrom som et tiltak for å bedre selvberging
- En forutsetning for å akseptere fravik er at en alternativ løsning «...**vil føre til likeverdig eller forbedret sikkerhet**» (§ 8, 2. ledd), noe som må **dokumenteres gjennom en risikoanalyse**
- Safetecs analyse **har kun foreslått tiltak med evakueringsrom som en mulighet, og konkluderer ikke** om en slik løsning vil gjøre at risiko for tunnelen, og da spesifikt selvbergingsprinsippet blir ivaretatt ved en slik løsning. **Det må gjøres videre vurderinger** av en slik løsning for å konkludere med at dette vil gi likeverdig eller forbedret sikkerhet i tunnelen slik at selvbergingsprinsippet er ivaretatt
- I Safetecs rapport nevnes en rekke tekniske tiltak **som beskrives som et minimum** av hva som må iverksettes for å lette selvberging med dagens utforming av tunnelen. Fra **Aas Jacobsens** foreslåtte tiltak **mangler** det fra denne listen tiltakene **utbedring av slukkevann, ledelist med lys i hofte høyde, infrarøde kameraer og røyksensor som gjenkjenner branngasser**. Det kommer ikke frem av de gjennomgatte notatene til Aas Jacobsen hvorfor disse tiltakene ikke anbefales gjennomført
- Det påpekes at de anbefalte tiltakene i liten grad bygger videre på den totale risikovurderingen gjennomført av Safetec. I forslagene til anbefalte tiltak fra **Aas Jacobsen** er **det ikke gjort noen vurdering av det helhetlige risikobildet til tunnelen, eller selvbergingsprinsippet** og om dette vil være på et akseptabelt nivå med de foreslåtte utbedringene og sikkerhetstiltakene
- I vedlegg I, pkt. 1.1.3. går det frem at det i gitte tilfeller **skal utarbeides en risikoanalyse**. Det gjelder for eksempel **dersom tunnelen har et «spesielt særtrekk»** når det gjelder:
  - **tunnellengde,**
  - **vertikal eller horisontal profil,**
  - **adkomsttid for redningstjenesten, og**
  - **nærvær og prosentandel av tunge lastebiler**

Flere parametre enn de som er nevnt er listet opp i bestemmelsen.

- Det fremstår som klart at Frøyatunnelen har spesielle særtrekk når det gjelder flere av de nevnte parametre slik at **en risikoanalyse er nødvendig her**. Dette underbygges også av at tunnelen er definert som en risikotunnel av Statens vegvesen
- **Av TSF § 8, 2. ledd går det frem at risikoanalyse uansett kreves dersom forskriftens sikkerhetsløsninger ikke lar seg gjennomføre og alternative tiltak må velges**

- Dette kan, etter vår mening, **ikke forstås dit hen at Safetec finner en løsning med evakueringsrom akseptabel**. Tvert imot må dette undergis **en nærmere vurdering** hvis det er aktuelt, og det må knyttes en risikoanalyse til, hvor det også blir vurdert om evakueringsrom vil føre til likeverdig eller forbedret sikkerhet. **Noen slik analyse foreligger ikke**
- I vurdering av samfunnssikkerhet og beredskap beskriver Sweco et behov for å oppdatere risiko og sårbarhetsanalyse for tunnelen. Det er i Swecos rapport ikke gjort videre vurdering av trafiksikkerheten for de ulike tunnelalternativene. **Sweco foreslår** at man i neste fase og så raskt som mulig **gjennomfører en grundig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)**. Rapporten omfatter i liten grad en vurdering av sikkerhetstiltak i tunnelen utover dette

## Sårbarhet

- Det er viktig også å belyse Frøya tunnelens betydning ut fra et samfunnssikkerhetsperspektiv. Tunnelen er den eneste vegen som muliggjør å komme seg fra øyen. Tunnelen vurderes dermed å være et svært sårbart punkt i forhold til å opprettholde transportinfrastrukturen
- Gjennom brannvesenets beredskapsanalyse utarbeidet i 2020 er det identifisert behov knyttet til kompetanseutvikling gjennom øvelser og ikke minst knyttet til tilpasset materiell for innsats i tunnel. Disse avdekkede forholdene kan medføre at en brann relatert hendelse i tunnelen medfører større konsekvens
- En stenging av tunnelen vil ha stor betydning i et samfunnssikkerhetsperspektiv for Frøya kommune. Et moment er at pendling for både arbeidstakere og skoleelever vil stoppe, og at eksporten av sjømatprodukter stopper opp med tilhørende svært store økonomiske tap
- En slik hendelse vil følgelig også påvirke **nødetatenes mobilitet** til og fra Frøya. Ambulanse transport med bil fra Frøya vil ikke bli mulig, og det samme vil gjelde for Politiet som har sitt lensmannskontor på Hitra. Eventuelt bistandsbehov, ved større brann og ulykkesrelaterte hendelser, fra brannvesenet på Hitra vil heller ikke kunne utøves. Det vil heller ikke være mulig for innbyggerne å nå den ordinære Legevakten i Orkdalsregionen ved behov
- Videre vil varetransport av matvarer, medisiner mv. inn til Frøya også stoppe opp
- I denne sammenheng er det også naturlig å påpeke **beredskapsansvaret** som stilles **Fylkeskommunen** gjennom *Forskrift for sivil transportberedskap* (FOR-2005-06-14-548)
- Det er gjennomført flere studier om bruk av evakueringsrom i senere tid. Ingen av studiene slik de foreligger konkluderer med at evakueringsrom er en akseptabel løsning i alle tilfeller, men viser at tiltaket kan ha effekt for å tilrettelegge for selvberging. **«Evakueringsrom må ses i forhold til sikkerhetssystemene i tunnelen som helhet»**
- *For at det skal kunne konkluderes om en løsning med evakueringsrom er akseptabel for å ivareta selybergingsprinsippet, samt hvilke andre konkrete risikoreduserende tiltak som må etableres for å oppnå et tilfredsstillende sikkerhetsnivå i dagens tunnel, må det gjennomføres egen vurdering av dette der de lokale forholdene og et helhetlig konsept av tiltak, inkludert evakueringsrom for tunnelen vurderes. Denne vurderingen vil også danne underlag for å søke fravik fra TSF fra krav om at det ikke skal bygges nødutgang uten fluktveg til det fri*
- Sweco påpeker at deres vurderinger er gjort uten tilgang til en ROS-analyse med vurdering av beredskapssituasjonen i de ulike alternativene

## Utdrag brev til Tr.FK 08.06.21:

Frøya kommune fattet vedtak (over) basert på det som har blitt anbefalt i Safetec-rapporten fra 2019, vurderinger Aas Jakobsen gjør i sin rapport samt anbefalinger fra Sweco i rapport fra 2021.

- Safetecs analyse konkluderer med at selv med alle foreslåtte tiltak vil ikke risikoen være ivaretatt for trafikanter som må gå ut av kjøretøyet og evakuere til fots ved en brann midt i tunnelen. For en tunnel med 10 % stigning, en lengde over 5 km og en høy tungbil-andel på +20 %, vil man for å oppnå tilstrekkelige forhold for selvberging ved en brann i midtre del av tunnelen, være nødt til å etablere en separat nødutgang/rømnings-tunnel ut til det fri. Analysen foreslår å *vurdere* evakueringsrom som et tiltak for å bedre selvberging, de *konkluderer ikke*
- En forutsetning for å akseptere fravik er at en alternativ løsning «...vil føre til likeverdig eller forbedret sikkerhet» (§ 8, 2. ledd), noe som må dokumenteres gjennom en risikoanalyse
- For at det skal kunne konkluderes om en løsning med evakueringsrom er akseptabel for å ivareta selvbergingsprinsippet, samt hvilke andre konkrete risikoreduserende tiltak som må etableres for å oppnå et tilfredsstillende sikkerhetsnivå i dagens tunnel, må det gjennomføres egen vurdering av dette der de lokale forholdene og et helhetlig konsept av tiltak, inkludert evakueringsrom for tunnelen vurderes. Denne vurderingen vil også danne underlag for å søke fravik fra TSF fra krav om at det ikke skal bygges nødutgang uten fluktveg til det fri
- I dialog med Vegdirektoratet ble det opplyst om at de kommer med nye presiseringer/ krav og ei ny check-liste for søknader. Planlagt dato er 15. juni, dvs samme dag som saken skal behandles i Fylkestinget
- I vedtak fattet av Hovedutvalg for veg (HUV) – 26-27.05.2021 – ble det vedtatt at Fylkestinget ber fylkesrådmann om å gå i dialog med Frøya kommune om finansiering av en rømnings-tunnel, med bidrag fra kommune, næringsliv og andre. Det har vi en god prosess på, men vi kan ikke si at vi har kommet i mål

Med tanke på det som fremmes i punktene (over), den korte tidsfristen mtp alternativ finansiering av rømnings-tunnel samt Vegdirektoratets beskjed om at det kommer ny dokumentasjon ila juni, finner vi det hensiktsmessig at saken utsettes. **Derfor ber vi om at saken utsettes.**

### **Fylkestinget – sak 35/21, 17.06.21 – fattet følgende 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 **rømnings-tunnel** 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 rømnings-tunnel 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 tunellene som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften og fergeløsning Hitra-Aure i Økonomiplanen for 2022 – 2025.*

### **Kommunestyret 24.06.2021**

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 til å engasjere ressursperson til å drive jobben i sommer*

### **Teams-møte med Fylkeskommunen – 25.06.2021**

- Viktige spørsmålsstillinger:
- 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

### **Møte med næringslivet Frøya/ Hitra – 12.08.2021**

- Utgangspunkt i Fylkestingets vedtak
- Oppgradering av eksisterende tunneløp + bygging at en ny rømningstunnel parallelt med dagens løp er anslått til å koste om lag 1,1 milliarder
- Fylkeskommunen har omlag 700 millioner kroner til prosjektet. Dette er de planlagte midlene til rehabiliteringen + den momskompensasjon fylkeskommunen vil motta dersom de er byggherre på hele prosjektet
- I tillegg vil de vurdere hva de sparer ved:

- Å bygge rømningstunnelen først. Bruke den til kolonnekjøring i den perioden de rehabiliterer Frøya-tunnelen, noe som gir en mer effektiv rehabiliteringsprosess
- De slipper å bygge rømningsrom i Frøya-tunnelen, fordi en da får fluktveier over i det nye rømningssløpet
- En slipper å investere i beredskapsfergeleier
- Gitt dette regnestykket mangler et sted mellom 300 og 400 millioner kroner i medfinansiering

Uten at noen har forpliktet seg ble utgangspunktet for diskusjonen en fordeling 50/50 mellom næringsliv og kommune, dvs 150-200 millioner på hver.

### **Mulige betalingsmodeller**

- a) Betaling «up-front» – betale og bli ferdig med det...
- b) En betaling for bruk – altså en avgift på næringstrafikk
- c) En annen form for betaling fordelt over noen år, f.eks. en modell der næringslivet sammen tar opp et lån på det nødvendige beløpet. Deretter betales det ned over 10 (?) år fordelt på de deltakende bedriftene etter en forhåndsbestemt nøkkel, f.eks. omsetning

Vi har dårlig tid. Saken skal behandles igjen på Fylkestingets møte i oktober. Det betyr i praksis at vi vil forhandle med fylkeskommunen før den tid (sannsynligvis i september).

### **Diskusjonen**

- Usikkerhet rundt tallene – kvalitetssikring av totalkostnaden. Dette er noe som Fylkeskommunen skulle arbeide med. Forhåpentlig får vi svar i onsdagens møte
- Næringslivet foretrekker en betalingsløsning med betaling pr. passering
- For bedrifter som ikke har så mange passeringer bør det finnes en annen modell, f.eks sum pr år
- Det skal undersøkes med Vegamot om løsning for registrering av passeringer. Alternativet er en tillitsbasert ordning og månedlige innbetalinger fra bedriftene. Passe oss for ikke å få for høye administrasjonskostnader
- Det skal også undersøkes om bedriftene får skattemessig fradrag for kostnaden
- Møtet var tydelig på at ev usikkerhet i prosjektet tas av Fylkeskommunen
- utfordring å finne en solidarisk betalingsmodell

### **Forhandlingsmøte med Fylkeskommunen 18.08.2021**

#### **Agenda:**

1. Avklare faktagrunnlag
  - a. Hva forstår vi med løsninger for rømningstunnel/beredskapstunnel? Avklare forventninger/behov (TRFK og Frøya kommune)
  - b. Trafikkavvikling under evt stengninger (TRFK)
  - c. Avklaring av spm til Vegdirektorat knyttet til forskriften og krav i vegnormaler (TRFK)
2. Pågående arbeid – status
  - a. Kvalitetssikring av kostnader (TRFK)
  - b. Tidsplan, alternativer for rekkefølge for gjennomføring (TRFK)
  - c. Oppdatering av notat om helhetlig vurdering av risiko og andre forhold (TRFK)
  - d. Evt. kontakt med næringsliv om interesse/muligheter for medfinansiering – (Frøya kommune)

3. Avklare videre prosess forhandlinger – hva må på plass før en evt avtale (TRFK, Frøya kommune)
4. Eventuelt
5. Møteplan forhandlingsmøter: a. Forslag: 25/8, 1/9, 8/9, 15/9 – alle dager kl 0800 – 1000.

1.a) Oddveig Kipperberg orienterte kortfattet om ulikhetene mellom rømningstunnel og beredskapstunnel, samt deres mulige funksjoner, slik at vi fikk en felles forståelse for hva de ulike tunnelene er. Utstyrmessig er det stor forskjell på rømningstunnel og beredskapstunnel, da en rømningstunnel er tilrettelagt for en rømning av trafikanter til fots, mens en beredskapstunnel kan ha evakuering av trafikanter, samt mulighet til å ha midlertidig trafikkavvikling ved noen typer hendelser.

1.b) Stenginger ved hendelser i tunnelene vil variere, både med tanke på hendelsesomfang og tid. I tillegg må man ta høyde for utstyrsnivå, beredskap og kontraktskrav. Enhver håndtering av hendelser som kan oppstå er definert i tunnelenes beredskapsplan, og det er naturlig nok sikring av skadested, førsteinnsats og varsling til trafikanter i forhold til selvredning som har førsteprioritet. Modellen som ble vist på møte kan gi en visualisering av tidslinjen fra en hendelse oppstår til en eventuell ledebil er på stedet og kan iverksette kolonnekjøring.

Vi oppfattet møtedeltakerne som forståelsesfull i møte, både med tanke på avklaringer hva gjelder ulikhetene ved rømningstunnel og beredskapstunnel, i tillegg til tidsperspektivet i forbindelse med hendelser, og den tiden det eventuelt vil ta å iverksette en eventuell kolonne gjennom tunnelen. Slikt det ble presentert, så vil det ved de fleste hendelser være slik at tunnelen kan åpne for ordinær trafikk før en beredskapstunnel kan settes trafikk på.

1.c) Terje Sundfær orienterte kort at administrasjonen har bedt Vegdirektoratet om en avklaring på noen spørsmål som har vært diskutert tidligere. Dette er hovedsakelig spørsmål tilknyttet tolkningen av Tunnelsikkerhetsforskriften. Når svaret fra Vegdirektoratet foreligger så kan dette tilgjengeliggjøres til deltakerne som deltar i forhandlingene.

2.a) Frank A. Lien orienterer om kvalitetssikringene omkring kostnader for prosjektet. Sweco ble i juni bedt om å ta oppdraget av kvalitetssikring av kostnadene i prosjektet. Oppdraget er få en bedre sikkerhet i tallene, slik at anslaget blir sikrere. I og med at skrivefristen for saken er i midten av september, det vil si at Sweco i praksis har to uker på oppdraget. Det ble stilt spørsmål omkring usikkerheten omkring tallene som foreligger, og at man må få et tilstrekkelig grunnlag, slik at man har noe å forholde seg til. Usikkerheten i prosjektet er krevende, og verken næringsliv, kommune eller Trøndelag fylkeskommune kan bære den aktuelle usikkerheten i prosjektet slik situasjonen er pr. nå. Næringslivet poengterer samtidig at det for deres del ikke er viktig å få bygget en rømningstunnel/beredskapstunnel før hovedtunnelen oppgraderes.

Vi oppfattet samtidig at næringslivet er interessert i å bidra økonomisk i tilfelle det blir en beredskapstunnel, og samtidig forventes det at det er gode og effektive rutiner hva gjelder etablering av ledebil og kolonnekjøring. Som nevnt ovenfor er det vanskelig å få noen til å forplikte seg når usikkerheten er slik den er, og at det ikke vil være mulig å få til en avtale med tanke på den usikkerheten som er pr. nå.

Det anbefales at alle prater med sine respektive kontakter (politikere/næringsliv) om risiko/usikkerheten og garantier i prosjektet.

2.b) Bjørn Erik Andersson viste en tentativ tidsplan for de ulike alternativene. I tilfelle en beredskapstunnel skal etableres før oppgraderingen av Frøyatunnelen gjennomføres, så vil en kunne starte på oppgraderingen av Frøyatunnelen i 2028. Tunneloppgraderingen skal gjennomføres innen 01.01.2025, og vi kan risikere utfordringer med brukstillatelsen for tunnelen om det ikke utbedres innen fristen.

2.c) Møtedeltakerne opplyses om at vi jobber med et dokument for tunneloppgraderingen, der en helhetlig vurdering, risiko og andre forhold blir beskrevet.

2.d) Bjarne Håkon Hanssen orienterer om at næringslivet er villig til å bidra økonomisk, men pr. nå er usikkerheten for stor. Bjarne Håkon formidlet at næringslivet ønsker en så billig tunnel som mulig, og at de har startet en diskusjon. Størrelsen som blir nevnt er på 200mnok. Det er spørsmål om hvordan pengene skal komme inn i prosjektet, og at ulike modeller til innkreving er diskutert.

3) Diskutert over

4) ingen innspill.

5) ingen kommentarer på foreslåtte datoer til møteplan. Vegdirektøren kaller inn til møter på de foreslåtte datoene.

### **Forhandlingsmøte med Fylkeskommunen 01.09.2021**

- Kristin: Info i KST, venter på kvalitetssikrede tall. Politikerne er klare på at risikoen skal tas av Fylkeskommunen. Sikre tall må på plass innen kommunen tar stilling til en sum man kan forplikte seg til
- Eva: Sum? Forplikte seg fra kommunens side? Rehabilitering av Frøyatunnelen tar TrFK kostnaden for, men ikke beredskapstunnelen (risikoen)
- «Økt nivå på beredskap» - som FK har et sterkt ønske om. Er det urimelig at kommunen tar noe risiko eller garantiansvar i den sammenhengen. Det er jo et mer-ønske fra kommunen
- Kristin: Det er en beredskapstunnel vi snakker om og ikke en rømningstunnel?
- Eva: I vedtaket i Fylkeskommunen: Rømningstunnel. Det får en vesentlig betydelse for totalkostnaden. En kjørbar rømningstunnel eller en beredskapstunnel? Det er vel en mellomting
- Nils: Bruk vs utforming – Oddveig i siste møte. Veldig tydelig på hva vi snakker om
- Ikke en næringsoppgave – BHH – beredskap – Ekstra 200 millioner fra næringslivet. Glem det! Da kan vi legge ned prosessen her og nå
- Oddveig: Fylkestingets vedtak – rehabilitering begge tunnelene (Frøya- og Hitratunnelen) snarest ihht forskriften. Det som er nødvendig. Frøyatunnelen haster. Punkt 3 i vedtaket: Positiv til etablering av en rømningstunnel – ansvar ligger på kommunen og næringslivet. Om kommunen ønsker et prosjekt utover det som er vedtatt, må kommunen/ næringslivet ta ansvar, dvs risiko
- Eva: Politikerne i Hovedutvalget: Kommunen har også et ansvar for beredskap
- Kristin: Vi tar ansvar mtp medfinansiering
- Eva: Tak – for hvor mye Frøya kommune / næringsliv kan gå inn i prosjektet med, inkl en risikoavsetning. Bli enig om «taket»?
- Billy: ansvar for beredskapen – kommunen – har lest ....for sivil beredskap ..... Har kommunen et utøket ansvar?
- OK: Roan – ras – bedrift hardt rammet, nødslakte – Politikerne tydelige på våre lovpålagte oppgaver, dvs skoleskyss.
- Nils: Skal vi ta ansvar for Fylkeskommunens kalkyler? Ta risikoen +25%?
- Frank: Sweco, tidspress, fra forprosjektnivå til kommuneplannivå på 4-6 uker, er vanskelig. Sweco tegner, får anslag i neste uke, en rapport som sier hva vi tror kostnadene vil være, +/- 25% i usikkerhet. Frank viser en regneøvelse – kostnadsfordeling – Hvor står vi ut ifra diskusjonen – bidrag og risiko

		Kostnad	FK andel	Lokal andel	Merknad
TSF først, rømningsløp sist	Tiltak TSF	565	565		18 mnd anlegg, u/ trafikkavv.
	Rømningsløp med følgetiltak	704		704	
	MVA-komp	141	141	-	141
	<b>Rest å finansiere</b>	<b>563</b>	<b>706</b>	<b>563</b>	
	Lokal garanti, med risiko			563	
	Lokal garanti, uten risiko			704	25% påslag, ref anslag
	Lokal garanti, sikring FK			788	40% påslag, høy risiko

- Rest å finansiere: 563 millioner + risiko – men det er Worst Case ut ifra de tall vi kjenner i dag
- BHH: Kostnad for beredskapsfergeleier må trekkes i fra, hva med rømningsrom? Kostnad for det? Rekkefølgebesparinger – hvor er det?
- Frank: kommentar til BHH – kostnader beredskapsfergeleie kunne vært tatt med, men ikke vesentlige kostnader – mobile fergekaier 10 mill i innkjøp + et par millioner for tilrettelegging
- I 563 millioner ligger rømningsrom – men bygges så at de kan bli tilkoblingsløp til rømningsstunnel
- BHH: Forstår ikke hvorfor det skal bygges evakueringsrom. Tverrslag for beredskapstunnel?
- Kristin: BHH og kostnad for beredskap og beredskapsfergeleier – de er innsparende for prosjektet – fergeberedskap og kostnader for det – det slipper TrFK. Må legges inn i totalsummen. Har dere sjekket med Vegdirektoratet om evakueringsrommene er tilstrekkelig ihht Tunnelsikkerhetsforskriften?
- Eva: ferge er en del av arbeidet nå. Også Minofas. Det blir med i saken
- JBB: Det er ikke krav – ihht TSF – å etablere hverken rømningsstunnel eller evakueringsrom.
- Eva ønsker tilbakemelding på rekkefølgen, dvs først rehabilitering av Frøyatunnelen siden beredskapstunnel
- Ønskelig fra Fylkeskommunen at Frøya er med i en videre dialog om å få på plass en avtale og at avtale/ intensjonsavtale kan legges fram i saken til Fylkestinget (oktober)
- Kristin: Vi må komme lengre i kvalitetssikring av tall. Ta opp i KST om om vi skal delta i finansieringen, også ta ansvar for risiko. Også rekkefølge med Frøyatunnelen først
- Anslag tirsdag 7. september – Neste ukes møte flyttes til fredag 10. september
- JBB oversender svar fra Vegdirektoratet når de foreligger.
- Eva må ha noe form for svar fra Frøya innen Fylkestingsmøtet og skal legges inn i saken
- Modeller for innkreving, kostnadsfordeling, tar tid. Finne en rettferdig ordning
- BHH: Vegamot er ikke en samarbeidspartner og de kan ikke kreve inn bompenger. Kreves noen form for frivillig ordning
- Eva kommer med forslag på avtale mellom Frøya kommune og TrFK

### Internt møte 08.09.21

- BHH: Problemstilling – Vi har ikke et klart bilde av kostnadene, men om de stemmer, så er tallene de samme som i Fylkestingssaken. Kostnadene for bygging av beredskapsfergeleier må inn i vurderingen. Beredskapstunnel først ga en kostnadsbesparelse, men de argumenterer godt for at besparelsen er minimal. Beredskapsrom. Hva er det? Aas Jakobsen har budsjettert med 2 millioner pr rom. Usikkerheten – 704 millioner – blir en helt annen diskusjon. Vi må ha en fornuftig modell for innkreving. Kan ikke bruke nummersøk for å registrere firmabiler/ yrkestrafikk som ikke er tunge kjøretøy. Må vi etablere bommer etc., blir det fort en sak for Stortinget
- Vegamot har regnet på det: totalinvestering 400 mill, rente 5,5%, kun tungtransport som finansierer, 15 år, ÅDT 500, 218 kr pr passering
- Runar: Tre elementer; 1. Totalramme, 2. Hva fra kommunen, 3. Hva fra næringslivet

- Kristin: Det finnes en smertegrense for hvor mye kommunen kan gå inn med. Diskusjon i FSK i neste møte. Men, hva er totalsummen? Indikere et nivå, allerede på tirsdag i neste uke (FSK)
- Roger: Hva kan kommunen greie? Har vi lov? Vi kan ikke ta opp lån. Må finansieres av egne midler. Har hatt dialog med Statsforvalteren om det
- Ulike finansieringsløsninger ble diskutert
- Vi aksepterer at rehabilitering av Frøyatunnelen kommer først, beredskapstunnel etterpå. Fornuftig rekkefølge
- Konstruktiv dialog i næringslivet
- Beredskap for fylkesveier er ikke et kommunalt ansvar
- Safetec – rapporten/ risikoanalyse – den er tydelig i sin konklusjon. Hvordan vurderes det opp mot Fylkeskommunens vurderinger og Sintef-rapporten?

### **Avtaleforslag fra Fylkeskommunen – 09.09.2021**

Mottok forslag til avtale mellom kommunen og Fylkeskommunen

### **Forhandlingsmøte med Fylkeskommunen 10.09.2021**

- Frank Axel: Kostnader - Anslagsmøte gjennomført tirsdag 7. september, Aas Jakobsen deltok, prisgivere internt og eksternt, repr. fra Sweco, Bestilling Sweco – kommuneplannivå - +/- 25% usikkerhet i tallmaterialet
- Tidligere: kostnader på 700 millioner for alternativ 6, beredskaps/ rømningstunnel
- Ny kalkulasjon: forventet kostnad: 890 millioner. Hva ligger i summen: Vi vet mere, mer detaljert og ved anslagsberegninger, prises alt vi vet og ikke vet. «Ikke vet-kostnaden» er priset høyere enn i tidligere anslag. Usikkerheten er stor. Det er riktig når vi bruker denne metoden. Tidligere 35-40 mill i usikkerhetstillegg, det var også svakheten med det tidligere anslaget/ vurderingen. Basisverdien før vi legger på «det vi ikke vet» - har en forskjell på +70-80 millioner sammenlignet med tidligere anslag. «Det vi ikke vet» prises til + 180 millioner
- Alt basert på foreløpige tall. Anslagsrapporten er ikke helt klar
- Eva: Anslag er en metode som alle veiutbyggere bruker når de gjør prisvurderinger i prosjekt. Velprøvd og anerkjent metode. Prisgivere er hentet fra folk som arbeider med slike prosjekter i hverdagen
- Det beregnes usikkerhet på hver post
- Kristin: Betydelig tall for usikkerhet – 190 mill
- BHH: Utgangspunktet var på 563 millioner tidligere. I dag er det vurdert til 712 millioner
- Dvs 712 mill +/- 25% usikkerhet
- Det som det er regnet på er en tunnel som skal fungere som en rømningstunnel men som også kan benyttes til kolonnekjøring med ledebil
- Om man skal anlegge en beredskapstunnel uten kolonnekjøring, så må den tilfredsstille TSF sine krav. Den risikoreducerende effekten kolonnekjøring vil ha, erstatter kravene i TSF
- FA: Det er en minimumstunnel Sweco har fått i oppdrag å utrede. Samme breddeprofil - 5,5 m tunnel
- Safetec sin rapport er bastant i sin konklusjon
- Evakueringsrom: Vi foreslår det – i tillegg til. Vegdirektoratet sier at det ikke er tillatt. Men – partene er i dialog om å endre teksten i forskriften. Det bør være et tiltak som øker sikkerheten, selv om det ikke er utgang i det fri. Det jobbes også internasjonalt for å endre teksten, dvs at det kan bygges tilfluktsrom
- Tverrforbindelser blir planlagt pr 500 m, i hht Aas Jakobsen sine beregninger

- FA: generelt er anslagsrapporten unntatt offentlighet. Bedriftsinterne forhold, deres erfaring. Blir den offentlig blir det kjent hvordan de beregner sine priser. Men kommunen får oversendt et notat, utdrag med det som kan offentliggjøres
- OK: Utkast til avtale - Forslaget er et minimum av forhold som må avtales. Momskompensasjon – forhåndsavklaring med skattemyndighetene. TrFK forholder seg til en avtalepart – Frøya kommune. Må være forutsigbart. Enkeltaktører kan stille bankgarantier
- Risiko: To måter å ivareta det i en avtale; uventende hendelser/ overskridelser (totalt) eller et påslag, der Fylkeskommunen må ta det som overskrider det
- Vi har ikke økonomisk kapasitet å ta opp mere lån i Fylkeskommunen. Det må kommunen ta ansvar for, dvs likviditeten
- Eva: Hvor hyppig skal man betale? Store aktører som stiller garantier, finne løsning på det. Kommunens bakenforliggende avtaler med bedrifter bør gjøres kjent for TrFK og kan kanskje legges inn (garantier)
- De har saksbehandlingsfrist onsdag i neste uke. HUV-møte 29. september
- 20. oktober - Fylkestingmøte
- FA sender notat anslagsrapport innen lunsj på mandag
- Møte i neste uke? 15. sept. Ser vi behov for møte i neste uke, tar kommunen kontakt med Eva

## **Økonomi – Perspektiv Frøya kommune**

Økonomiske vurderinger blir fremlagt i møtet og er unntatt offentlighet. Parametre som er naturlig å evaluere:

- Kommunens økonomiske engasjement; del av totalkostnad (%) eller fast sum
- Som kontantbidrag «up-front» eller fordelt på flere år
- Varighet – 10, 15, 20 år
- Rentesats
- Dagens ÅDT (ÅrsDøgnTrafikk) og fremtidig utvikling
- ÅDT Tunge kjøretøy og yrkestrafikk

**Fra:** Jo Bernt Brønstad <[jobbr@trondelagfylke.no](mailto:jobbr@trondelagfylke.no)>  
**Sendt:** 9. september 2021 11:10  
**Til:** Nils Jørgen Karlsen  
**Kopi:** Eva Solvi  
**Emne:** VS: Spørsmål og avklaringer i forbindelse tunneloppgradering

Hei Nils  
Oversender med dette svaret fra Vegdirektoratet. Vi vil utdype svaret i møtet i morgen.

Med vennlig hilsen  
Jo Bernt Brønstad



**Jo Bernt Brønstad**

*Seksjonsleder*

Seksjon Investering og fornying, veg

Skype: [jobbr@trondelagfylke.no](mailto:jobbr@trondelagfylke.no)

74 17 86 96 / 934 64 773

74 17 40 00 (sentralbord)

[www.trondelagfylke.no](http://www.trondelagfylke.no)

---

**Fra:** Bjørn Ivar Isaksen <[bjorn.isaksen@vegvesen.no](mailto:bjorn.isaksen@vegvesen.no)>  
**Sendt:** torsdag 9. september 2021 07:24  
**Til:** Jo Bernt Brønstad <[jobbr@trondelagfylke.no](mailto:jobbr@trondelagfylke.no)>  
**Kopi:** Eva Solvi <[evasol@trondelagfylke.no](mailto:evasol@trondelagfylke.no)>  
**Emne:** SV: Spørsmål og avklaringer i forbindelse tunneloppgradering

Hei, Jo Bernt

Jeg viser til hyggelig telefonsamtale i går. Nedenfor finner jeg følgende spørsmålsstilling: Fylkeskommunen arbeider med et tunneloppgraderingsprogram på fv. 714, og fylkeskommunen ber om en bekreftelse fra Vegdirektoratet på at innslagspunktet for krav om nødutgang (rømningstunnel) er ÅDT 8000 med kompensierende tiltak som framgår i N500.

Jf. forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet § 10, hvor det heter: Vegdirektoratet eller den direktoratet delegerer myndighet til, kan gjøre unntak fra krav om nødutgang for tunneler kortere enn 10 km og med årsdøgntrafikk under 4 000 kjøretøy per kjørefelt dersom en risikoanalyse viser at tilsvarende eller bedre sikkerhet kan oppnås med alternative tiltak. Siden det i forskriften brukes formuleringen «årsdøgntrafikk under 4 000 kjøretøy per kjørefelt», er fylkeskommunens tolkning av innslagspunktet for krav om nødutgang korrekt.

Det er for øvrig verdt å nevne at vegnormalene gjelder anlegg av offentlig veg. Her er det tale om oppgradering av eksisterende veg, og dermed er det i første rekke forskriftskravene som må oppfylles. Forskriften viser til risikoanalyse, som en måte å treffe alternative risikoreduserende tiltak som vil føre til likeverdig eller forbedret sikkerhet. I en risikoanalyse er det hensiktsmessig å se hen til kravene i vegnormal N500 *Vegtunneler*.

Videre er det stilt spørsmål om tilfluktsrom (evakueringsrom). I forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet § 8 første ledd heter det: Tunneler som omfattes av forskriften skal oppfylle minstekravene til sikkerhet fastsatt i vedlegg I og II til forskriften. Om tiltak angående infrastrukturen heter det i vedlegg I pkt. 2.3.4: Tilfluktsrom uten utgang som fører til fluktveger til det fri, skal ikke bygges. Her er det ikke tale om hva som skal gjøres, men det er valgt å sette krav til hva som ikke skal gjøres. For øvrig er kravet ikke knyttet til andre betingelser utover virkeområdet gitt i § 2, og det er derfor korrekt å tolke kravet absolutt: Tilfluktsrom uten utgang som fører til fluktveger til det fri, skal ikke bygges.

Seksjon konstruksjonsteknikk

Med vennlig hilsen

Bjørn Isaksen

seksjonssjef





Dato: 18.08.2021

## REFERAT FORHANDLINGER FRØYATUNNELEN 18/8-2021

Deltakere: Terje Sundfær, Oddveig Kipperberg, Frank A. Lien, Jo Bernt Brønstad, Bjørn Erik Andersson, Kristin Furunes Strømskag, Beathe Sandvik Meland, Rune Kvilvang, Runar Sivertsen, Roger Ansgar Antonsen, Billy Robert Fredagsvik, Bjarne Håkon Hanssen, Knut Arne Strømøy

### Agenda:

1. Avklare faktagrunnlag
  - a. Hva forstår vi med løsninger for rømningstunnel/beredskapstunnel? Avklare forventninger/behov (TRFK og Frøya kommune)
  - b. Trafikkavvikling under evt stengninger (TRFK)
  - c. Avklaring av spm til Vegdirektorat knyttet til forskriften og krav i vegnormaler (TRFK)
2. Pågående arbeid – status
  - a. Kvalitetssikring av kostnader (TRFK)
  - b. Tidsplan, alternativer for rekkefølge for gjennomføring (TRFK)
  - c. Oppdatering av notat om helhetlig vurdering av risiko og andre forhold (TRFK)
  - d. Evt. kontakt med næringsliv om interesse/muligheter for medfinansiering – (Frøya kommune)
3. Avklare videre prosess forhandlinger – hva må på plass før en evt avtale (TRFK, Frøya kommune)
4. Eventuelt
5. Møteplan forhandlingsmøter:
  - a. Forslag: 25/8, 1/9, 8/9, 15/9 – alle dager kl 0800 – 1000.

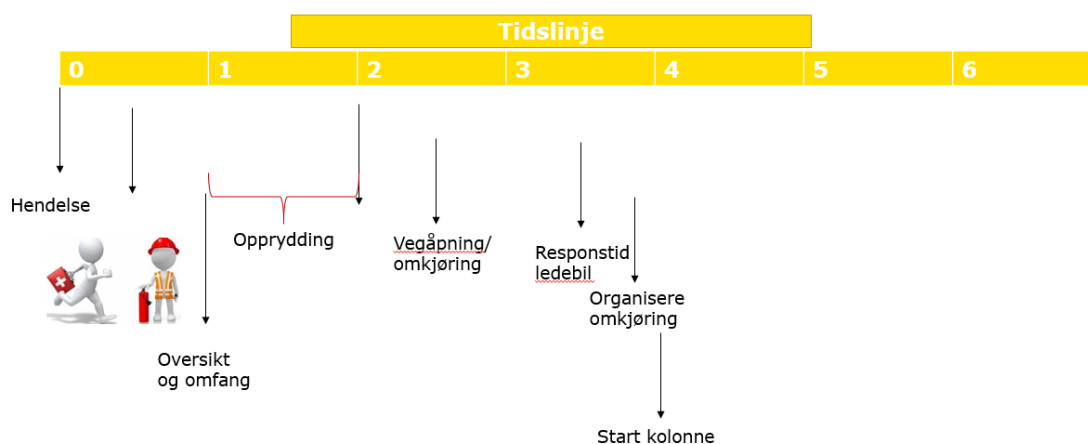
### Referat

1.a) Oddveig Kipperberg orienterte kortfattet om ulikhetene mellom rømningstunnel og beredskapstunnel, samt deres mulige funksjoner, slik at vi fikk en felles forståelse for hva de ulike tunnelene er.

Utstyrmessig er det stor forskjell på rømningstunnel og beredskapstunnel, da en rømningstunnel er tilrettelagt for en rømning av trafikanter til fots, mens en beredskapstunnel kan ha evakuering av trafikanter, samt mulighet til å ha midlertidig trafikkavvikling ved noen typer hendelser.



1.b) Stenginger ved hendelser i tunnelene vil variere, både med tanke på hendelsesomfang og tid. I tillegg må man ta høyde for utstyrsnivå, beredskap og kontraktskrav. Enhver håndtering av hendelser som kan oppstå er definert i tunnelenes beredskapsplan, og det er naturlig nok sikring av skadested, førsteinnsats og varsling til trafikanter i forhold til selvredning som har førsteprioritet. Modellen som ble vist på møte kan gi en visualisering av tidslinjen fra en hendelse oppstår til en eventuell ledebil er på stedet og kan iverksette kolonnekjøring.



Vi oppfattet møtedeltakerne som forståelsesfull i møte, både med tanke på avklaringer hva gjelder ulikhetene ved rømningstunnel og beredskapstunnel, i tillegg til tidsperspektivet i forbindelse med hendelser, og den tiden det eventuelt vil ta å iverksette en eventuell kolonne gjennom tunnelen. Slikt det ble presentert, så vil det ved de fleste hendelser være slik at tunnelen kan åpne for ordinær trafikk før en beredskapstunnel kan settes trafikk på.

1.c) Terje Sundfær orienterte kort at administrasjonen har bedt Vegdirektoratet om en avklaring på noen spørsmål som har vært diskutert tidligere. Dette er hovedsakelig spørsmål tilknyttet tolkningen av Tunnelsikkerhetsforskriften. Når svaret fra Vegdirektoratet foreligger så kan dette tilgjengeliggjøres til deltakerne som deltar i forhandlingene.

2.a) Frank A. Lien orienterer om kvalitetssikringene omkring kostnader for prosjektet. Sweco ble i juni bedt om å ta oppdraget av kvalitetssikring av kostnadene i prosjektet. Oppdraget er få en bedre sikkerhet i tallene, slik at anslaget blir sikrere. I og med at skrivefristen for saken er i midten av september, det vil si at Sweco i praksis har to uker på oppdraget.

Det ble stilt spørsmål omkring usikkerheten omkring tallene som foreligger, og at man må få et tilstrekkelig grunnlag, slik at man har noe å forholde seg til. Usikkerheten i prosjektet er krevende, og verken næringsliv, kommune eller Trøndelag fylkeskommune kan bære den aktuelle usikkerheten i prosjektet slik situasjonen er pr. nå.

Næringslivet poengterer samtidig at det for deres del ikke er viktig å få bygget en rømningstunnel/beredskapstunnel før hovedtunnelen oppgraderes.



Vi oppfattet samtidig at næringslivet er interessert i å bidra økonomisk i tilfelle det blir en beredskapstunnel, og samtidig forventes det at det er gode og effektive rutiner hva gjelder etablering av ledebil og kolonnekjøring. Som nevnt ovenfor er det vanskelig å få noen til å forplikte seg når usikkerheten er slik den er, og at det ikke vil være mulig å få til en avtale med tanke på den usikkerheten som er pr. nå.

Det anbefales at alle prater med sine respektive kontakter (politikere/næringsliv) om risiko/usikkerheten og garantier i prosjektet.

2.b) Bjørn Erik Andersson viste en tentativ tidsplan for de ulike alternativene. I tilfelle en beredskapstunnel skal etableres før oppgraderingen av Frøyatunnelen gjennomføres, så vil en kunne starte på oppgraderingen av Frøyatunnelen i 2028. Tunneloppgraderingen skal gjennomføres innen 01.01.2025, og vi kan risikere utfordringer med brukstillatelsen for tunnelen om det ikke utbedres innen fristen.

2.c) Møtedeltakerne opplyses om at vi jobber med et dokument for tunneloppgraderingen, der en helhetlig vurdering, risiko og andre forhold blir beskrevet.

2.d) Bjarne Håkon Hanssen orienterer om at næringslivet er villig til å bidra økonomisk, men pr. nå er usikkerheten for stor. Bjarne Håkon formidlet at næringslivet ønsker en så billig tunnel som mulig, og at de har startet en diskusjon. Størrelsen som blir nevnt er på 200mnok. Det er spørsmål om hvordan pengene skal komme inn i prosjektet, og at ulike modeller til innkreving er diskutert.

3)

4) ingen innspill.

5) ingen kommentarer på foreslåtte datoer til møteplan. Vegdirektøren kaller inn til møter på de foreslåtte datoene.

# FINANSIERINGSAVTALE mellom

**Frøya kommune**  
(org. nr xxx xxx xxx)

**og**  
**Trøndelag fylkeskommune**  
(org. nr. 817 920 632)

---

## Medfinansiering – bygging av beredskaps(rømnings-)tunnel i tilknytning til Frøyatunnelen

---

### **Bakgrunn for avtalen:**

Trøndelag fylkeskommune (TRFK) skal gjennomføre oppgradering av Frøyatunnelen i tråd med «Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo» (TSF) og skal i forbindelse med dette arbeidet også utføre nødvendig vedlikehold og oppgraderinger. Fylkestinget har i sitt vedtak FT xx/2021 gitt rom for at tiltak utover dette som er ønsket av Frøya kommune og lokalt næringliv m.fl. (alle heretter kalt FK) også kan gjennomføres gitt lokal finansiering.

### **Avtalens omfang:**

Ut over TRFK sine pålagte tiltak etter TSF, ønsker FK at det etableres og bygges en beredskapstunnel (BT). BT er definert som et løp for direkte utgang fra hovedløpet til det fri, og i tillegg tilrettelagt for midlertidig trafikkavvikling med store og små kjøretøy. FK er kjent med at slik trafikk kun settes på ved langvarig stenging i hovedløpet og avvikles ved kolonnekjøring med ledebil. I hvilke tilfeller BT eventuelt tas i bruk avgjøres til enhver tid av vegeier.

### **Anslag for tiltaket fremkommer slik:**

Beredskapstunnel: xxx mill NOK inkl m.v.a. - usikkerhet på +/- 25% (2021 kroner)

TRFK sine rammer for egne tiltak er på kr xxx mil NOK inkl m.v.a.. Det er beregnet besparelser forutsatt planlagt bygging av BT på kr xxx mil NOK inkl. m.v.a., dette vil redusere finansieringsbehovet for tiltaket.

TRFK vil ha krav på m.v.a. refusjon for tiltaket og derfor må FK finansiere resterende eks.m.v.a. på xxx mill NOK.

En endelig fastsettelse av økonomisk bidrag vil fastsettes når beredskapstunnelen er ferdig planlagt.

### **Økonomisk risiko:**

FK må bære risiko for økonomiske overskridelser i prosjektet. TRFK vil tilstrebe å minimere usikkerheten i videre arbeid med detaljering av planene.

Eller

For å ivareta økonomisk risiko i prosjektet legges en usikkerhetsavsetning på kr xxx mill NOK til FK sin forpliktelse etter denne avtale.

TRFK vil tilstrebe å minimere usikkerheten i videre arbeid med detaljering av planene.

**Tidspunkt for økonomisk bidrag:**

TRFK har ikke finansiell kapasitet til å lånefinansiere tiltaket uten garantistillelse fra FK, og økonomisk bidrag fra FK må derfor følge fremdrift i prosjektet med månedlige bidrag fra xx.xx.202x.

**Bidrag fra næringslivet og garantier:**

Dersom FK sitt bidrag til finansiering kommer fra næringsliv eller andre aktører er det TRFK uvedkommende og blir en avtale utenfor denne avtalen. FK må stille garanti for hele beløpet ovenfor TRFK.

**Tidspunkt for gjennomføring av tiltaket:**

Partene er enige om at Frøyatunnelen er i en svært sårbar situasjon og at det haster med oppgradering av hovedløp etter tunnelsikkerhetsforskriften. Derfor er partene enige om at bygging av BT skal skje etter at TRFK sine tiltak er gjennomført.

**Byggherre:**

Byggherre for tiltaket er TRFK.

Trondheim, xx.xx 2021

Frøya, xx.xx.2021

---

Trøndelag fylkeskommune

---

Frøya kommune