

# FRØYA KOMMUNE

## FORMANNSKAPET

## Saksliste

**Møtested:**

Teams

**Møtedato:**

08.12.2023

**Kl.**

09:30

## 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**

176/23

23/2425

**OPPGRADERING KAI - SULA INDRE HAVN**

Sistranda, 06.12.23

Kristin Furunes Strømskag  
Ordfører

Veronica Furuvik  
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: 08.12.2023	Arkivsaksnr: 23/2425	Sak nr: 176/23
Saksbehandler: Nils Jørgen Karlsen	Arkivkode: P24	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
176/23	Formannskapet	08.12.2023

## OPPGRADERING KAI - SULA INDRE HAVN

### Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune medfinansierer tiltaket - utbedring kai Sula indre havn – med 240.000 kr
2. Midlene tas fra Reserverte tilleggsbevilgninger

Saldo på konto Reserverte tilleggsbevilgninger etter vedtak er på 0 kr

### Vedlegg:

- Kostnadsoverslag
- Tegninger ståldetaljer kai Sula
- Oversiktstegning kai Sula

### Saksopplysninger:

#### Historikk

De fleste hurtigbåtkaiene er kommunale eller private. Begge de to tidligere Trøndelags-fylkene hadde som hovedstrategi at kommunene står som kaieier. Unntakene er i Trondheim der fylkeskommunen er eier, Seierstad på Jøa, der NTFK etablerte hurtigbåtkai på det fylkeskommunale ferjeleiet, samt Mausund og Dyrøy, der hurtigbåten benytter eksisterende ferjekai. Begge fylkeskommunene har bidratt med betydelige tilskudd til utbygging av universelt utformede kai. Spesielt ved innføringen av Lov om universell utforming som satte nye krav til utforming av båter og kai.

Fylkestinget i Sør-Trøndelag vedtok i februar 2013 at fylkeskommunen ønsker å stille kaianlegg til disposisjon gjennom å inngå leieavtaler, primært med de aktuelle kommunene. Gjennom leieavtalene skal fylkeskommunen dekke løpende kostnader til drift og vedlikehold som er knyttet til fylkeskommunens rutegående båttrafikk. Fylkestingets vedtak sier at STFK kan dekke inntil 50 % av kostnader til nødvendige oppgraderinger av kaianleggene. Dette er aktuelt for kommunale kaianlegg, da oppgraderinger av private kai mest naturlig dekkes inn gjennom leiekostnader.

Sula indre ble kartlagt. I 2014 ble den trukket fra investeringslista. Kaia var eid av Coop Orkla Møre og fylkeskommunen så for seg en leieavtale med en betydelig leie utfra oppgraderingsbehovet. Leieavtalen ble aldri signert fordi nøkkelpersoner forsvant ut av dialogen. Jeg er ikke kjent med at fylkeskommunen har betalt leie for å benytte denne kaia etter dette.

#### Saksprotokoll FT, 27022013, Sak 11/13, Oppgradering av hurtigbåtterminaler og kai.

I sak FT 11/13 gjorde Fylkestinget følgende vedtak:

1. Fylkestinget vedtar at fylkeskommunen hovedsakelig skal inngå leieavtale med de respektive kommunene om bruk av kaianlegg for rutetraffikk
2. Det legges til grunn for leieavtalene at fylkeskommunen dekker løpende kostnader til drift og vedlikehold relatert til fylkeskommunens rutegående båttrafikk

3. Fylkeskommunen kan også dekke opp til 50 % av investeringskostnadene ved oppgradering eller nybygg. Dette kan skje gjennom investeringstilskudd eller ved dekking av renter og avskrivning over tid gjennom leieavtalen
4. Det legges fram en ny sak for politisk behandling på valgte løsninger
5. Fylkestinget finner at de totale kostnader med utbedringer og ombygginger av terminaler og kaier har blitt svært høye. Fylkestinget anmoder fylkesrådmannen om at en velger løsninger som totalt vil bli billigst uten at sikkerhet og praktisk bruk blir redusert

STFK ønsket standardiserte avtaler med kommunen om drift av kaianlegg. I avtalen gis kommunen et driftsvederlag pr år. Avtalen forutsetter at man holder investeringer utenfor.

Nord-Trøndelag håndterte forvaltningen av hurtigbåt kaiene noe annerledes med et investeringstilskudd til kommunene. Driften blir finansiert gjennom anløpsavgift betalt inn til kaieier av operatøren som betjener kaia. Operatøren er ansvarlig for dialogen med kaieier og må ta hensyn til anløpsavgiften når han legger inn anbud på sambandet.

### Sula Indre Havn

Torghatten Midt, som er operatør på fartøyene i fylkeskommunens tjeneste i Øyrekka, har annonsert at de anser tilstanden på kaia Sula indre ikke er trygg nok til å legge til ved dårlig vær.

Om det ikke er gjort utbedringer innen 30.11.2023 vil hurtigbåten kutte ut Sula indre og kun anløpe Lomsøya.

Om hurtigbåten ikke anløper Sula indre er ferjekaia på Lomsøya alternativet. Hurtigbåten anløper også ferjekaia i dag. Langs vei er det 3 km mellom kaia på Sula indre og ferjekaia. Både ferja og hurtigbåten har 4 daglige anløp på hverdager. Det er om lag 60 fastboende på Sula.



Utfordringen som skipsførerene peker på som akutt er tilstanden til fenderpålene og fendringen generelt. TrFKs inspeksjon av kaianlegget midt i november 2023 kostnadsberegnet oppgraderingsbehovet til 1,6 mill. inkl. mva. Mannskapet har surret fast fenderne med strammebånd. Ved en rask beslutning kan utbedringen av kaia være gjennomført før jul 2023.



Coop Nordvest SA er eier av kaia. De er i utgangspunktet ikke rigget for å drifte og vedlikeholde kaier. Derfor ønsker de å leie ut kaia med så lite vedlikeholdsansvar som mulig. For å få oppgradert kaia ser de for seg en avtale der fylkeskommunen yter et anleggsbidrag tilsvarende det som har vært praksis fra fylkeskommunen tidligere og resterende investeringsbeløp betales tilbake gjennom et årlig leiebeløp. Når investeringen er tilbakebetalt kan leieforholdet gå over i en annen fase der «hurtigbåten» får disposisjonsrett mot å holde kaia i stand.

Det er mulig å se for seg en løsning der kaia overdras fra Coop Nordvest SA til Frøya kommune. Før eller etter gjennomført oppgradering og når oppgraderingen er nedbetalt.

Om Frøya kommune overtar kaia før oppgradering kan TrFK følge tidligere praksis med et investeringsbidrag til oppgraderingen og signere en avtale om bruk av denne kaia sammen med de andre kommunale kaiene som anløpes i kommunen (Bogøya og Gjesingen).

Om Frøya kommune overtar kaia etter at oppgraderingen er nedbetalt. Kan en se for seg investeringsbidrag fra de involverte partene TrFK, Coop og Frøya kommune. Etter eiendomsoverdragelsen utvides avtalen om bruk av de kommunale kaiene til også å omfatte Sula med tilsvarende endring av godtgjørelsen.

Prinsippet for hurtigbåtkaiene er at kommunen sørget for at det er tilfredsstillende kaier der de ønsker anløp. Fylkeskommunen bidrar med investeringsstøtte og leieavtale for de aktuelle kaiene. Et avtalesforslag for kaiene i Frøya kommune som inkluderer Sula har blitt utarbeidet og gått fram og tilbake gjennom flere år uten å komme helt i mål. Ansvar og kostnadsdekningen for Sula er det største gjenstående spørsmålet etter at Dyrøy ferjekai er oppgradert.

### **Prosess vinteren 2023**

Det er en pågående dialog mellom Frøya kommune og TrFK om avtalen. Dialogen involverer også Coop Nordvest, Torghatten Midt og AtB om de fysiske forholdene til kaia. Coop Nordvest har ingen konkrete planer eller dedikerte ressurser for å foreta en oppgradering av kaia. Lokalt er de interessert i at båten fortsetter å anløpe kaia.

En midlertidig løsning for å sikre anløp i vinter vil være å utbedre fenderingen på kaia i et kortsiktig perspektiv. Innfesting av fenderpelen i bunn og til kaidekke samt nye fendre på peler og kai. Tilstandsrapporten fra 2013 viser at kaia har skader på bærende konstruksjoner, slik at behovet for vedlikehold er langt større en fenderingen før kaia kan friskmeldes. Det anbefales å foreta en ny kartlegging av kaias tilstand og vedlikeholdsbehov for noen investerer på kaia.

Kommunen gikk i dialog med AtB og resultatet ble at Torghatten Midt fortsetter anløpe Sula indre havn. Det forutsetter at de mottar en plan på oppgradering av kaia innen 14. desember.

Om vi ikke kommer i mål med utbedring av kaia, blir alternativet anløp fergetaia på Lomsøya. Utfordringen da, er at AtB må finne en transportløsning mellom Lomsøya og Sula indre.

Fylkeskommunen har også tilgang på mannskap som kan gjennomføre tiltaket allerede før jul.

**Kostnad for nødvendig oppgradering****Utskiifting av fendring og forsterkning av 2 stk. betongsøyler.**

<b>Riggkostnad</b>				
	<b>Enhet</b>	<b>Mengde</b>	<b>Enhetspris</b>	<b>Pris</b>
Rigg Mesta	Rs	1	kr 150 000	kr 150 000
Eventuelt	Rs	1	kr 100 000	kr 100 000
Konsulent	timer	30	kr 1 000	kr 30 000
<b>Totalt</b>				<b>kr 280 000</b>

<b>Matriell</b>				
	<b>Enhet</b>	<b>Mengde</b>	<b>Enhetspris</b>	<b>Pris</b>
Betong	m3	2	kr 10 000	kr 20 000
Armering	tonn	0,3	kr 20 000	kr 6 000
D fendere	stk.	4	kr 21 915	kr 87 660
Konsoller til fendring (4 stk.)	kg	500	kr 60	kr 30 000
Konsoller til betongsøyler	kg	2200	kr 60	kr 132 000
<b>Totalt</b>				<b>kr 275 660</b>

<b>Arbeid</b>				
	<b>Enhet</b>	<b>Mengde</b>	<b>Enhetspris</b>	<b>Pris</b>
Mesta	timer	750	kr 550	kr 412 500
Båt med kran og dykkerlag.	timer	36	kr 5 500	kr 198 000
LPS 20%	Rs	750	kr 110	kr 82 500
Lastebil	timer	30	kr 900	kr 27 000
				<b>kr 720 000</b>

<b>Totalt</b>	<b>kr 1 275 660</b>
---------------	---------------------

<b>Totalt inkl mva</b>	<b>kr 1 594 575</b>
------------------------	---------------------

**Finansiell løsning**

Kommunen har gjennomført sonderinger med Fylkeskommunen og Coop Nordvest. Alle parter er opptatt av å finne en fornuftig løsning på utfordringen.

Coop Nordvest har ikke stor nytte av kaia. De kan tenke seg avytte kaia til f eks kommunen, men det er ikke et krav. Coop Nordvest er også positive til å bidra finansielt for at oppgradering av kaia kan gjennomføres raskt. De krever at de kommende års leiekostnad skal dekke inn en eventuell medfinansiering.

Fylkeskommunen har sagt seg villig til å bidra med 900.000 kr og en årlig leie på 50.000 kr.

Da kan finansiering av tiltaket se slik ut:

Total kostnad	1 600 000
Fylkeskommunen	900 000
Frøya kommune	240 000
<u>Restbeløp</u>	<u>460 000</u>

Dette utfordrer kommunen på en medfinansiering på 240.000 kr.

### Vurdering:

Kommunedirektøren er tydelig på at Frøya kommune ikke er en part i avtale om bruk, drift og vedlikehold av kaia på Sula. Historisk bygger dette på en avtale mellom Sula Samvirkelag og Fosen Trafikklag, og parter har endret navn flere ganger siden avtaleinngåelse.

Frøya kommune er opptatt av at båten anløper Sula indre. Dette som en naturlig service til våre innbyggere på Sula, tilreisende turister og fritidshuseiere. For reiselivet er kaia Sula indre avgjørende. Mange tilreisende velger å sette fra seg bilen på Dyrøya, eller kommer til Frøya med rutegående.

Kommunedirektøren er også opptatt av at vi må gjøre det vi kan for å beholde de tilbud vi har i Øyrekka. Tas noe bort, er det vanskelig å få det tilbake.

Kommunedirektøren tilrår derfor at:

- Frøya kommune medfinansierer tiltaket - utbedring kai Sula indre havn – med 240.000 kr
- Midlene tas fra Reserverte tilleggsbevilgninger

Saldo på konto Reserverte tilleggsbevilgninger etter vedtak er på 0 kr

# SAKSFRAMLEGG

**Saksbehandler:** Nils Jørgen Karlsen  
**Arkivsaksnr.:** 23/2425

**Arkiv:** P24

**Saken skal behandles i følgende utvalg:**

Formannskapet

## OPPGRADERING KAI - SULA INDRE HAVN

### Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune medfinansierer tiltaket - utbedring kai Sula indre havn – med 240.000 kr
2. Midlene tas fra Reserverte tilleggsbevilgninger

**Saldo på konto Reserverte tilleggsbevilgninger etter vedtak er på 0 kr**

### Vedlegg:

- Kostnadsoverslag
- Tegninger ståldetaljer kai Sula
- Oversiktstegning kai Sula

### Saksopplysninger:

#### Historikk

De fleste hurtigbåtkaiene er kommunale eller private. Begge de to tidligere Trøndelagsfylkene hadde som hovedstrategi at kommunene står som kaieier. Unntakene er i Trondheim der fylkeskommunen er eier, Seierstad på Jøa, der NTFK etablerte hurtigbåtkai på det fylkeskommunale ferjeleiet, samt Mausund og Dyrøy, der hurtigbåten benytter eksisterende ferjekaier. Begge fylkeskommunene har bidratt med betydelige tilskudd til utbygging av universelt utformede kaier. Spesielt ved innføringen av Lov om universell utforming som satte nye krav til utforming av båter og kaier.

Fylkestinget i Sør-Trøndelag vedtok i februar 2013 at fylkeskommunen ønsker å stille kaianlegg til disposisjon gjennom å inngå leieavtaler, primært med de aktuelle kommunene. Gjennom leieavtalene skal fylkeskommunen dekke løpende kostnader til drift og vedlikehold som er knyttet til fylkeskommunens rutegående båttrafikk. Fylkestingets vedtak sier at STFK kan dekke inntil 50 % av kostnader til nødvendige oppgraderinger av kaianleggene. Dette er aktuelt for kommunale kaianlegg, da oppgraderinger av private kaier mest naturlig dekkes inn gjennom leiekostnader.

Sula indre ble kartlagt. I 2014 ble den trukket fra investeringslista. Kaia var eid av Coop Orkla Møre og fylkeskommunen så for seg en leieavtale med en betydelig leie utfra

oppgraderingsbehovet. Leieavtalen ble aldri signert fordi nøkkelpersoner forsvant ut av dialogen. Jeg er ikke kjent med at fylkeskommunen har betalt leie for å benytte denne kaia etter dette.

### **Saksprotokoll FT, 27022013, Sak 11/13, Oppgradering av hurtigbåtterminaler og kaier.**

I sak FT 11/13 gjorde Fylkestinget følgende vedtak:

1. Fylkestinget vedtar at fylkeskommunen hovedsakelig skal inngå leieavtale med de respektive kommunene om bruk av kaianlegg for rutetraffikk
2. Det legges til grunn for leieavtalene at fylkeskommunen dekker løpende kostnader til drift og vedlikehold relatert til fylkeskommunens rutegående båttrafikk
3. Fylkeskommunen kan også dekke opp til 50 % av investeringskostnadene ved oppgradering eller nybygg. Dette kan skje gjennom investeringstilskudd eller ved dekking av renter og avskrivning over tid gjennom leieavtalen
4. Det legges fram en ny sak for politisk behandling på valgte løsninger
5. Fylkestinget finner at de totale kostnader med utbedringer og ombygginger av terminaler og kaier har blitt svært høye. Fylkestinget anmoder fylkesrådmannen om at en velger løsninger som totalt vil bli billigst uten at sikkerhet og praktisk bruk blir redusert

STFK ønsket standardiserte avtaler med kommunen om drift av kaianlegg. I avtalen gis kommunen et driftsvederlag pr år. Avtalen forutsetter at man holder investeringer utenfor.

Nord-Trøndelag håndterte forvaltningen av hurtigbåt kaiene noe annerledes med et investeringstilskudd til kommunene. Driften blir finansiert gjennom anløpsavgift betalt inn til kaieier av operatøren som betjener kaia. Operatøren er ansvarlig for dialogen med kaieier og må ta hensyn til anløpsavgiften når han legger inn tilbud på sambandet.

#### **Sula Indre Havn**

Torghatten Midt, som er operatør på fartøyene i fylkeskommunens tjeneste i Øyrekka, har annonsert at de anser tilstanden på kaia Sula indre ikke er trygg nok til å legge til ved dårlig vær.

Om det ikke er gjort utbedringer innen 30.11.2023 vil hurtigbåten kutte ut Sula indre og kun anløpe Lomsøya.

Om hurtigbåten ikke anløper Sula indre er ferjekaia på Lomsøya alternativet. Hurtigbåten anløper også ferjekaia i dag. Langs vei er det 3 km mellom kaia på Sula indre og ferjekaia. Både ferja og hurtigbåten har 4 daglige anløp på hverdager. Det er om lag 60 fastboende på Sula.





Utfordringen som skipsførerne peker på som akutt er tilstanden til fenderpålene og fendringen generelt. TrFKs inspeksjon av kaianlegget midt i november 2023 kostnadsberegnet oppgraderingsbehovet til 1,6 mill. inkl. mva. Mannskapet har surret fast fenderne med strammebånd. Ved en rask beslutning kan utbedringen av kaia være gjennomført før jul 2023.



Coop Nordvest SA er eier av kaia. De er i utgangspunktet ikke rigget for å drifte og vedlikeholde kaier. Derfor ønsker de å leie ut kaia med så lite vedlikeholdsansvar som mulig. For å få oppgradert kaia ser de for seg en avtale der fylkeskommunen yter et anleggsbidrag tilsvarende det som har vært praksis fra fylkeskommunen tidligere og resterende investeringsbeløp betales tilbake gjennom et årlig leibeløp. Når investeringen er tilbakebetalt kan leieforholdet gå over i en annen fase der «hurtigbåten» får disposisjonsrett mot å holde kaia i stand.

Det er mulig å se for seg en løsning der kaia overdras fra Coop Nordvest SA til Frøya kommune. Før eller etter gjennomført oppgradering og når oppgraderingen er nedbetalt.

Om Frøya kommune overtar kaia før oppgradering kan TrFK følge tidligere praksis med et investeringsbidrag til oppgraderingen og signere en avtale om bruk av denne kaia sammen med de andre kommunale kaiene som anløpes i kommunen (Bogøya og Gjesingen).

Om Frøya kommune overtar kaia etter at oppgraderingen er nedbetalt. Kan en se for seg investeringsbidrag fra de involverte partene TrFK, Coop og Frøya kommune. Etter eiendomsoverdragelsen utvides avtalen om bruk av de kommunale kaiene til også å omfatte Sula med tilsvarende endring av godtgjørelsen.

Prinsippet for hurtigbåtkaiene er at kommunen sørget for at det er tilfredsstillende kaier der de ønsker anløp. Fylkeskommunen bidrar med investeringsstøtte og leieavtale for de aktuelle kaiene. Et avtaleforslag for kaiene i Frøya kommune som inkluderer Sula har blitt utarbeidet og gått fram og tilbake gjennom flere år uten å komme helt i mål. Ansvar og kostnadsdekningen for Sula er det største gjestående spørsmålet etter at Dyrøy ferjekai er oppgradert.

### Prosess vinteren 2023

Det er en pågående dialog mellom Frøya kommune og TrFK om avtalen. Dialogen involverer også Coop Nordvest, Torghatten Midt og AtB om de fysiske forholdene til kaia. Coop Nordvest har ingen konkrete planer eller dedikerte ressurser for å foreta en oppgradering av kaia. Lokalt er de interessert i at båten fortsetter å anløpe kaia.

En midlertidig løsning for å sikre anløp i vinter vil være å utbedre fendingen på kaia i et kortsiktig perspektiv. Innfesting av fenderpelen i bunn og til kaidekke samt nye fendre på peler og kai. Tilstandsrapporten fra 2013 viser at kaia har skader på bærende konstruksjoner, slik at behovet for vedlikehold er langt større en fendingen før kaia kan friskmeldes. Det anbefales å foreta en ny kartlegging av kaias tilstand og vedlikeholdsbehov før noen investerer på kaia.

Kommunen gikk i dialog med AtB og resultatet ble at Torghatten Midt fortsetter anløpe Sula indre havn. Det forutsetter at de mottar en plan på oppgradering av kaia innen 14. desember. Om vi ikke kommer i mål med utbedring av kaia, blir alternativet anløp fergekaia på Lomsøya. Utdfordringen da, er at AtB må finne en transportløsning mellom Lomsøya og Sula indre.

Fylkeskommunen har også tilgang på mannskap som kan gjennomføre tiltaket allerede før jul.

### Kostnad for nødvendig oppgradering

#### Utskifting av fending og forsterkning av 2 stk. betongsøyler.

Riggkostnad				
	Enhet	Mengde	Enhetspris	Pris
Rigg Mesta	Rs	1	kr 150 000	kr 150 000
Eventuelt	Rs	1	kr 100 000	kr 100 000
Konsulent	timer	30	kr 1 000	kr 30 000
<b>Totalt</b>				<b>kr 280 000</b>

<b>Matriell</b>				
	<b>Enhet</b>	<b>Mengde</b>	<b>Enhetspris</b>	<b>Pris</b>
Betong	m3	2	kr 10 000	kr 20 000
Armering	tonn	0,3	kr 20 000	kr 6 000
D fendere	stk.	4	kr 21 915	kr 87 660
Konsoller til fendring (4 stk.)	kg	500	kr 60	kr 30 000
Konsoller til betongsøyler	kg	2200	kr 60	kr 132 000
<b>Totalt</b>				<b>kr 275 660</b>

<b>Arbeid</b>				
	<b>Enhet</b>	<b>Mengde</b>	<b>Enhetspris</b>	<b>Pris</b>
Mesta	timer	750	kr 550	kr 412 500
Båt med kran og dykkerlag.	timer	36	kr 5 500	kr 198 000
LPS 20%	Rs	750	kr 110	kr 82 500
Lastebil	timer	30	kr 900	kr 27 000
				<b>kr 720 000</b>
<b>Totalt</b>				<b>kr 1 275 660</b>
<b>Totalt inkl mva</b>				<b>kr 1 594 575</b>

### **Finansiell løsning**

Kommunen har gjennomført sonderinger med Fylkeskommunen og Coop Nordvest. Alle parter er opptatt av å finne en fornuftig løsning på utfordringen.

Coop Nordvest har ikke stor nytte av kaia. De kan tenke seg avytte kaia til f eks kommunen, men det er ikke et krav. Coop Nordvest er også positive til å bidra finansielt for at oppgradering av kaia kan gjennomføres raskt. De krever at de kommende års leiekostnad skal dekke inn en eventuell medfinansiering.

Fylkeskommunen har sagt seg villig til å bidra med 900.000 kr og en årlig leie på 50.000 kr.

Da kan finansiering av tiltaket se slik ut:

Total kostnad	1 600 000
Fylkeskommunen	900 000
Frøya kommune	240 000
<u>Restbeløp</u>	<u>460 000</u>

Dette utfordrer kommunen på en medfinansiering på 240.000 kr.

## **Vurdering:**

Kommunedirektøren er tydelig på at Frøya kommune ikke er en part i avtale om bruk, drift og vedlikehold av kaia på Sula. Historisk bygger dette på en avtale mellom Sula Samvirke og Fosen Trafikklag, og parter har endret navn flere ganger siden avtaleinngåelse.

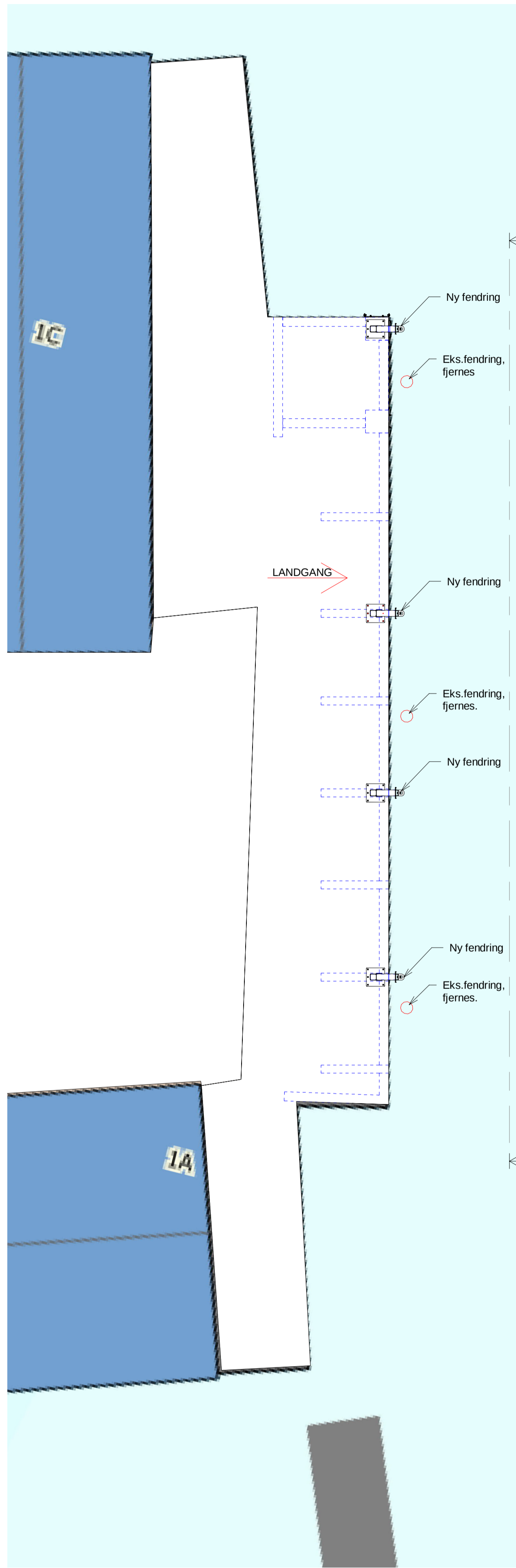
Frøya kommune er opptatt av at båten anløper Sula indre. Dette som en naturlig service til våre innbyggere på Sula, tilreisende turister og fritidshuseiere. For reiselivet er kaia Sula indre avgjørende. Mange tilreisende velger å sette fra seg bilen på Dyrøya, eller kommer til Frøya med rutegående.

Kommunedirektøren er også opptatt av at vi må gjøre det vi kan for å beholde de tilbud vi har i Øyrekka. Tas noe bort, er det vanskelig å få det tilbake.

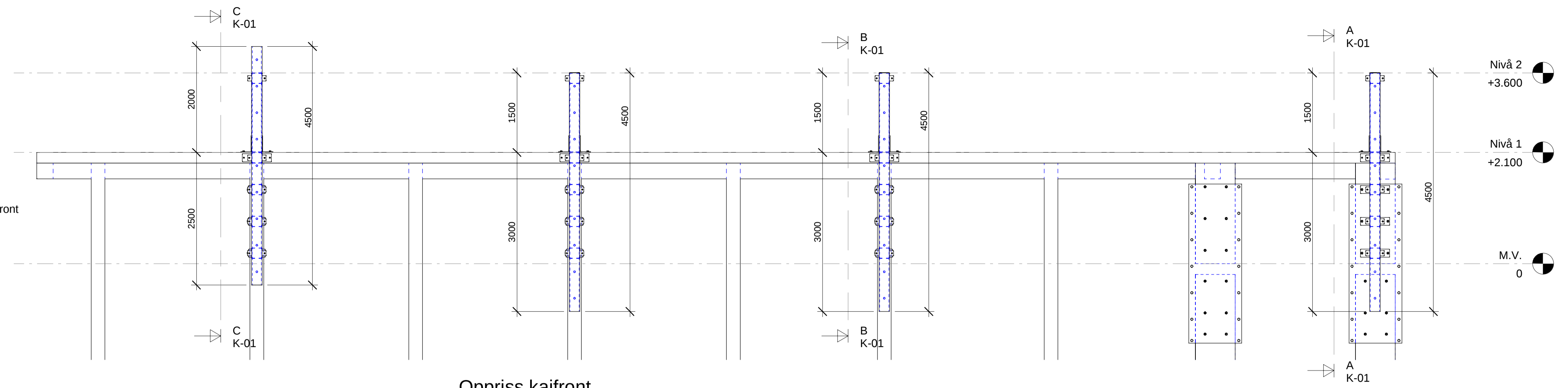
Kommunedirektøren tilrår derfor at:

- Frøya kommune medfinansierer tiltaket - utbedring kai Sula indre havn – med 240.000 kr
- Midlene tas fra Reserverte tilleggsbevilgninger

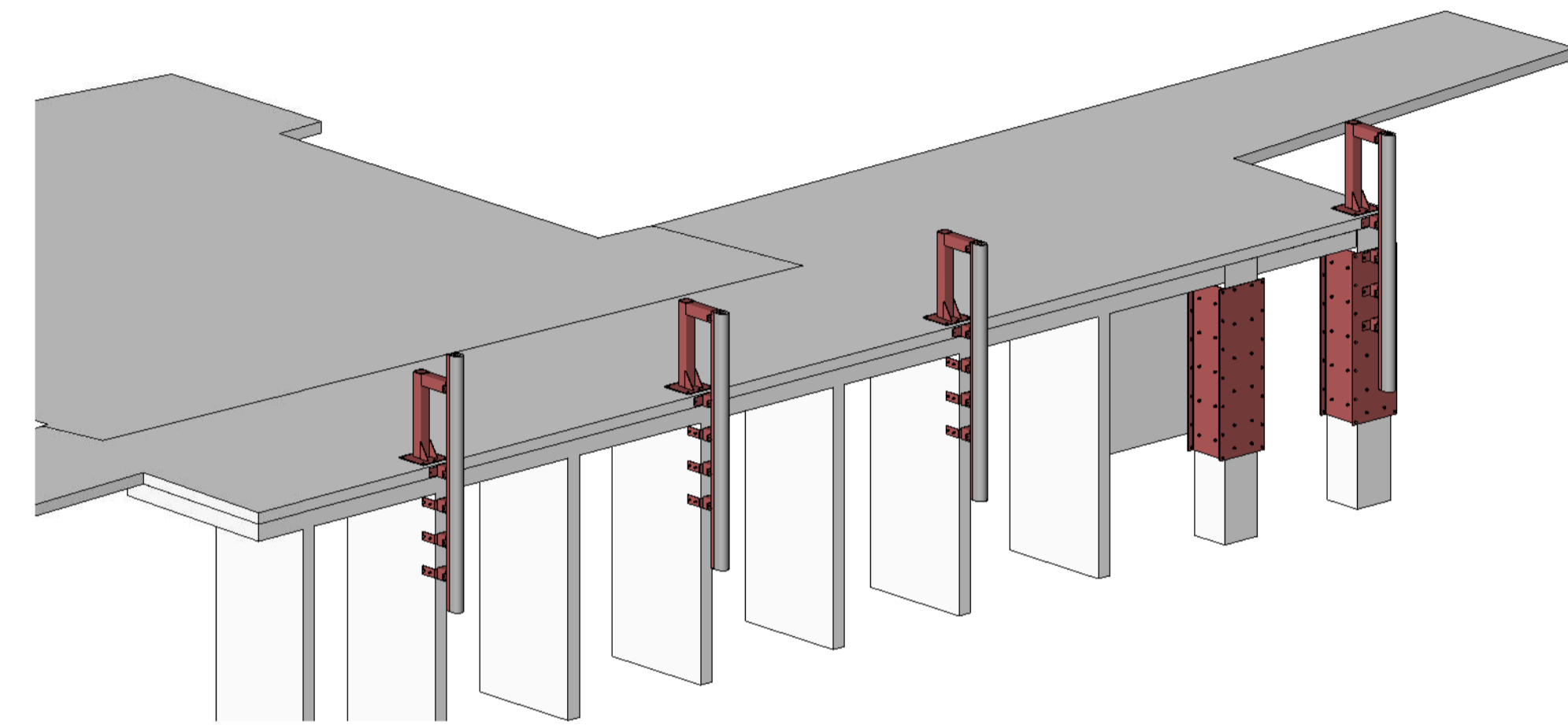
Saldo på konto Reserverte tilleggsbevilgninger etter vedtak er på 0 kr



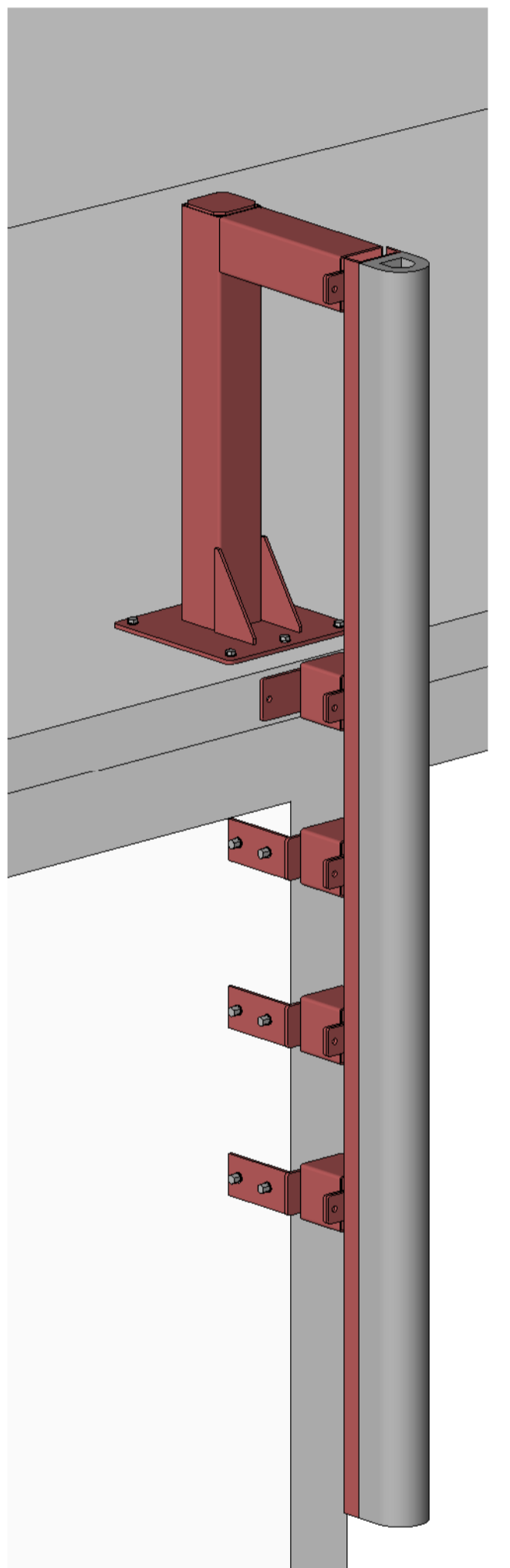
Utomhus  
1 : 100



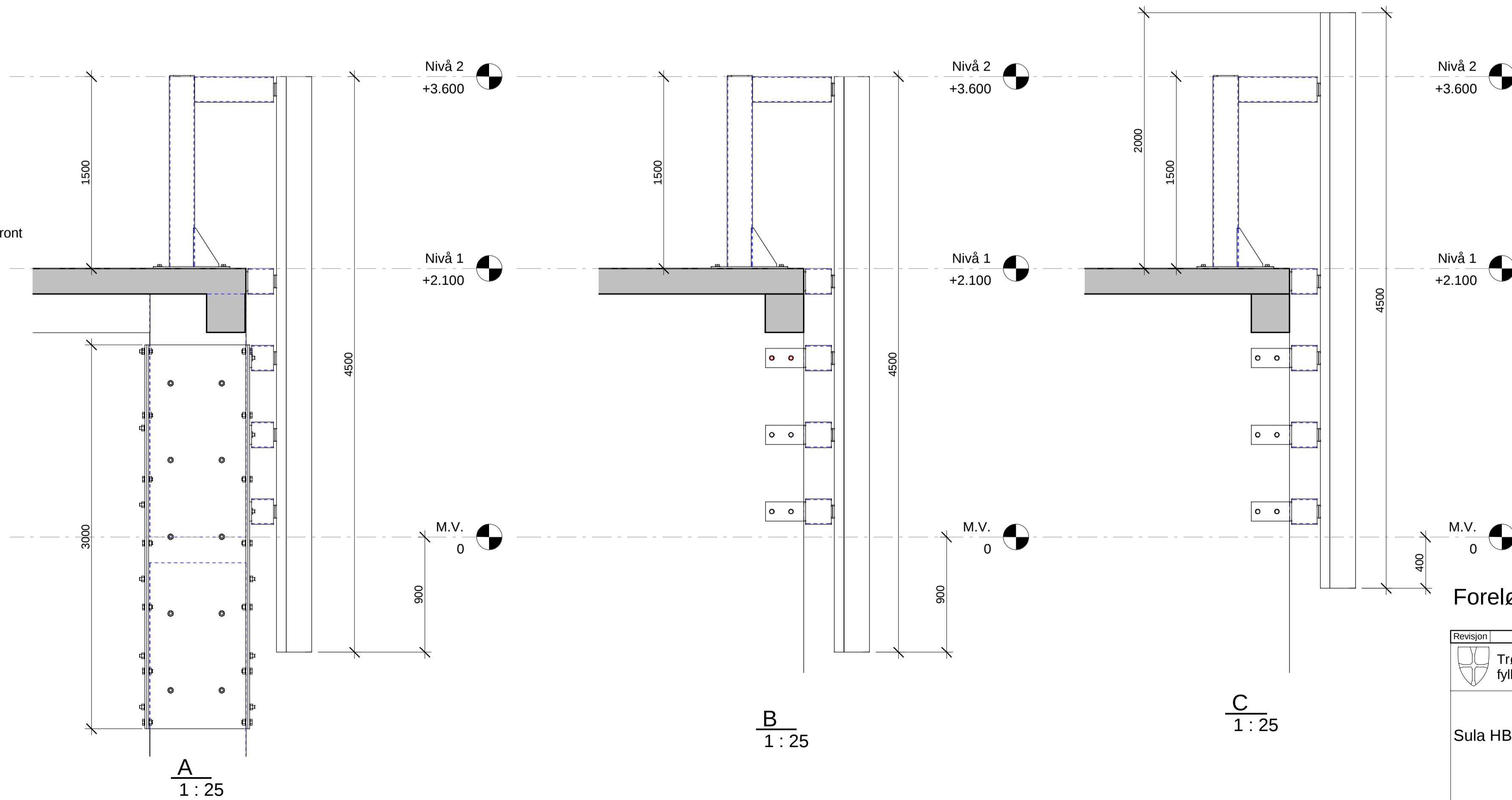
Oppriss kaifront  
1 : 50



3D visn.1



3D visn.2



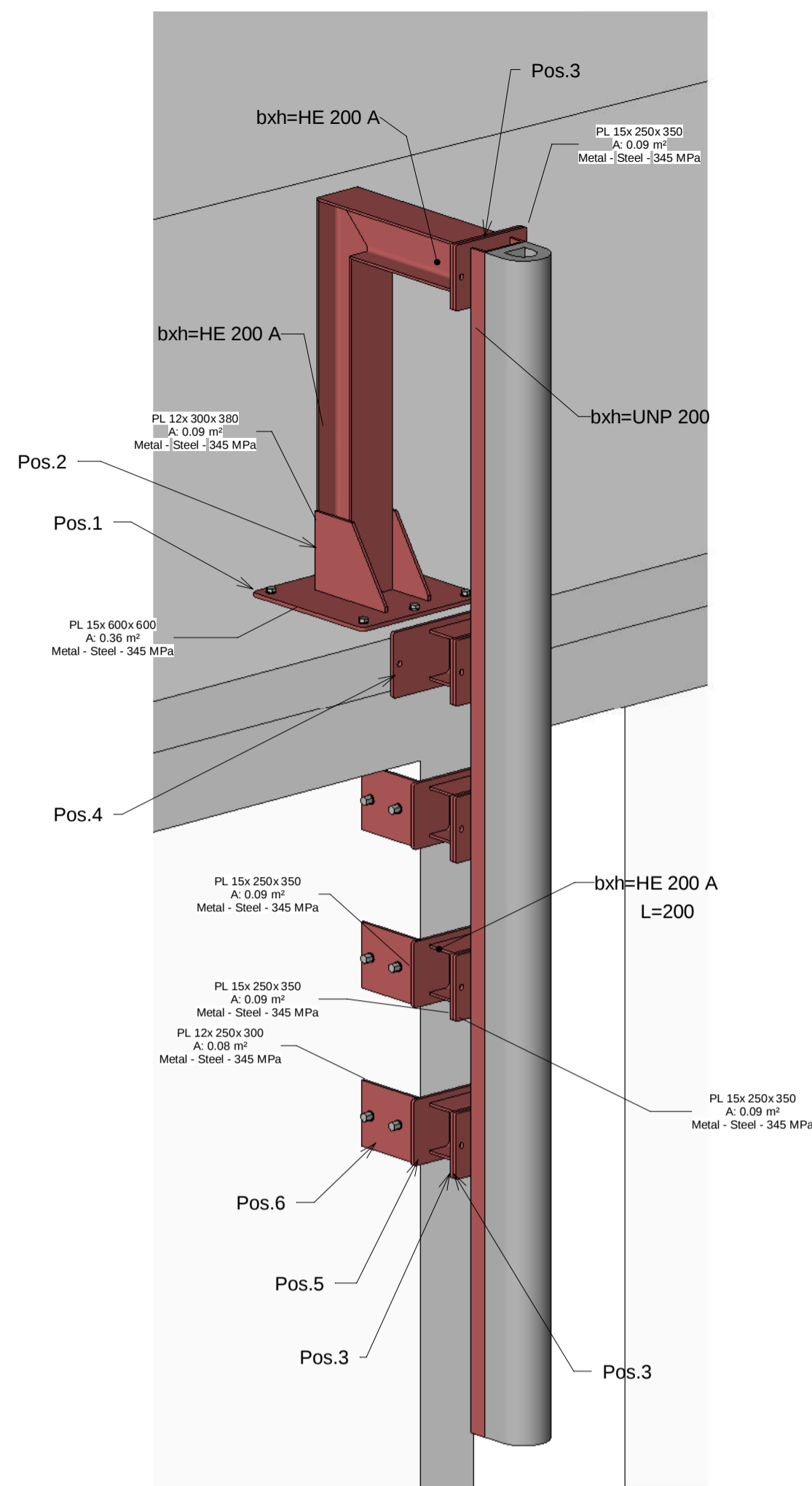
A  
1 : 25

B  
1 : 25

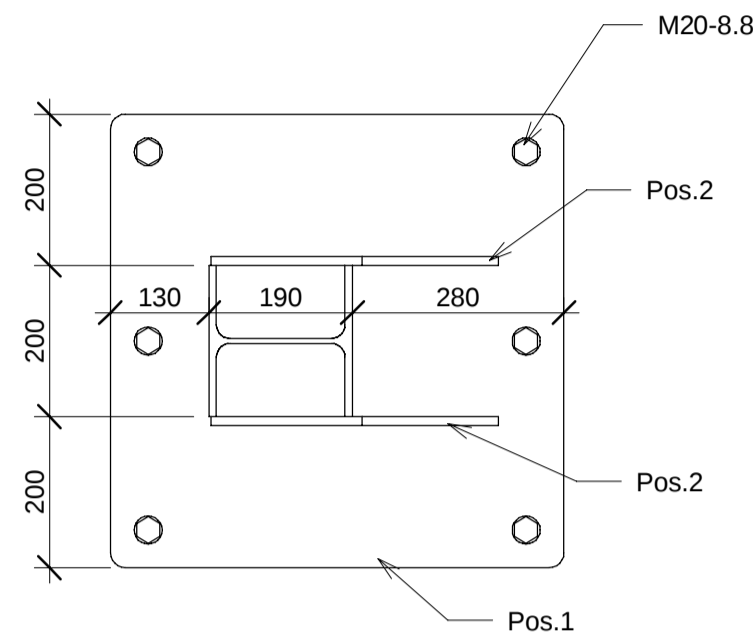
C  
1 : 25

Foreløpig! 2023-11-14

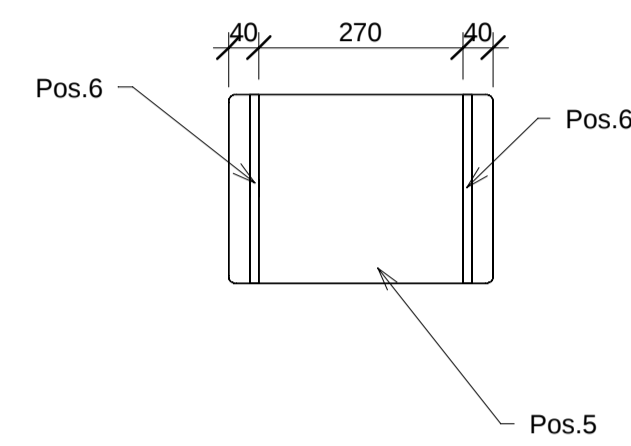
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
1	Trøndelag fylkeskommune	Tegningsdato			
		Bestiller	Oskar Einarsson		
		Produsert for			
		Produsert av	ConsulentPartner AS		
		Prosjektnummer	Prosjektnr.		
		Prosjektfasenummer			
		Akkrediteranse			
		Målestokk	As indicated		
		Aktformat			
		Koordinatsystem			
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv		
S.I.Sjåholm	Checker				K-01



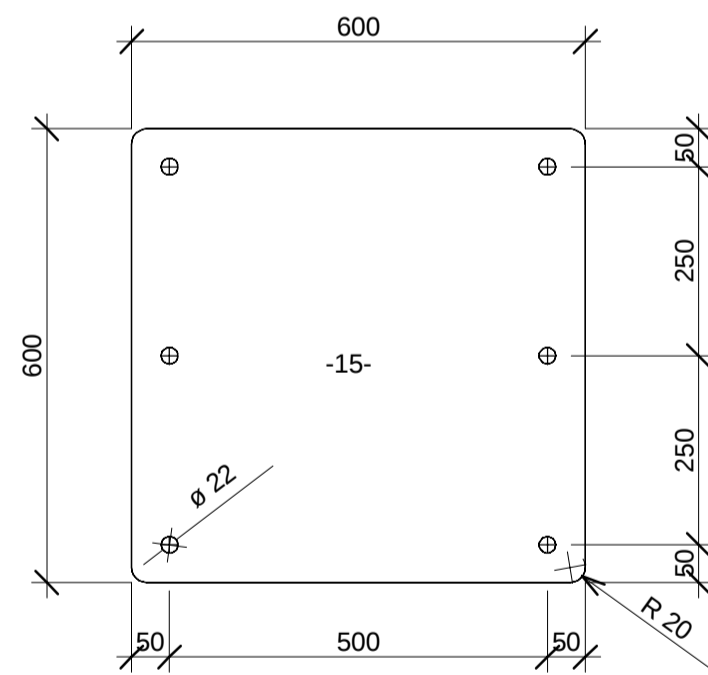
3D visn.3



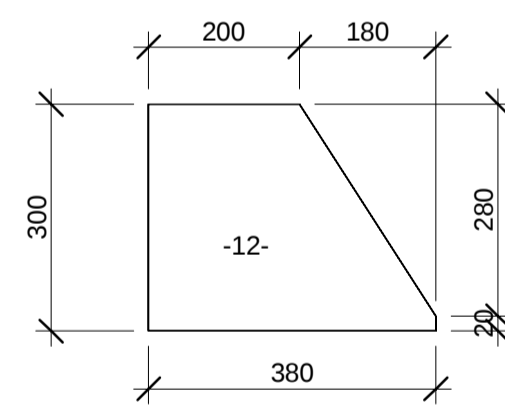
Det.1  
1 : 10



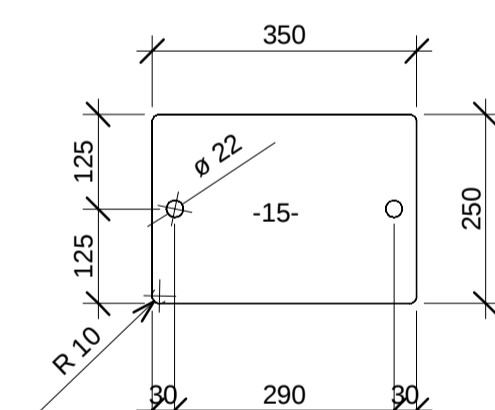
Det.2  
1 : 10



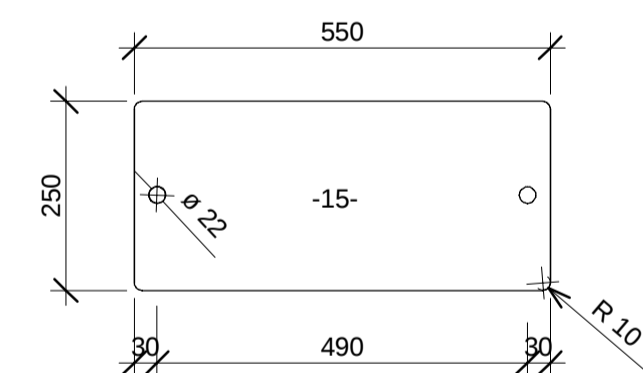
Pos.1  
1 : 10 Ant: 4 stk



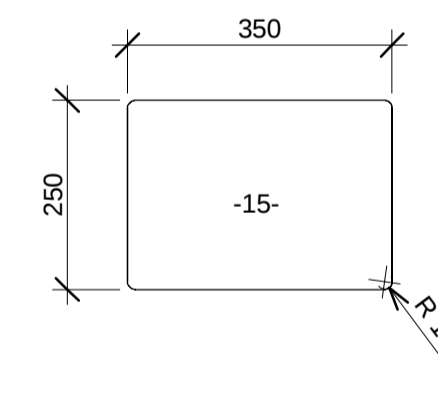
Pos.2  
1 : 10 Ant: 8 stk



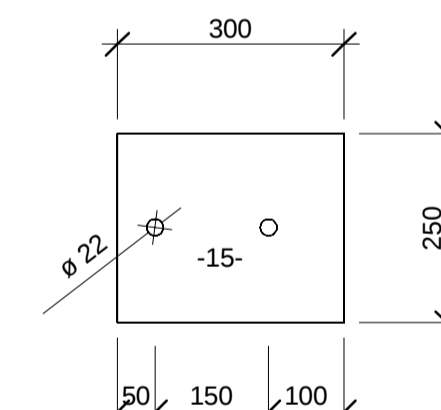
Pos.3  
1 : 10 Ant: 40 stk



Pos.4  
1 : 10 Ant: 7 stk



Pos.5  
1 : 10 Ant: 9 stk



Pos.6  
1 : 10 Ant: 18 stk

BEMERKNINGER:  
 Håndbok N400, Bruprosjektering, 2022-01-01  
 Håndbok R762, Prosesskode 2, 2018-06-01  
 Eurokode 2, NS-EN 1992-1-1:2004+NA:2018  
 Eurokode 3, NS-EN 1993-1-1:2005+A1:2014+NA:2015  
 Eurokode 4, NS-EN 1994-1-1:2004+NA:2009  
 Kvalitet : Plater: S355J2+N, NS-EN 10025-2  
 Utførelsesklasse : EXC2  
 Kontrollklasse : 2, der annet ikke er angitt.  
 Sveis : Kilsveis med a-mål 6mm, der annet ikke er angitt.  
 Sveiser dras over kanter og rundt hjørner og slipes ut i ender.  
 Overflatebehandling : Varmforsinket stål, Prosesskode 85.342, klasse B  
 Overflatebehandling : v/ Montasjesveiser overflatebehandles med sinkrik primer  
 Generelle festemidler : 8.8 Varmforsinket  
 Skrue og muttere skal leveres med kontrollsertifikat 3.1 i henhold til NS-EN 10204.  
 Skrue og muttere skal tilfredsstille kravene i NS-EN ISO 898-1 og -  
 NS ISO 898-2 eller NS-EN ISO 3506-1 og -2. Ref. prosesskode 85.13

Revisjon	Revisjonen gjelder		Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
	Trøndelag fylkeskommune		Tegningsdato			2023-12-04
			Bestiller			Oskar Einarsson
			Produsert for			
			Produsert av			ConsulentPartner AS
			Prosjektnummer			Prosjektnr.
			Prosjektfasenummer			
			Målestokk			1 : 10
			Aktformat			
			Koordinatystem			
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv			
S.I.Sjåholm	J.T.R.	J.T.R.	2023.136			K-02

## Utskifting av fendring og forsterkning av 2 stk. betongsøyler.

### Riggkostnad

	Enhet	Mengde	Enhetspris
Rigg Mesta	Rs	1	kr 150 000
Eventuelt	Rs	1	kr 100 000
Konsulent	timer	30	kr 1 000
<b>Totalt</b>			

### Matriell

	Enhet	Mengde	Enhetspris
Betong	m3	2	kr 10 000
Armering	tonn	0,3	kr 20 000
D fendere	stk.	4	kr 21 915
Konsoller til fendring (4 stk.)	kg	500	kr 60
Konsoller til betongsøyler	kg	2200	kr 60
<b>Totalt</b>			

### Arbeid

	Enhet	Mengde	Enhetspris
Mesta	timer	750	kr 550
Båt med kran og dykkerlag.	timer	36	kr 5 500
LPS 20%	Rs	750	kr 110
Lastebil	timer	30	kr 900

### Totalt

### Totalt inkl mva



**Pris**

kr 150 000

kr 100 000

kr 30 000

**kr 280 000**



**Pris**

kr 20 000

kr 6 000

kr 87 660

kr 30 000

kr 132 000

**kr 275 660**



**Pris**

kr 412 500

kr 198 000

kr 82 500

kr 27 000

**kr 720 000**

**kr 1 275 660**

**kr 1 594 575**