

FRØYA KOMMUNE

FORMANNSKAPET

Saksliste

Møtested:

Teams

Møtedato:

23.06.2021

Kl.

09:00 - 10:00

Møteinnkalling

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

Sakliste:

Saksnr.

Arkivsaksnr.

Innhold

136/21

20/1254

TUNNELREHABILITERING

137/21

21/1394

DIGITALE LÆRINGSBRETT

Sistranda, 21.06.21

Kristin Furunes Strømskag
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 23.06.2021	Arkivsaksnr: 20/1254	Sak nr: 136/21
Saksbehandler: Nils Jørgen Karlsen	Arkivkode: Q32	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
43/20	Kommunestyret	18.06.2020
187/20	Formannskapet	16.06.2020
63/21	Formannskapet	13.04.2021
50/21	Kommunestyret	15.04.2021
136/21	Formannskapet	23.06.2021
/	Kommunestyret	

TUNNELREHABILITERING

Forslag til vedtak:

1. Det nedsettes en arbeidsgruppe bestående av;
 - a. Ordfører
 - b. Varaordfører
 - c. Representant fra mindretallet
 - d. Representant fra 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

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 15.04.2021 sak 50/21

Vedtak:

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

1. Frøyatunnellen 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 å bedre beslutningsgrunnlaget.

Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken sikkerhets- og 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.

Enstemmig.

Kommunestyrets behandling i møte 15.04.21:

Følgende forslag til endring i vedtak ble fremmet av borgelig gruppe:

Forslag til endring av siste avsnitt til følgende:

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.

Enstemmig.

Følgende forslag til endring i vedtak ble fremmet av Billy Fredagsvik:

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

Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken sikkerhets- og beredskapsløsning/tiltak som iverksettes

Enstemmig.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 13.04.2021 sak 63/21

Vedtak:

Basert på likelydende funn i analyser gjort av Sweco og Rambøll, spesielt begrunnet i beredskap og sikkerhet, 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 å bedre beslutningsgrunnlaget.

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

Enstemmig.

Formannskapetets behandling i møte 13.04.21:

Rep. Berit Flåmo ba om vurdering av sin habilitet da hun sitter i styret i Frøya næringsforum.

Rep. Berit Flåmo ble enstemmig erklært inhabil.

Følgende omforente forslag til tillegg i vedtak ble fremmet:

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 å bedre beslutningsgrunnlaget.

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

Enstemmig.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 16.06.2020 sak 187/20

Vedtak:

Frøya kommune henstiller og ber Fylkeskommunen om å utarbeide en konkret og omfattende konsekvensutredning av gjennomføringen av tunneloppgraderingen. De ulike alternativer for gjennomføring med samfunnsmessige og økonomiske konsekvenser må belyses, inkludert vurdering av nytt tunneløp, samt parallelt utbedringsarbeid for begge tunnelene.

Ferjeforbindelse i byggeperioden må også vurderes. Ferjeleiene kan senere inngå i en beredskapsløsning.

Enstemmig.

Formannskapetets behandling i møte 16.06.20:

Følgende omforente forslag til tillegg i vedtak ble fremmet:

Ferjeforbindelse i byggeperioden må også vurderes. Ferjeleiene kan senere inngå i en beredskapsløsning.

Enstemmig.

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 18.06.2020 sak 43/20

Vedtak:

Frøya kommune henstiller og ber Fylkeskommunen om å utarbeide en konkret og omfattende konsekvensutredning av gjennomføringen av tunneloppgraderingen. De ulike alternativer for gjennomføring med samfunnsmessige og økonomiske konsekvenser må belyses, inkludert vurdering av nytt tunneløp, samt parallelt utbedringsarbeid for begge tunnelene.

Ferjeforbindelse i byggeperioden må også vurderes.

Enstemmig.

Kommunestyrets behandling i møte 18.06.20:

Rep. Nils Jørgen Karlsen erklærte seg inhabil som saksbehandler.

Formannskapetets siste setning i innstilling:

Ferjeleiene kan senere inngå i en beredskapsløsning.

Falt med 15 mot 7 stemmer avgitt av Steven Crozier, Jon Asbjørn Jektvik, Lene Dahlø Skarsvåg, Remy Strømskag, Eirik Johansen Bjørgan, Rachel Tørum og Arvid Hammernes.

Vedlegg:

- Frøyatunnelen – Saksframlegg Fylkestinget
- Vedtak Fylkestinget – 17.06.2021
- Vedtak Hovedutvalg for Veg – 26.05.2021
- Notat Frøya kommune 11.05.2021
- Vedtak Kommunestyret Frøya kommune – 15.04.2021

Saksopplysninger:

Frøya kommune har vært i dialog med Fylkeskommunen siden januar 2020. Et første møte ble gjennomført i mars 2020, der rehabilitering av Frøya- og Hitratunnelen var tema. Politisk vedtak i Fylkeskommunen var planlagt i juni 2020. Det ble nedsatt ei styringsgruppe med representanter fra Fylkeskommunen; politisk (Hovedutvalg Veg) og administrativt samt politisk og administrativ representasjon fra Frøya og Hitra kommuner.

Frøya kommune har tidligere hatt tunnelrahabilitering av Frøya- og Hitratunnelen opp til behandling ved flere tilfeller. Første gang var 18.06.2020 – Sak 43/20, der Kommunestyret fattet følgende vedtak:

Frøya kommune henstiller og ber Fylkeskommunen om å utarbeide en konkret og omfattende konsekvensutredning av gjennomføringen av tunelloppgraderingen. De ulike alternativer for gjennomføring med samfunnsmessige og økonomiske konsekvenser må belyses, inkludert vurdering av nytt tunneløp, samt parallelt utbedringsarbeid for begge tunnelene. Ferjeforbindelse i byggeperioden må også vurderes.

Dette ledet til at Fylkeskommunen ga i oppdrag til Sweco å gjennomføre en samfunns-økonomisk analyse, med fokus på Frøyatunnelen. Sweco-rapporten, i tillegg til ROS-analysen som ble utført av SafeTec i 2019, styrket Frøya kommunes syn på saken og behovet for en rømningstunnel.

Frøya næringsforum, i samarbeid med Hitra Næringsforening tok initiativ til å samle næringslivet i kommunene. Det ble gjennomført flere møter der innspill fra næringslivet, Guri Kunna vgs, Frøya Brann & Redning og fra Helsetjenesten ble diskutert. Det ble gjennomført en spørreundersøkelse og ei referansegruppe ble etablert.

I tillegg ble det tatt et initiativ av Frøya Næringsforum for å gjennomføre en alternativ vurdering – en verdianalyse – der man også tok hensyn til øyregionens posisjon som den viktigste havbruksregionen i Norge samt utviklingsmulighetene og forventet befolknings-vekst. Frøya Næringsforum engasjerte firmaet Kruse Larsen v/ Bjarne Håkon Hanssen, som i sin tur engasjerte firmaet Rambøll for utførelsen av verdianalysen.

Med utgangspunkt i rapportene fra Sweco og Rambøll samt vår tolkning av Tunnelsikkerhetsforskriften (TSF), ble det i Kommunestyret 15.04.21 - sak 50/21- fattet følgende vedtak:

Basert på likelydende funn i analyser gjort av Sweco og Rambøll, spesielt begrunnet i beredskap og sikkerhet, 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 09.04.2021.

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

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

Vedtaket ble kommunisert til Fylkeskommunen og til styringsgruppa for tunnelrehabilitering og ble kommunens representanter i styringsgruppas mandat for videre prosess og diskusjoner.

Gjennom Frøya næringsforum ble det igangsatt en kampanje, gjennomført av Kruse Larsen/ Bjarne Håkon Hanssen, der det ble arrangert møter med de forskjellige politiske partiene i Fylkestinget samt innlegg og kronikker i media.

For å få en faglig vurdering av Frøya kommunes syn i saken og krav på rømningstunnel, ble det lagt ei politisk bestilling på å få det vurdert. Administrasjonen tok kontakt med Norconsult for ei tunnelfaglig vurdering av rehabilitering av Frøyatunnelen, i henhold til Tunnelsikkerhetsforskriften samt en juridisk vurdering av selve forskriften, der Bjerkan Stav ble engasjert. Resultatet av deres vurderinger ga oss følgende:

- 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**
- 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 hoftehøyde, infrarøde kameraer og røyksensor som gjenkjenner branngasser**. Det kommer ikke frem av de gjennomgåtte notatene til Aas Jacobsen hvorfor disse tiltakene ikke anbefales gjennomført
- **For at det skal kunne konkluderes om en løsning med evakueringsrom er akseptabel for å ivareta selvbergingsprinsippet, samt hvilke andre konkrete risikoreducerende 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**

Det ble forfattet et notat som ble oversendt medlemmene i styringsgruppa, også kommunisert til kommunestyrets medlemmer (vedlegg). Diskusjonen i styringsgruppa rundt argumentene (over) endret ikke innstilling i sak. De økonomiske utfordringene ble tillagt stor vekt.

Hovedutvalg for Veg (HUV) fattet følgende vedtak 26.05.21:

1. Fylkestinget ber fylkesrådmannen sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunellen som beskrevet i alternativ 1 i saken. Vedtatt ramme for prosjektet er kr. 565 mill. 2021 – kr, og finansieres av kr. 534 mill. i Økonomiplan for 2021 -2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022 – 2025
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen synliggjøre kostnadene til oppgradering og vedlikehold av de øvrige tunellene som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften i Økonomiplanen for 2022 – 2025
3. Fylkestinget har merket seg kravet fra Frøya kommune om bygging av ny rømningstunnel som beskrevet i alternativ 6 i saken, og at denne må bygges før rehabilitering av dagens tunnel. Dette er begrunnet med krav relatert til både sikkerhet og beredskap. Fylkestinget ber derfor fylkesrådmann om å gå i dialog med Frøya kommune om finansiering av en slik rømningstunnel, med bidrag fra kommune, næringsliv og andre. Trøndelag fylkeskommunes bidrag til en eventuell rømningstunnel begrenses oppad til 20%, tilsvarende mva – kompensasjon
4. Ut fra tidsfristen for tunnelutbedringer og som følge av punkt 3, så ber fylkestinget videre om at nødvendig utbedring av Hitratunnelen iverksettes snarest. Fylkestinget ber også om at beredskapen fra Hitra og Frøya til fastlandet blir forbedret gjennom etablering av den planlagte fergeforbindelsen mellom Hitra og Aure. Nærmere avklaring av finansiering av tunnelutbedringen og fergeforbindelsen forutsettes å bli framlagt for politisk behandling så snart som mulig, og senest i forbindelse med framlegg av økonomi- og handlingsplanen til høsten.

Vedtaket ble fattet med utgangspunkt i at administrasjonen i Fylkeskommunens vurdering av rehabiliteringen – anbefalingen fra Aas Jakobsen – var tilstrekkelig for å oppfylle kravene i Tunnelsikkerhetsforskriften.

Etter HUV sitt vedtak – 26.05.21 - og Fylkestingets behandling av saken – 17.06.21, ble det gjennomført flere møter med politikere i Fylkestinget. Forslag til vedtak, som ble fremmet av fylkesrådmannen, ble endret i behandling av saken. Fattet vedtak i Fylkestinget er i tråd med det som fra Frøya kommunes side har blitt anbefalt.

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

Vurdering:

Kommunedirektøren er positiv til vedtaket som Fylkestinget fattet 17.06.2021. Det gir oss mulighet for å utrede mulighetene for etablering av en rømningstunnel. Vi ser av Fylkestingets vedtak at Fylkeskommunen skal etablere dialog med Frøya kommune med tanke på en finansieringsløsning for rømningstunnelen. Faktorer som er viktig i vurdering av total kostnad og sammenligningsgrunnlag:

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

Det som inngår i finansieringsdiskusjonen er:

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

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

Kommunedirektøren tilrår derfor at:

- Det nedsettes en arbeidsgruppe bestående av;
 - Ordfører
 - Varaordfører
 - Representant fra mindretallet
 - Representant fra Frøya Næringsforum
 - Representant fra Kommunedirektøren
- Arbeidsgruppen gis følgende mandat:
 - Arbeidsgruppen har ansvar for dialogen med Fylkeskommunen
 - Arbeidsgruppen skal arbeide for en finansieringsløsning
 - Arbeidsgruppen rapporterer til Formannskapet

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 23.06.2021	Arkivsaksnr: 21/1394	Sak nr: 137/21
Saksbehandler: Håvard Holte Os	Arkivkode: 631 A20	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
137/21	Formannskapet	23.06.2021
/	Kommunestyret	

DIGITALE LÆRINGSBRETT

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre vedtar å videreføre leasingavtale av digitale læringsbrett til alle elever og ansatte i grunnskolen i Frøya kommune.

Merkostnaden for ny leasingavtale medfører en økning på kr. 544.444,- pr. år, og innarbeides i rammeområdets budsjetter fra 2022 og ut leasingperioden på tre år. Merkostnaden for to måneder i 2021 dekkes av rammeområdet.

Vedlegg:

Saksopplysninger:

Høsten 2018 gikk Frøya kommune til anskaffelse av en-til-en digital enhet for alle elever i Frøyaskolen, også kalt læringsbrett. Valget falt da på Apple iPad. For 1.-7. trinn uten eksternt tastatur, for 8.-10. trinn og ansatte i skolene med eksternt tastatur. iPadene ble leaset med en treårig leasingavtale, som går ut i oktober i år (2021). Tastatur og deksel ble ikke leaset, men kjøpt i 2018.

Årsaken til at denne saken fremmes nå, fire måneder før leasingperioden går ut, er at bestillingstid for elektronikkutstyr globalt er svært lang. Saken var tenkt fremmet etter sommeren. For å kunne være garantert levering ved inneværende leasingperiodes slutt, må utstyr for ny leasingperiode bestilles innen utgangen av juni.

Våren 2021 ble ordningen med iPader evaluert, med innspill fra både elever, lærere og foreldre. Evalueringen viste at men jevnt over er svært godt fornøyd med ordningen og den merverdien dette utstyret har gitt opplæringen. Likevel er det noen momenter som går igjen som man skulle ønske var bedre:

- Mellomtrinn (5.-7. trinn) ønsker fysisk tastatur, ut over skjermtastaturet på iPaden.
- Lærere på alle trinn og elever på ungdomsskolen synes tastatur og skjermer er litt for små, med tanke på ergonomi.
- Mangel på musepeker på iPad oppleves som et minus, sett opp mot PC.

I det store bildet viser evalueringa og dialog mellom skolene i kommunen at vi ønsker å videreføre ordninga med iPad som den digitale enheten for elever og lærere i Frøyaskolen. For å forsøke å

imøtekomme innspillene fra evalueringa, er det imidlertid gjort endringer i hvilket utstyr vi ønsker å benytte på de ulike trinn. Disse er:

- Elever 1.-4. trinn: Standard iPad med støtdeksel. Som i dag, bortsett fra at iPadene elevene har i dag er 9,7 tommer, mot ny standard på 10,2 tommer.
- Elever 5.-7. trinn: Standard iPad med tastaturdeksel. Disse elevene har i dag ikke annet tastatur enn skjermtastaturet på iPaden.
- Elever 8.-10. trinn: iPad Air med tastaturdeksel med pekeflate. Disse elevene har i dag 9,7 tommer iPad med tastaturdeksel. Vil med denne løsningen få 10,9 tommer skjerm, noe større tastatur og pekeflaten gir musepeker på skjermen.
- Lærere: iPad Pro 12,9 med tastaturdeksel med pekeflate. Lærerne har i dag standard 9,7 tommer iPad med tastaturdeksel. Vil med denne løsningen få 12,9 tommer skjerm, større tastatur og pekeflaten gir musepeker på skjermen.

Generelt for alle disse er at de tekniske spesifikasjonene er bedre enn på utstyret vi bruker i skolene i dag, siden det er av nyere generasjon. For ungdomsskoleelevene (iPad Air) og lærerne (iPad Pro) er de tekniske spesifikasjonene lang bedre enn i dag, spesielt med tanke på ytelse, skjermstørrelse og lagringsplass, noe som har vært trukket fram som utfordrende. iPad Air og Pro har også usb-c tilkobling, som gir mulighet for tilkobling til ekstern skjerm og tastatur som arbeidsstasjon, om man ønsker det.

Disse løsningene er dyrere enn det utstyret vi har pr i dag. Innkjøpet vil bli gjort gjennom den fylkeskommunale rammeavtalen for slikt utstyr, med ATEA som leverandør. I og med at tastatur og deksler ble kjøpt inn utenom leasingavtalen i 2018, gjelder dagens avtale kun selve iPadene. Vi betaler med dagens avtale kr. 478.000,- pr. år i leasing for selve iPadene. Totalt, over tre år kr. 1.434.000,-. I denne prisen er gjenkjøpsverdien lagt inn som rabatt på det vi betaler, slik at det ikke er noen gjenkjøpsverdi på disse som tilfaller kommunen etter de tre årene. Tilbudet vi har fått på det nye utstyret som er beskrevet over, er på kr. 956.652,- pr. år, kr. 2.869.956,- for hele treårsperioden. Til sammenlikning vil kjøpspris for utstyret (ikke leasing) være kr. 3.543.070,-.

Prisen på nytt tilbud kontra gjeldende er ikke direkte sammenliknbart. I det nye tilbudet vi har fått er også gjenkjøpsverdien på iPaden lagt inn som rabatt i prisen. Det som skiller dem, er at tastatur og deksler er lagt inn i avtalen. Dette ble i 2018 i stede kjøpt, fordi man da hadde midler til overs til dette. Når det gjelder tastatur og deksler, har disse en beregnet levetid på 3 år, og har dermed svært lav gjenkjøpsverdi. Tastatur og deksler utgjør i tilbudet sett over 3 år kr. 434.456,-, altså kr. 145.152,- pr. år. (Om vi kjøper disse, må vi betale kr. 528.625,-.) Som sammenlikningsgrunnlag vil dermed leasingprisen for selve iPadene i tilbudet tilsvare kr. 811.196,- pr. år, kr. 2.434.500,- for hele treårsperioden. Det er ingen midler satt av i budsjettet pr. i dag som kan brukes til å kjøpe tastatur og deksler, slik man gjorde i 2018. Det vurderes derfor som en god løsning å heller få lagt inn dette som en nedbetaling i leasingavtalen. Det kan også nevnes at vi ikke kan gjenbruke deksler og tastaturer på dagens iPader, da de nye iPadene har annen form og størrelse enn de gamle, samt at deksler og tastatur generelt har gått ut «levetida» og begynner å bli utslitt.

Et moment som også er viktig å nevne er at det har vært en relativt stor økning i antall elever i Frøyaskolen siden 2018, og også en viss økning i antall ansatte. Avtalen som var inngått i 2018, som dagens budsjett er basert på, var på totalt 620 enheter. Disse har blitt fortløpende og årlig supplert med flere enheter, i takt med elevtallsøkningen, men uten økning av budsjettet. Avtalen vi nå har fått tilbud på dreier seg om 685 enheter.

Vi har fått tilbud om forsikring. Denne har en egenandel på kr. 0,-, og har en kostnad på kr. 8,- pr. iPad pr. måned. Dette vil bli en årlig kostnad på kr. 65.760,-, kr. 197.280,- for treårsperioden. Uten forsikring, vil vi måtte dekke kostnader knyttet til reparasjoner som ikke er dekt av garanti gjennom det ordinære driftsbudsjettet ved skolene.

Økonomiske konsekvenser:

	Pr. år	Totalt, 3 år
Ny leasing, iPader	Kr. 811.196,-	Kr. 2.434.500,-
Ny leasing, tastatur/deksler	Kr. 145.152,-	Kr. 434.456,-
Forsikring	Kr. 65.760,-	Kr. 197.280,-
Totalt, ny leasingperiode	Kr. 1.022.108,-	Kr. 3.066.236,-
Nåværende leasing iPader	Kr. 478.000,-	Kr. 1.434.000,-
Merkostnad, ny leasingperiode	Kr. 544.108,-	Kr. 1.632.236,-

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Nils Jørgen Karlsen
Arkivsaksnr.: 20/1254

Arkiv: Q32

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Kommunestyret
Formannskapet

TUNNELREHABILITERING – FYLKESTINGETS VEDTAK JUNI 2021

Forslag til vedtak:

1. Det nedsettes en arbeidsgruppe bestående av;
 - a. Ordfører
 - b. Varaordfører
 - c. Representant fra mindretallet
 - d. Representant fra 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

Vedlegg:

- Frøyatunnelen – Saksframlegg Fylkestinget
- Vedtak Fylkestinget – 17.06.2021
- Vedtak Hovedutvalg for Veg – 26.05.2021
- Notat Frøya kommune 11.05.2021
- Vedtak Kommunestyret Frøya kommune – 15.04.2021

Saksopplysninger:

Frøya kommune har vært i dialog med Fylkeskommunen siden januar 2020. Et første møte ble gjennomført i mars 2020, der rehabilitering av Frøya- og Hitratunnelen var tema. Politisk vedtak i Fylkeskommunen var planlagt i juni 2020. Det ble nedsatt ei styringsgruppe med representanter fra Fylkeskommunen; politisk (Hovedutvalg Veg) og administrativt samt politisk og administrativ representasjon fra Frøya og Hitra kommuner.

Frøya kommune har tidligere hatt tunnelrehabilitering av Frøya- og Hitratunnelen opp til behandling ved flere tilfeller. Første gang var 18.06.2020 – Sak 43/20, der Kommunestyret fattet følgende vedtak:

Frøya kommune henstiller og ber Fylkeskommunen om å utarbeide en konkret og omfattende konsekvensutredning av gjennomføringen av tunelloppgraderingen. De ulike alternativer for gjennomføring med samfunnsmessige og økonomiske konsekvenser må belyses, inkludert vurdering av nytt tunnellop, samt parallelt utbedringsarbeid for begge tunnelene. Ferjeforbindelse i byggeperioden må også vurderes.

Dette ledet til at Fylkeskommunen ga i oppdrag til Sweco å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse, med fokus på Frøyatunnelen. Sweco-rapporten, i tillegg til ROS-analysen som ble utført av SafeTec i 2019, styrket Frøya kommunes syn på saken og behovet for en rømningstunnel.

Frøya næringsforum, i samarbeid med Hitra Næringsforening tok initiativ til å samle næringslivet i kommunene. Det ble gjennomført flere møter der innspill fra næringslivet, Guri Kunna vgs, Frøya Brann & Redning og fra Helsetjenesten ble diskutert. Det ble gjennomført en spørreundersøkelse og ei referansegruppe ble etablert.

I tillegg ble det tatt et initiativ av Frøya Næringsforum for å gjennomføre en alternativ vurdering – en verdianalyse – der man også tok hensyn til øyregionens posisjon som den viktigste havbruksregionen i Norge samt utviklingsmulighetene og forventet befolkningsvekst. Frøya Næringsforum engasjerte firmaet Kruse Larsen v/ Bjarne Håkon Hanssen, som i sin tur engasjerte firmaet Rambøll for utførelsen av verdianalysen.

Med utgangspunkt i rapportene fra Sweco og Rambøll samt vår tolkning av Tunnelsikkerhetsforskriften (TSF), ble det i Kommunestyret 15.04.21 - sak 50/21- fattet følgende vedtak:

Basert på likelydende funn i analyser gjort av Sweco og Rambøll, spesielt begrunnet i beredskap og sikkerhet, 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 09.04.2021.

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

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

Vedtaket ble kommunisert til Fylkeskommunen og til styringsgruppa for tunnelrehabilitering og ble kommunens representanter i styringsgruppas mandat for videre prosess og diskusjoner.

Gjennom Frøya næringsforum ble det igangsatt en kampanje, gjennomført av Kruse Larsen/ Bjarne Håkon Hanssen, der det ble arrangert møter med de forskjellige politiske partiene i Fylkestinget samt innlegg og kronikker i media.

For å få en faglig vurdering av Frøya kommunes syn i saken og krav på rømningstunnel, ble det lagt ei politisk bestilling på å få det vurdert. Administrasjonen tok kontakt med Norconsult for ei tunnelfaglig vurdering av rehabilitering av Frøyatunnelen, i henhold til Tunnelsikkerhetsforskriften samt en juridisk vurdering av selve forskriften, der Bjerkan Stav ble engasjert. Resultatet av deres vurderinger ga oss følgende:

- 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**
- 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 hoftehøyde, infrarøde kameraer og røyksensor som gjenkjenner branngasser**. Det kommer ikke frem av de gjennomgåtte notatene til Aas Jacobsen hvorfor disse tiltakene ikke anbefales gjennomført
- **For at det skal kunne konkluderes om en løsning med evakueringsrom er akseptabel for å ivareta selvbergingsprinsippet, samt hvilke andre konkrete risikoreducerende 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**

Det ble forfattet et notat som ble oversendt medlemmene i styringsgruppa, også kommunisert til kommunestyrets medlemmer (vedlegg). Diskusjonen i styringsgruppa rundt argumentene (over) endret ikke innstilling i sak. De økonomiske utfordringene ble tillagt stor vekt.

Hovedutvalg for Veg (HUV) fattet følgende vedtak 26.05.21:

1. Fylkestinget ber fylkesrådmannen sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunellen som beskrevet i alternativ 1 i saken. Vedtatt ramme for prosjektet er kr. 565 mill. 2021 – kr, og finansieres av kr. 534 mill. i Økonomiplan for 2021 -2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022 – 2025
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen synliggjøre kostnadene til oppgradering og vedlikehold av de øvrige tunellene som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften i Økonomiplanen for 2022 – 2025
3. Fylkestinget har merket seg kravet fra Frøya kommune om bygging av ny rømningstunnel som beskrevet i alternativ 6 i saken, og at denne må bygges før rehabilitering av dagens tunnel. Dette er begrunnet med krav relatert til både sikkerhet og beredskap. Fylkestinget ber derfor fylkesrådmann om å gå i dialog med Frøya kommune om finansiering av en slik rømningstunnel, med bidrag fra kommune, næringsliv og andre. Trøndelag fylkeskommunes bidrag til en eventuell rømningstunell begrenses oppad til 20%, tilsvarende mva – kompensasjon
4. Ut fra tidsfristen for tunnelutbedringer og som følge av punkt 3, så ber fylkestinget videre om at nødvendig utbedring av Hitratunnelen iverksettes snarest. Fylkestinget ber også om at beredskapen fra Hitra og Frøya til fastlandet blir forbedret gjennom etablering av den planlagte fergeforbindelsen mellom Hitra og Aure. Nærmere avklaring av finansiering av tunnelutbedringen og fergeforbindelsen forutsettes å bli framlagt for politisk behandling så snart som mulig, og senest i forbindelse med framlegg av økonomi- og handlingsplanen til høsten.

Vedtaket ble fattet med utgangspunkt i at administrasjonen i Fylkeskommunens vurdering av rehabiliteringen – anbefalingen fra Aas Jakobsen – var tilstrekkelig for å oppfylle kravene i Tunnelsikkerhetsforskriften.

Etter HUV sitt vedtak – 26.05.21 - og Fylkestingets behandling av saken – 17.06.21, ble det gjennomført flere møter med politikere i Fylkestinget. Forslag til vedtak, som ble fremmet av fylkesrådmannen, ble endret i behandling av saken. Fattet vedtak i Fylkestinget er i tråd med det som fra Frøya kommunes side har blitt anbefalt.

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 **rømningstunnel** mellom Frøya og Hitra beskrevet som alternativ 6 i saken, **forutsatt lokal medfinansiering**. En slik tunnel vil medføre en bedre beredskapsløsning enn ferger. Fylkesrådmannen bes derfor om å **gå i dialog med Frøya kommune** om å avklare

nødvendig lokal medfinansiering av en rømningstunnel med bidrag fra kommune, næringsliv og andre slik at en beslutning kan fattes i oktober

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

Vurdering:

Kommunedirektøren er positiv til vedtaket som Fylkestinget fattet 17.06.2021. Det gir oss mulighet for å utrede mulighetene for etablering av en rømningstunnel. Vi ser av Fylkestingets vedtak at Fylkeskommunen skal etablere dialog med Frøya kommune med tanke på en finansieringsløsning for rømningstunnelen. Faktorer som er viktig i vurdering av total kostnad og sammenligningsgrunnlag:

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

Det som inngår i finansieringsdiskusjonen er:

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

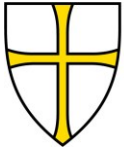
Kommunedirektøren ønsker også at ressursene og initiativene samles. Vi har tidligere hatt initiativ både fra kommunen og fra Frøya næringsforum. Det er viktig at vi nå får et samlet engasjement.

Kommunedirektøren tilrår derfor at:

- Det nedsettes en arbeidsgruppe bestående av;
 - Ordfører
 - Varaordfører
 - Representant fra mindretallet
 - Representant fra Frøya Næringsforum
 - Representant fra Kommunedirektøren

- Arbeidsgruppen gis følgende mandat:
 - Arbeidsgruppen har ansvar for dialogen med Fylkeskommunen
 - Arbeidsgruppen skal arbeide for en finansieringsløsning
 - Arbeidsgruppen rapporterer til Formannskapet

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



Saksprotokoll

Fv. 714 Frøyatunnelen - investeringsbeslutning, tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften

Arkivsak-dok. 202032437
Saksbehandler Frank Axel Lien

Saksgang	Møtedato	Saknr
Hovedutvalg for veg 2019-2023	26.05.2021	35/21
Fylkesting 2019-2023	15.06.2021	

Hovedutvalg for veg 2019-2023 har behandlet saken i møte 26.05.2021 sak 35/21

Hovedutvalg for veg 2019-2023 sitt vedtak

1. Fylkestinget ber fylkesrådmannen sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunnelen som beskrevet i alternativ 1 i saken. Vedtatt ramme for prosjektet er kr. 565 mill. 2021 – kr, og finansieres av kr. 534 mill. i Økonomiplan for 2021 -2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022 – 2025.
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen synliggjøre kostnadene til oppgradering og vedlikehold av de øvrige tunnelene som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften i Økonomiplanen for 2022 – 2025
3. Fylkestinget har merket seg kravet fra Frøya kommune om bygging av ny rømningstunnel som beskrevet i alternativ 6 i saken, og at denne må bygges før rehabilitering av dagens tunnel. Dette er begrunnet med krav relatert til både sikkerhet og beredskap. Fylkestinget ber derfor fylkesrådmann om å gå i dialog med Frøya kommune om finansiering av en slik rømningstunnel, med bidrag fra kommune, næringsliv og andre. Trøndelag fylkeskommunes bidrag til en eventuell rømningstunnel begrenses oppad til 20%, tilsvarende mva – kompensasjon.
4. Ut fra tidsfristen for tunnelutbedringer og som følge av punkt 3, så ber fylkestinget videre om at nødvendig utbedring av Hitratunnelen iverksettes snarest. Fylkestinget ber også om at beredskapen fra Hitra og Frøya til fastlandet blir forbedret gjennom etablering av den planlagte fergeforbindelsen mellom Hitra og Aure. Nærmere avklaring av finansiering av tunnelutbedringen og fergeforbindelsen forutsettes å bli framlagt for politisk behandling så snart som mulig, og senest i forbindelse med framlegg av økonomi- og handlingsplanen til høsten.

Behandling/forslag

Saken ble sluttbehandlet 27.mai.

Hallgeir Grøntvedt (Sp), pva Sp og Ap alternativt forslag

1. Fylkeetinget ber fylkesrådmannen sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunellen som beskrevet i alternativ 1 i saken. Vedtatt ramme for prosjektet er kr. 565 mill. 2021 – kr, og finansieres av kr. 534 mill. i Økonomiplan for 2021 -2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022 – 2025.
2. Fylkeetinget ber fylkesrådmannen synliggjøre kostnadene til oppgradering og vedlikehold av de øvrige tunellene som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften i Økonomiplanen for 2022 – 2025
3. Fylkeetinget har merket seg kravet fra Frøya kommune om bygging av ny rømningstunnel som beskrevet i alternativ 6 i saken, og at denne må bygges før rehabilitering av dagens tunnel. Dette er begrunnet med krav relatert til både sikkerhet og beredskap. Fylkeetinget ber derfor fylkesrådmann om å gå i dialog med Frøya kommune om finansiering av en slik rømningstunnel, med bidrag fra kommune, næringsliv og andre. Tröndelag fylkeskommunes bidrag til en eventuell rømningstunell begrenses oppad til 20%, tilsvarende mva – kompensasjon.
4. Ut fra tidsfristen for tunnelutbedringer og som følge av punkt 3, så ber fylkeetinget videre om at nødvendig utbedring av Hitratunnelen iverksettes snarest. Fylkeetinget ber også om at beredskapen fra Hitra og Frøya til fastlandet blir forbedret gjennom etablering av den planlagte fergeforbindelsen mellom Hitra og Aure. Närmere avklaring av finansiering av tunnelutbedringen og fergeforbindelsen forutsettes å bli framlagt for politisk behandling så snart som mulig, og senest i forbindelse med framlegg av økonomi- og handlingsplanen til høsten.

Votering

Fylkesrådmannens innstilling vs Grøntvedt forslag	Grøntvedts forslag vedtatt med 6 mot 4 stemmer (H, MdG, Rødt)
---	---

Fylkesrådmannens innstilling:

Fylkeetinget ber fylkesrådmannen sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunnelen som beskrevet i alternativ 1 i saken. Vedtatt ramme for prosjektet er 565 mill. 2021-kr, og finansieres av 534 mill. i Økonomiplan for 2021-2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022-2025.

Fylkeetinget ber fylkesrådmannen synliggjøre kostnader til oppgradering og vedlikehold av de øvrige tunneler som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften, deriblant Hitratunnelen, i Økonomiplanene for 2022-2025.

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Kommunestyret:			
Møtested: Teams	Møtedato: 15.04.2021	Møtetid: 10:00 - 10:30	Av utvalgets medlemmer møtte 23 av 23
Fra og med sak:	50/21		
Til og med sak:	50/21		

Faste representanter i Kommunestyret i perioden 2019-2023

<u>Høyre:</u> Kristin Furunes Strømskag Remy Strømskag Lars Måsøval <u>Senterpartiet:</u> Knut Arne Strømøy Lene Dahlø Skarsvåg John Asbjørn Jegtvik Kai Ronny Arntzen Hans Stølan <u>Venstre:</u> Arvid Agnar Hammernes Halgeir Arild Hammer	<u>Fremskrittspartiet:</u> Olaf Reppe Aleksander Søreng <u>Pensjonistpartiet:</u> Svein Viggo Johansen <u>Rødt:</u> Dordi Hammer Steven Richard Crozier	<u>Arbeiderpartiet:</u> Berit Flåmo Geir Egil Meland Kristin Reppe Storø Roger Tvervåg Magnhild Myrseth Billy Fredagsvik Nils Jørgen Karlsen <u>Sosialistisk Venstreparti:</u> Eskil Sandvik
--	---	---

Faste representanter med forfall:

<u>Høyre:</u> Remy Strømskag <u>Senterpartiet:</u> <u>Venstre:</u>	<u>Fremskrittspartiet:</u> <u>Pensjonistpartiet:</u> <u>Rødt</u>	<u>Arbeiderpartiet:</u> Berit Flåmo Kristin Reppe Storø Nils Jørgen Karlsen <u>Sosialistisk Venstreparti:</u>
--	---	---

Vararepresentanter som møtte:

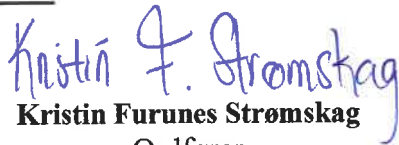
<u>Høyre:</u> Eirik Johansen Bjørgan <u>Senterpartiet:</u>	<u>Fremskrittspartiet:</u> <u>Pensjonistpartiet:</u> <u>Rødt</u>	<u>Arbeiderpartiet:</u> Gunn Heidi Hallaren Vida Zubaite Bekken Bente Kristin Øyen
--	---	--

<u>Venstre:</u>		<u>Sosialistisk Venstreparti:</u>
------------------------	--	--

Merknader:

1. Innkalling med saksliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift:


Kristin Furunes Strømskag
Ordfører


Geir Egil Meland
Protokollunderskriver


Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Kommunestyret
Møtedato: 15.04.2021

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Innhold
50/21	20/1254	TUNNELREHABILITERING ALTERNATIVE LØSNINGER

**TUNNELREHABILITERING
ALTERNATIVE LØSNINGER**

Vedtak:

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 å bedre beslutningsgrunnlaget.

Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken sikkerhets- og 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.

Enstemmig.

Kommunestyrets behandling i møte 15.04.21:

Følgende forslag til endring i vedtak ble fremmet av borgerlig gruppe:

Forslag til endring av siste avsnitt til følgende:

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.

Enstemmig.

Følgende forslag til endring i vedtak ble fremmet av Billy Fredagsvik:

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

Trøndelag fylkeskommune bes svare på hvilken sikkerhets- og beredskapsløsning/tiltak som iverksettes

Enstemmig.

Innstilling:

Basert på likelydende funn i analyser gjort av Sweco og Rambøll, spesielt begrunnet i beredskap og sikkerhet, 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 å bedre beslutningsgrunnlaget.

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



Arkivsak-dok. 202032437-10
Saksbehandler Frank Axel Lien

Saksgang	Møtedato	Utvalgssaksnr
Hovedutvalg for veg 2019-2023	26.05.2021	35/21
Fylkesting 2019-2023	15.06.2021	

Fv. 714 Frøyatunnelen - investeringsbeslutning, tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften

Fylkesrådmannens innstilling:

Fylkestinget ber fylkesrådmannen sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunnelen som beskrevet i alternativ 1 i saken. Vedtatt ramme for prosjektet er 565 mill. 2021-kr, og finansieres av 534 mill. i Økonomiplan for 2021-2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022-2025.

Fylkestinget ber fylkesrådmannen synliggjøre kostnader til oppgradering og vedlikehold av de øvrige tunneler som er underlagt tunnelsikkerhetsforskriften, deriblant Hitratunnelen, i Økonomiplanene for 2022-2025.

Vedlegg:

Nummererte vedlegg som følger saken:

- 1 Rapport Aas-Jacobsen – Sammendrag Hitra og Frøya
- 2 Rapport Sweco – Utredning alternativsvurdering Frøyatunnelen
- 3 Utdrag fra presentasjon i HU-V 14/21 07.04.21
- 4 Vedtak kst Frøya
- 5 Vedtak kst Hitra

Andre refererte dokumenter i saken:

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

Sammendrag

Denne saken omhandler først og fremst hvordan fylkeskommunen skal løse pålagte tiltak som er utløst av Tunnelsikkerhetsforskriften.

Fremtidig utvikling og beredskap mellom Frøya, Hitra og fastlandet, er tema som er belyst i forarbeidet og poengtert spesielt fra Frøya kommune, men også fra Hitra.

Fylkesrådmannen er enig i at dette er viktige tema, men i denne saken er disse tema ikke hovedsaken. Fylkesrådmannen vil jobbe med beredskap til øysamfunnene i en egen sak senere.

I denne saken presenteres sju alternativ for tiltak etter forskriften og fremtidig utvikling av tunnelen. Det er kun ett av alternativene (alt 4, ny tunnel som erstatning for dagens) som ikke fordrer behov for tiltak i eksisterende tunnel. Til gjengjeld vil en i alternativ 4 ikke rekke å ivareta forskriftskravene innen den forventede fristen på grunn av planleggings- og byggetid. I alle andre alternativ kreves det et vesentlig innsatsbehov i eksisterende tunnel for å innfri tunnelsikkerhetsforskriften.

En utredning foretatt av fylkesrådmannen viser at alternativ 1, rehabilitering av eksisterende tunnel, er minst kostnadskrevende og gir best samfunnsøkonomisk nytte. Det foreslåtte alternativet tilfredsstiller tunnelsikkerhetsforskriften. Det gjøres også oppmerksom på at tunnelsikkerhetsforskriften handler om sikkerhetstiltak i tunneler og ikke generell transportberedskap i lokalsamfunnet hvor tunnelene er lokalisert.

Bakgrunn:

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

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

I fylkestingsak 106/16 (STFK) ble forskriften behandlet første gang. Her fremgår det at det er fem tunneler i tidligere Sør-Trøndelag som omfattes av forskriften. Som en del av rammetilskuddet til vegformål mottar fylkeskommunen et årlig beløp til tiltak etter

Tunnelsikkerhetsforskriften. Fylkesrådmannen har flere ganger vist til at dette tilskuddet ikke dekker estimerte kostnader for tiltaket og at det mangler betydelige med investeringsmidler. Det er derfor behov for å se andre behov knyttet til fylkeskommunal infrastruktur fra ulike deler av Trøndelag i en større sammenheng, selv om det er Frøyatunnelen som er tenkt gjennomført først. Dette gjelder så vel tiltak på øvrige tunneler omfattet av forskriften, andre infrastrukturtiltak som ønsket nivå for beredskapsløsninger.

Frøyatunnelen har siden Tunnelsikkerhetsforskriften ble innført ikke vært behandlet som egen sak til politisk utvalg utover omtale i Økonomiplan og Handlingsprogram for veg. Det er orientert om status og fremdrift fortløpende i Hovedutvalg veg siden primo 2020.

I sak 12/21 ble Hovedutvalg veg orientert om at det er 19 tunneler som er omfattet av forskriften på fylkesvegnettet, og at 6 av disse tunnelene ikke tilfredsstillter tunnelsikkerhetsforskriften.

I 2020 startet fylkesrådmannen innledende planlegging for utbedring av Frøyatunnelen som den første av disse 6 etter nevnte forskrift. Våren 2020 ble det en del lokal bekymring rundt foreløpige gjennomføringsplaner på grunn av konsekvenser for særlig næringslivet på Hitra og Frøya, men også for innbyggere og tilreisende. På bakgrunn av vedtak i kommunestyrene på Hitra og Frøya satte fylkesrådmannen i november 2020 i gang en utredning hvor det blir sett på flere alternativer for gjennomføring av oppgradering av Frøyatunnelen, ut over faktiske forskriftstiltak. I tillegg til denne utredningen ble planleggingen av utbedringstiltakene etter forskriften videreført i regi av en ekstern konsulent. Som et tredje initiativ har næringslivet på Frøya engasjert en egen konsulent for å se nærmere på behovene til næringslivet, og hvordan dette kan ivaretas gjennom et eventuelt fremtidig offentlig/privat samarbeid.

Det har altså i alt vært tre konsulentmiljø involvert i utredningsarbeidet, med litt ulike oppdrag. Det prosjektutløsende nå er tunnelsikkerhetsforskriften, men som en følge av lokale initiativ har det tvunget seg frem en større diskusjon om Frøyatunnelen ivaretar fremtidens behov, og om alternativkostnaden til å gjøre forskriftstiltakene er noe Trøndelag fylkeskommune bør se nærmere på.

Fylkesrådmannen legger i denne saken frem resultatet av de ulike utredningene, og ber fylkestinget ta stilling til hvilket alternativ som best svarer ut det prosjektutløsende behovet, ivaretagelse av tunnelsikkerhetsforskriften.

Faktiske opplysninger:

Generelt

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

Fv. 714 Hitratunnelen er en 5,6 km lang undersjøisk tunnel mellom øyene Hemnskjela på fastlandssiden og Jøsnøya på Hitrasiden. Tunnelen ble åpnet for trafikk i 1994. Største

stigning er 10 % og bunnpunktet er 264 m under havnivå. Tunnelen har ett løp med tunnelprofil T11 med tre kjørefelt, derav ett kjørefelt nedover og to felt oppover. I bunnen er det en kort strekning hvor det kun er to felt. ÅDT i 2019 var 1950. Fartsgrensen i tunnelen er 80 km/t. Tunnelen er i klasse B iht. håndbok N500.

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

Fylkeskommunen eier Kjerringvåg fergekai på Hitrasiden. Det gamle fergeleiet Flatval på Frøyasiden er i privat eie. Via Statens vegvesen (Sams vegadministrasjon) er det tidligere gjort forsøk på å erverve Flatval for å ha i beredskapsøyemed. Forsøkene har ikke lyktes.



Om forskriften

Tunneler som omfattes av TSF er normalt sett lengre enn 500 meter og har en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på 300 kjøretøy eller mer (§ 2).

Når det gjelder tunnelers sikkerhetstiltak i TSF så er dette definert i § 8, vedlegg 1 og 2. I tillegg står det i § 8 at om enkelte av de konstruksjons- eller utrustningsmessige kravene som er fastsatt i vedlegg 1 bare kan oppfylles ved tekniske løsninger som enten ikke kan gjennomføres eller bare kan gjennomføres til en uforholdsmessig høy kostnad, kan Vegdirektoratet eller den direktoratet delegerer myndighet til, godkjenne at det treffes alternative risikoreduserende tiltak som vil føre til likeverdig eller forbedret sikkerhet

I tillegg står det i samme paragraf at det kan gjøres unntak fra krav om nødutgang for tunneler kortere enn 10 km og med årsdøgntrafikk under 4000 kjøretøy per kjørefelt, dersom en risikoanalyse viser at tilsvarende eller bedre sikkerhet kan oppnås med alternative tiltak.

I 2019 ble det gjort en risikoanalyse av Frøyatunnelen av Safetec. Denne og en generell rapport fra Sintef (Link: [SINTEF Open: Simulering av opphold i redningsrom \(unit.no\)](https://www.sintef.no/om-sintef/om-sintef-og-tilbudene-til-sintef)) danner grunnlaget for kartleggingen av tiltak som Aas-Jacobsen har gjort (Vedlegg 1).

Omtale av kartlegging og utredning

De tre konsulentoppdragene, hvorav to var i regi av fylkeskommunen, er disse:

- Kartlegging/planlegging av tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften (TRFK/Aas-Jacobsen)
- Utredning av alternativer til utbedring av Frøyatunnelen (TRFK/ Sweco)
- Tilleggsutredning i regi av næringslivet (Rambøl)

Rapportene fra kartlegging (Aas-Jacobsen) og tilleggsutredning (Sweco) er vedlagt saken (nummerert som hhv 1 og 2). Fylkesrådmannen er ikke kjent med at det er laget noen rapport fra utredningen som Rambøl gjorde på oppdrag fra Frøya næringsforening.

Vedlegg 1 - Tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften

For å ha tilstrekkelig kunnskap om omfanget og kostnadene for tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften har fylkesrådmannen har bestilt en tilstandsvurdering og tiltaksoversikt fra konsultentselskapet Aas-Jakobsen. Dette gjelder både Hitra- og Frøyatunnelen. Det er vurdert gjennomføring av tiltak både enkeltvis og i en samtidig utbedring av tunnelene. Kartleggingen er basert på risikovurderingen fra Safetec i 2019, og peker på hvilke tiltak som må til for å oppgradere Frøyatunnelen til å tilfredstille tunnelsikkerhetsforskriften. I tillegg pekes det på øvrige tiltak som enten er nødvendige å gjennomføre, eller som er følgetiltak av å gjøre forskriftstiltakene.

Aas- Jacobsen har pekt på følgende tre måter å gjennomføre nødvendige forskriftstiltak i Frøyatunnelen. Forslagene er direkte overførbare til Hitratunnelen:

Forslag 1 - Døgnkontinuerlig anleggsdrift med døgnkontinuerlig stengning (ferge)

Anslått byggetid 10 – 11 måneder. Anslått byggekostnad i størrelsesorden -5 % til - 10 % i forhold til alternativ 3. Alternativet gir mulighet for døgnkontinuerlig arbeid (to skift) i tunnelen. Dette vil kunne redusere byggetida i forhold til alternativ 3. Alle kostnader for anskaffelse og drift av ferger, samt etablering av store fergeleier kommer i tillegg. Dette er nærmere utredet av Sweco i tilleggsutredningen. Løsningen gir betydelige utfordringer for lokaltrafikk i anleggsperioden.

Forslag 2 - Døgnkontinuerlig drift med kolonnekjøring hele døgnet

Anslått byggetid 14 måneder. Anslått byggekostnad i størrelsesorden +10 % til +15 % i forhold til alternativ 3. Ved kontinuerlig kolonnekjøring vil det kunne være mulighet for å gjennomføre to kolonner gjennom tunnelen i hver retning pr. time. På dagtid vil dette gi

ca. 50 biler pr. kolonne. Med så hyppige kolonner vil det bli så tett mellom kolonnene at tilgjengelig uhindret arbeidstid på dagtid for en del arbeider vil bli meget begrenset.

Forslag 3 - Nattarbeid med tidsbestemte kolonner – åpent for normal trafikk dagtid

Anslått byggetid 18 måneder.

Dette alternativet er basert på at tunnelen er helt åpen for trafikk som normalt på dagtid, definert som 06:00 – 20:30 på hverdager. Foreslått arbeidstid blir dermed 20:30 – 06:00, inkludert tid brukt til stengning og åpningsprosedyrer. Det foreslås at det alle dager kjøres kolonner ca. 21:30 og 23:30. Bruk av kolonnekjøring vil kreve at det etableres oppstillingsmuligheter for biler utenfor stengepunkt. På tidspunktene foreslått ovenfor vil det bli i størrelsesorden 50 biler pr. kolonne. Vi anbefaler at det etableres en anleggsbom ved stengepunktene for å sikre at biler ikke kjører inn i tunnelen når den er stengt, men slik at entreprenøren kan kjøre ut og inn når han har behov for det. Anleggsbommen bør styres av entreprenøren. Nødetater vil kunne ha mulighet til å kjøre gjennom tunnelen i hele byggeperioden, men med enkelte kortvarige unntak. Kolonnekjøringen bør administreres og utføres av entreprenøren, først og fremst pga. SHA-hensyn for arbeiderne inne i tunnelen.

Aas-Jakobsen anbefaler alternativ 3. Foreløpig beregnet prosjektkostnad er mellom 480 og 706 mill. kr. Tallet inkluderer tiltak ut over forskriftstiltakene på ca 200 mill. kr.

Tilleggsvurdering: Samtidig anleggsdrift av begge tunnelene (Hitra og Frøya)

Det er i tillegg sett på effekten av å gjøre utbedring i begge tunnelene samtidig. En felles entrepris for begge tunnelene vil antagelig gi noe lavere totale riggekostnader, og totalt sett en lavere kostnad. I tillegg vil det gi fordeler for trafikkavviklingen med å rehabilitere begge tunnelene samtidig. Både for byggherre og entreprenør vil det totalt sett gi mindre administrasjon. Noe forskyvning av oppstart arbeider vil være en fordel for entreprenørens kapasitet og effektivitet.

Uten å ta hensyn til fylkeskommunens finansieringskostnader anbefaler Aas-Jakobsen at begge tunnelene rehabiliteres samtidig i felles entrepris.

Fylkesrådmannen har kvalitetssikret rapporten fra Aas-Jacobsen ved bruk av interne fagressurser.

Vedlegg 2 - Tilleggsutredning, alternativer til kun oppgradering av dagens tunnel

Utredningen ble igangsatt for å imøtekomme lokale initiativ fra kommunestyrene på Hitra og Frøya.

Under er et utdrag fra oppdragsbeskrivelsen til Sweco om tilleggsutredning for Frøyatunnelen. *Frøyatunnelen på fv. 714 skal utbedres iht tunnelsikkerhetsforskriften. I denne sammenheng er det planlagt å gjøre utbedringstiltakene over en periode på 18 måneder med delvis stengning av tunnelen. Aas Jacobsen har fått oppdraget med å planlegge og prosjektere disse tiltakene. I forbindelse med informasjon til kommunene og næringslivet ble det planlagte opplegget møtt med en viss skepsis. Kommunene Hitra og Frøya har gjort følgende vedtak: Felles: Frøya/Hitra kommune ber Fylkeskommunen om å utarbeide en konkret og omfattende konsekvensutredning av gjennomføringen av tunneloppgraderingen. De ulike alternativer for gjennomføring med samfunnsmessige og*

økonomiske konsekvenser må belyses, inkludert vurdering av nytt tunnellop, samt parallelt utbedringsarbeid for begge tunnelene. Tillegg Hitra kommune: Fergeforbindelse under og etter byggeperioden må også vurderes. Tillegg Frøya kommune: Ferjeforbindelse i byggeperioden må også vurderes. Trøndelag fylkeskommune ønsker bistand til en utredning og konsekvensvurdering av ulike tiltak. Som nevnt over vil Aas Jacobsen vurdere planlagte tiltak.

Etter dialog med fylkesrådmannen som oppdragsgiver har Sweco i sin rapport presentert 7 alternativ i utredningen. Utredningen var ferdig ultimo februar. Alternativene presenteres under:

- 1. Rehabilitering dagens tunnel*
Se omtale forslag 3 i rapport fra Aas-Jacobsen
Kostnad: 565 mill. kr
- 2. Ferge i anleggsperioden*
Sweco anbefaler Hammarvika som nytt beredskapsfergeleie på Frøya. I dette konseptet er det lagt til grunn at det bygges tilstrekkelig infrastruktur til å sette opp mobile fergekaier. Disse kan leies av Statens vegvesen og etableres på kort varsel. Tilpasset forslag 1 i rapport fra Aas-Jacobsen.
Kostnad: 588 mill. kr, (gjelder kostnad til etablering og drift av ferje, inkl. kostnad til oppgradering av tunnel)
- 3. Varig beredskap med ferje*
Som for alternativ 2 er Hammarvika valgt som beredskapsfergeleie. I konseptet er det lagt til grunn at mobile fergekaier kjøpes. Det er derfor en noe høyere etableringskostnad. I tillegg er det forutsatt en årlig kostnad for å ha ferje, utstyr og mannskap i beredskap. Denne er på 30 mill. per år. Kostnaden kan reduseres, men det vil også redusere responstiden ved en eventuell hendelse. Oppstillingsplasser vil være av mer varig art og derfor dyrere enn i alternativ 2.
Kostnad: 1125 mill. kr første år, deretter 104 mill. årlig
- 4. Ny tunnel som erstatning for dagens*
Konseptet innebærer at dagens tunnel legges ned eller benyttes som rømningsløp. En vil få en god og fremtidsrettet løsning som ivaretar dagens og fremtidens behov. Kostnaden er meget høy. Det legges ikke til grunn fravik fra vegnormaler i utredningsfasen, og finansieringsmuligheter er ikke vurdert. Tunnellengde vil bli 8 km (på grunn av stigningsforhold), og tunnelprofil vil ivareta dagens standard på 10,5 meters bredde (T10,5).
Kostnad: 2,7 mrd. kr
- 5. Nytt tunnellop i tillegg til dagens*
Konseptet innebærer at det bygges et nytt løp i tillegg til dagens, og at begge løpene er i bruk i fremtiden. Her er det lagt til grunn at det kan søkes noe fravik fra vegnormalene med stigningsforhold på inntil 7%. Tunnellengde er 7,3 km, og tunnelprofil er T8,5.
Kostnad: 2,5 mrd. kr
- 6. Rømningsstunnel*

I dette alternativet er det pekt på muligheten for å bygge en smal ett-felts tunnel som kan avvike trafikken i anleggsperioden, og som kan benyttes som rømningsløp i fremtiden. Det er tatt utgangspunkt i en tunnelprofil på T5,5. Ut over det har løpet samme lengde og stigningsforhold som eksisterende løp.

Kostnad: 1,2 mrd. kr

7. Nye tilkomstløp

I dette alternativet bygges det ny tunnel der dagens tunnel har for bratt stigning i forhold til regelverket. Det er lagt til grunn tunnelverrsnitt T10,5 for de nye tilkomstløpene i hver ende. Nye tunnellop fra hver side av fjorden kobles på eksisterende tunnel der denne flater ut under sjøbunnen. Trafikken vil gå gjennom nye løp og gjennom midtre del av dagens tunnel. Midtre del av dagens tunnel oppgraderes iht. forskriften. Dagens tunnelender gjøres om til rømningsveier.

Kostnad: 1,95 mrd. kr

Det vises til nærmere omtale i kapittel 5 i vedlegg 2.

Sweco har i sin rangering av alternativene funnet at alternativ 1 er det mest samfunnsøkonomisk lønnsomme. Vurderingen er gjort i programmet «Effekt», som er det samme som Nye Veier og Statens vegvesen benytter til samfunnsøkonomiske nytteberegninger.

Sweco har også gjort vurderinger av trafikkgrunnlag, antatt trafikkutvikling og utarbeidet statistikk over hendelser i tunnelen.

I etterkant av levert rapport har fylkesrådmannen kvalitetssikret grunnlaget ved hjelp av interne fagressurser. Dette særlig med hensyn på kostnadsoverslag, geologi og realisme i alternativene.

Utredning Rambøll (Frøya næringsforening)

Formålet med Rambøll sin utredning har vært å se på hvilke grep som kan gjøres, når det nå skal investeres mye i opprusting av tunnelene, for å sikre at Hitra og Frøya får en langsiktig, god og framtidrettet transportløsning. Arbeidet var ment å supplere de utredningene fylkeskommunen selv gjorde.

Fylkesrådmannen har hatt fortløpende dialog og informasjonsutveksling med Rambøll, og har fått presentert funn fra arbeidet i et eget møte. Fylkesrådmannen er ikke kjent med at det foreligger en rapport fra dette arbeidet.

Funnene til Rambøll er sammenfallende med funnene til Aas-Jacobsen og Sweco om at alternativ 1 er det som kommer best ut, men fokuserer likevel mer på behovet for ny tunnel på grunn av risiko og beredskap.

Fylkesrådmannen har vurdert kostnadsoverslagene til Rambøll, og sammenlignet disse med Anslaget som Sweco gjorde.

Om styringsgruppen og lokalpolitisk involvering

Det er etablert en styringsgruppe bestående av politisk ledelse i de to kommunene og fylkeskommunen, og ledes av hovedutvalgsleder veg. Fylkesrådmannen deltar som sekretariat i styringsgruppen. Den har som formål å samkjøre politiske interesser i forkant av videre politisk behandling av saken. Styringsgruppen har blitt enig om følgende mandat:

«Styringsgruppen skal bidra til følgende:

- *God informasjonsutveksling om status, fremdrift og utfordringene mellom partene. Herunder det å vurdere begge tunnelene i sammenheng.*
- *Utarbeide en anbefaling som skal følge fylkesrådmannens innstilling til politisk behandling.*
- *Bidra til å finne realiserbare løsningen innenfor rammer som er mulig å finansiere, og sørge for å bidra til lokal forankring av innspill både blant politikere, bosatte og næringsliv*

Det har vært avholdt 5 møter i styringsgruppen. Det lyktes ikke å enes om en felles anbefaling i tråd med mandatet i siste møte før skrivefrist i denne saken. Anbefaling fattet etter denne saken legges evt ved saken.

Hitra og Frøya kommune har fått oversendt de to rapportene som er utarbeidet av Aas-Jacobsen og Sweco, og har lagt dette til grunn i politisk behandling av innspill. Fylkesrådmannen har orientert om utredningene i kommunestyremøte.

Om økonomiske rammer og øvrige tunneler

I gjeldende økonomiplan (2021-2024) er det samlet avsatt 320 mill. kr til tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften, og 214 mill. kr til fornying av tunneler, totalt 534 mill. kr. Det er 6 tunneler, inkludert Hitra- og Frøyatunnelen) som har behov for tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften. Et grovt kostnadsoverslag gjort av fylkesrådmannen viser at det er et totalt utbedringsbehov på ca 1300 mill. kr, fordelt med ca 730 mill. kr til tunnelsikkerhetsforskriften og ca 570 mill. kr til nødvendige følgetiltak. Alt dette må finansieres av fylkeskommunen. I perioden 2015 – 2020 har fylkeskommunen mottatt ca 100 mill. i særskilt tilskudd fra staten for å finansiere tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften. I kommende NTP er det signalisert en økning av dette tilskuddet.

Det mangler betydelige midler til tiltakene. Fylkesrådmannen minner om at dette estimatet legger til grunn minimumsløsninger, men innenfor det som forskriften beskriver, for gjennomføringen.

Drøftinger:

Det årlige tilskuddet fra staten til ivaretagelse av tunnelsikkerhetsforskriften er en del av det beregnede rammetilskuddet til vegformål. Midlene kan derfor benyttes uansett valg av alternativ.

I fylkestingssak 106/16 ble det vist til et totalt kostnadsomfang på 354 mill. 2016-kr (ca 405 mill. 2021-kr) for alle fem tunnelene (i gamle Sør-Trøndelag). Av dette var 164 mill. knyttet til Frøyatunnelen (187 mill. 2021-kr). Første kostnadsoverslag på Frøyatunnelen etter prinsipp-saken fra 2016 ble utført i 2019. Det viste en kostnad på i overkant av 300 mill. 2019-kr for kun tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften. Økningen her skyldes økt

detaljknunnskap om tiltaksomfang. Det anslaget som nå foreligger fra Aas-Jakobsen viser en beregnet totalkostnad på 565 mill. kr. Av dette er mellom 300 og 340 mill. kr knyttet til rene tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften. Resten er nødvendige vedlikeholds- og følgetiltak som må gjøres samtidig, men som ikke direkte er knyttet til forskriften. Slike kostnader vil påløpe for alle de andre 5 tunnelene som omfattes av forskriftsendringen.

De pliktige tiltakene etter tunnelsikkerhetsforskriften må gjennomføres helt eller delvis i seks av sju alternativ. Det er kun helt ny tunnel som erstatning for dagens (alt 4) som kanskje ikke inneholder tunnelsikkerhetsforskriftstiltak. Det vil avhenge av om dagens tunnel skal benyttes som rømningsløp eller ikke, og omfanget av disse tiltakene. Sweco anbefaler at eksisterende tunnel benyttes som rømningsløp for alternativ 4.

Uansett valgt alternativ mener fylkesrådmannen at beredskapsløsning med ferge må inngå i en fremtidig vurdering. Spørsmålet her er i hvor stor grad infrastruktur og beredskapsferger skal være på plass med hvilket omfang og kapasitet. Fylkesrådmannen mener at det som minimum må sikres tilgang til areal for oppstillingsplass på begge sider og tilgang til infrastruktur for å etablere mobil fergekai på Frøya-siden. En helhetlig beredskapsløsning for flere deler av Trøndelag sett i sammenheng med fergekapasitet bør inngå i et helhetlig arbeid.

Om forskriften

Det har fra Frøya kommune blitt stilt spørsmål om fylkesrådmannens tolkning av tunnelsikkerhetsforskriftens § 8 er riktig. Fylkesrådmannen har derfor vært i kontakt med Vegdirektoratet, og der fått bekreftet at endringer som utbedring av stigningsgrad eller etablering av rømningstunnel er såpass kostbare tiltak at tunnelforvalter kan se til mulighet som er beskrevet i § 8 om avbøtende tiltak. Når det gjelder behov for ny risikovurdering er fylkesrådmannen trygg på at rapportene fra Safetec og Sintef er dekkende. Fylkesrådmannens vurdering er derfor at rømningsrom er et tilstrekkelig risikoreducerende tiltak.

Omtale alternativ

Vedlegg 1 - Tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften

Det synes å være bred enighet om at Aas-Jacobsens løsningsforslag 3, med 18 måneders anleggstid, nattetegning og åpent på dagtid, er det åpenbart beste alternativet. Dette gjelder både konsulentmiljø og kommunene.

Lengre byggetid med åpen tunnel på dagtid vurderes å gi minst konsekvenser for trafikken og middels kostnad for fylkeskommunen. Fylkesrådmannen anbefaler derfor forslag 3

Vedlegg 2 – Tilleggsutredning

Sweco har som nevnt utredet sju alternativ for utbedring av tunnelen. Swecos alternativ 1 er den anbefalte løsningen fra Aas-Jacobsen.

Fylkesrådmannen har kvalitetssikret rapporten, og stiller seg bak vurderingene til Sweco. Geologi er dog en stor usikkerhet på utredningsstadiet. Sweco-rapporten beskriver geologi og berggrunnsforhold med bruk av SVV sine rapporter. Der beskrives også hvorfor de nye tunnellop-alternativene går øst for dagens tunnel, samt hva som er tenkt for tunneltraseene som blir å befinne seg under land. Beskrivelsen av berggrunnen gir også en indikasjon på at det er forventet omtrentlig samme bergforhold som i eksisterende tunnel, noe som gir omtrentlig samme sikringsbehov (i dag sikres det i større grad enn for 20 år siden, så det er å forvente større forbruk av sikring). De ingeniørgeologiske tolkningene Sweco-rapporten fremlegger, med sine avgrensninger, er etter fylkesrådmannens vurdering riktige.

Det er behov for mer kjennskap om følgende områder dersom en skulle velge å gå for ny tunnel som valgt alternativ:

- Kartlegging av geologi for tunnelen som skal ligge under land
- Tolkning av eksisterende seismikk fra havet der nytt løp eller stigningsløpet skal gå
- Gjenstående sprengstoff i eksisterende tunnel

Det er i tilleggsutredningen (side 14) gjort en vurdering av antall hendelser som har medført midlertidig stengning av tunnelen. Tendensen er stigende. Fylkesrådmannen legger til grunn at dette har sammenheng med økende trafikk og vedlikeholdsetterslep. En kan da videre legge til grunn at antall hendelser vil flate ut dersom en del av vedlikeholdsetterslepet tas igjen. Dette er et risikoreduserende tiltak. De tre siste årene har tunnelen vært steng i snitt 150 timer årlig. I all hovedsak er dette planlagte stengninger på grunn av vedlikehold på natten. Gjennomsnittlig stengetid på grunn av hendelser en ikke kan kontrollere har vært 1 time per stengning.

Når det gjelder trafikkutvikling har Sweco i samråd med fylkesrådmannen lagt til grunn en middels høy trafikkprognose. Vanligvis legges fylkesvise prognoser til grunn, men trafikkutviklingen på Frøya forventes å være høyere. Den forventes likevel ikke å være så høy som noen vil hevde, 5% årlig. Sweco vurderer middels høy prognosene som mest sannsynlig. I dette ligger muligheter for betydelig vekst i øyregionen. Det er derfor benyttet en vekstrate der ÅDT har en årlig vekst på 3 %.

Alternativene som Sweco har utredet kan deles inn i tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften (alt. 1), løsning med ferge (alt. 2 og 3), ny tunnel (alt. 4 og 5) og større utbedringer (alt. 5 og 6). Det som er grunn til å merke seg er at alternativ 1 inngår i mer eller mindre grad alle alternativ, bortsett fra alternativ 4 (der det er valgfritt).

Fylkesrådmannen mener det er bred enighet om at alternativene 2 og 3 ikke er aktuelle. Det vil medføre negative konsekvenser for trafikkavvikling og høyere kostnader for byggherre. Alternativ 2 utelukkes av Aas-Jacobsens anbefaling om modell for anleggsgjennomføring, og rangeres heller ikke høyt av Sweco. Alternativ 3 gjelder varig beredskapsløsning med ferje. Det synes å være en ekstremt høy kostnad å betale for det som de tre siste årene har vært mellom 11 og 29 timer stengning på grunn av uplanlagte/uønskede hendelser i tunnelen. Det byter dog ikke at en ikke skal jobbe for å få på plass *beredskapsinfrastruktur*. Det vil fylkesrådmannen anbefale, og vil i kommende handlingsprogram presentere for politisk nivå hva det vil koste. En foreløpig

vurdering tilsier at det vil koste 10-15 mill. å få på plass tilstrekkelig beredskapsinfrastruktur, slik at ferge kan settes inn på kort varsel.

Alternativene med nye tunneler (4 og 5) er forskjellige i det at alternativ 4 er ny tunnel som erstatter dagens, mens alternativ 5 er ny tunnel i tillegg til dagens. Kostnadsforskjellen mellom de to alternativene er ikke veldig høy. Fylkesrådmannen mener det finnes gode argumenter for å vurdere nytt tunnellop i fremtiden. Både alternativ 4 og 5 er interessante i så måte. Spørsmålet nå er imidlertid hva som er prosjektutløsende, nemlig tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften. En helt ny tunnel som erstatter dagens (alt 4) vil ha minst 2 års planleggingstid, og ifølge Sweco sine vurdering 7-8 års byggetid. Det gjør at alternativ 4 ikke løser det prosjektutløsende behovet. Alternativ 5 innebærer at dagens tunnel må oppgraderes i like stor grad som om en ikke skulle bygge nytt tunnellop. Fylkesrådmannen mener det derfor ikke er nødvendig å ta stilling til dette alternativet nå.

Alternativene 6 og 7 vurderes som noenlunde realistiske alternativ til alternativ 1. Alternativ 6 er rømningstunnel som kan benyttes til midlertidig trafikkavvikling i anleggsperioden. Planleggingstid vurderes til å være minst to år, og byggetiden 4 år etter Sweco sin vurdering. Det vil si at tunnelen ikke vil bli ferdig innen 01.01.25, som fylkesrådmannen antar vil bli den nye fristen å forholde seg til. Tiltakene i eksisterende tunnellop vil fortsatt måtte gjøres, men kortere anleggstid vil gjøre kostnaden noe lavere. Kostnaden til nytt rømningssløp og tiltak i dagens tunnel er vurdert av Sweco å være 1,2 mrd. kr. Trafikkavvikling i anleggsperioden vil være en vesentlig byrde for trafikken, med kolonnekjøring gjennom en ettløps tunnel. Alternativ 6 er et godt alternativ, og gir bedre beredskap i fremtiden. Fylkesrådmannen erkjenner imidlertid den økonomiske situasjonen fylkeskommunen er i, og kan derfor ikke anbefale et alternativ som går ut over det som strengt tatt er nødvendig. I tillegg vurderes rømningstunnel som det tredje beste alternativet etter beregnet samfunnsøkonomisk nytte (Effekt).

Alternativ 7, nye tilkomstløp, er det nest høyest rangerte alternativet. Også dette er et godt alternativ. Fylkesrådmannen vurderer alternativ 7 på samme måte som alternativ 6. Begge er meget gode alternativ, men vanskelig å anbefale, gitt den økonomiske situasjonen, når alternativ 1 svarer ut det prosjektutløsende behovet, og samtidig har høyest samfunnsøkonomisk nytte.

Bruk av modellen Effekt i denne sammenhengen er en interessant øvelse i og med at det ikke tidligere er bruk i vesentlig grad av Trøndelag fylkeskommune. Programmet er det samme som Nye Veier bruker i rangeringen av sin prosjektportefølje, og det samme som Statens vegvesen har brukt i årevis.

Det vises til Sweco-rapportens kapittel 9.

Rambølls utredning

Fylkesrådmannen vurderer egen tilleggsutredning som et tilstrekkelig informasjonsgrunnlag, og er ikke forelagt noen rapport fra verken Frøya næringsforening eller Rambøll. I funnene til Rambøll fokuseres det på konsekvensen av en alvorlig hendelse, og anbefaler derfor ny tunnel. Det oppgis også kostnader for nye tunnellop.

Fylkesrådmannens har hatt dialog med Rambøll for å sammenligne kostnadsoverslag. Forskjellen ligger særlig i to ting;

- Forskjellig metode – Sweco har bruk metoden Anslag med +/-40% usikkerhet, en metode som fylkesrådmannen stiller seg bak. Rambøll har ikke brukt denne metoden, og har dermed ikke priset usikkerheter og ukjente faktorer på samme måte. Fylkesrådmannen mener derfor det er større usikkerhet i tallene som Rambøll oppgir.
- Kostnaden vurdert lavere – Tallene fra Rambøll oppgis uten mva, og uten tiltak i eksisterende tunnel. Videre legges det til grunn flere og større fravik fra tunnelnormalen enn Sweco sine alternativ. Hensyntatt dette (i den grad tallene kan sammenlignes) er det fylkesrådmannens vurdering at Rambøll vurderer kostnaden for nytt tunnellop som 3-400 mill. kr lavere enn hva Sweco gjør.

Fylkesrådmannen anbefaler derfor å basere vurderingen på kostnadstall oppgitt i Sweco-rapporten.

Om styringsgruppen og lokalpolitiske innspill

Styringsgruppen for utbedring av Frøyatunnelen ble opprettet etter lokalpolitisk ønske om involvering i prosessen. Fylkesrådmannen erkjenner at det var et uheldig utgangspunkt å kalle det styringsgruppe, og ikke referansegruppe. Det forelå ikke noe vedtatt politisk mandat på det tidspunktet gruppen ble opprettet. Dette utgangspunktet ble forsøkt løst via et mandat gitt av gruppen selv, som også lignet mer på mandatet til en referansegruppe.

Frøya kommune har i sitt vedtak slått fast at alternativ 6, rømningstunnel, er minimumsalternativet. Det er fylkesrådmannen uenig i. Alternativ 1 svarer ut prosjektutløsende behov, og er således minimumsalternativet. Fylkesrådmannen mener rådmannen på Frøya har feilopplyst Frøya kommunestyre med tanke på tolkningen av tunnelsikkerhetsforskriftens § 8. Det vises til teksten over om fylkesrådmannens tolkning av denne. Øvrige vedtaks punkt er det mulig å slutte seg til, selv om en skulle gå for alternativ 1. Alternativ 1 må uansett gjennomføres, og det er derfor ikke tvingende nødvendig å ta stilling til ny tunnel eller ikke på nåværende tidspunkt. Risikoanalyse for nåværende fase er foretatt. Det er fortsatt aktuelt å gjennomføre en risikoanalyse på regulering- eller byggeplanfasen. Frøya kommune ber fylkeskommunen svare på *hvilken beredskapsløsning/tiltak som iverksettes straks hvis Frøyatunnelen må stenges for et visst tidsrom pga. en alvorlig hendelse*. Som nevnt over vil fylkesrådmannen komme tilbake til dette i forbindelse med økonomiplan for 2022-25.

I Hitra kommunes vedtak fokuseres det mer på Hitra-tunnelen og sambandet Tjeldbergodden – Laksåvika. Hitra kommunestyre slutter seg til vedtaket i Frøya kommunestyre, men forutsetter samtidig at «*Finansiering av tilfredsstillende og forskriftsbestemte tunnelutbedringer må skje uten brukerbetaling (bompenger) og/eller bidrag fra Hitra kommune.*». Selv om lokale bidrag og bompenger ikke er vurdert nå i utredningsfasen, vil dette vedtaket i praksis utelukke ny tunnel, med mindre næringslivet stiller med vesentlig finansiering. Det er ikke gjort samme tilleggsutredning for Hitratunnelen som for Frøyatunnelen. Aas-Jacobsen har imidlertid pekt på at deres anbefalinger er direkte overførbare. Det vil si at anbefalingen også for Hitra-tunnelen vil være åpent for trafikk på dagtid, og nattestengt tunnel. Det er heller ikke urimelig å

dermed anta at dette alternativet ville kommet best ut i en tilleggsutredning tilsvarende den som ble gjort for Frøyatunnelen i en sammenligning mellom ulike konsepter.

Fylkesrådmannen støtter Hitra kommunestyre i at en samtidig utbedring er det beste, både for trafikanter, lokalmiljø, byggherrestyring og total prosjektkostnad. Imidlertid er økonomiske rammer en begrensning som per i dag gjør dette umulig.

Fylkesrådmannen legger videre til grunn at et eventuelt fergesamband mellom Tjeldbergodden – Laksåvika (ref sak fff/ss) ikke er modent nok til å være en god nok løsning for trafikkavvikling i Hitratunnelen ved en utbedring av forskriftstiltak der.

Om økonomiske rammer og øvrige tunneler

Finansiering av alternativene er helt bevisst ikke vurdert i rapporten fra Swco. Det ville ha forlenget og komplisert utredningen, og dermed medført lengre beslutningstid. Tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften er fylkeskommunenes ansvar å finansiere. Det er urealistisk å tenke noe annet enn vesentlig lokal medfinansiering dersom en skulle gå for alternativ 4 eller 5, ny tunnel. Lokal medfinansiering kan være mer enn bompenger, men fylkesrådmannen ser ingen mulighet til å finansiere fylkeskommunal andel ut over det som er pålagt etter tunnelsikkerhetsforskriften. Alternativ 6 og 7 fremstår som meget vanskelig å finansiere i dagens økonomiske situasjon. Fylkesrådmannen vurderer det som meget vanskelig å få Stortingets aksept for bompenger i dagens form til finansiering av alternativ 6 eller 7.

Som nevnt over er anslått behov for de seks tunnelen som er omfattet av forskriften 1300 mill. kr. De 534 mill. som er satt av i gjeldende økonomiplan dekker ikke behovet til Frøyatunnelen. Det vil si at det er en underfinansiering på 766 mill. kr. i gjeldende økonomiplan. Tiltakene etter tunnelsikkerhetsforskriften skulle egentlig ha vært ferdig 01.01.20, men fylkesrådmannen har grunn til å tro at fristen blir utsatt til 01.01.25.

Alternativene 4-7 er meget kostnadskrevende, og må forutsette brukerbetaling eller vesentlige bidrag fra lokale interesser. Denne type investeringene vil utfordre tilgjengelige lånerammer for andre tiltak på fylkeveg for svært mange år fremover. Dette viser at det er ingen rom for å velge fordyrende løsninger i forbindelse med gjennomføring av tiltak etter tunnelsikkerhetsforskriften.

Oppsummering

Fylkesrådmannen ser at dette er en krevende sak i hensynet mellom økonomisk realitet, fornuftig utvikling av fremtidens vegnett og beredskapshensyn. Særlig sistnevnte er man lokalt veldig opptatt av. Da er det naturlig at det kan komme krevende forventninger om hva ansvaret og forpliktelsen til Trøndelag fylkeskommunen er i denne saken. Det prosjektutløsende behovet er ivaretagelse av tunnelsikkerhetsforskriften. Alternativ 1 i tilleggsutredningen svarer ut det prosjektutløsende behovet, er minst kostnadskrevende, og kommer best ut i vurdering av samfunnsøkonomisk nytte. Med basis i dette, og det økonomiske handlingsrommet til Trøndelag fylkeskommune, er det fylkesrådmannens klare anbefaling å gå for alternativ 1.

Fylkeskommunens generelle ansvar som vegeier er å ivareta nødvendig samfunnssikkerhet og beredskap. Denne er ikke god nok dersom det skulle oppstå en hendelse som gir lengre stengning av en av tunnelene. Fylkesrådmannen vil derfor komme tilbake til Hovedutvalg veg med en helhetlig plan for beredskapsløsninger. Her vil fergekapasitet med deling av ressurser gitt alvorlige hendelser ses i sammenheng med det totale beredskapsbehovet i Trööndelag.

Det er fornuftig å ta begge tunnelene samtidig, men fylkesrådmannen ser ikke at det per i dag er økonomisk handlingsrom til å gjøre det. Dersom det skulle bli det vil fylkesrådmannen sette i gang en snarlig kartlegging av Hitratunnelen, lik den som er gjort på Frøyatunnelen.

Det å velge alternativ 1 er ikke til hinder for å bygge nye tunnellop eller velge større utbedringer (alt 6 og 7) på et senere tidspunkt. Dette fordi dagens tunnel uansett må ivareta forskriften (bortsett fra alt 4). Trafikkprognosen per i dag viser ikke behov for to tunnellop, så det er kun beredskapshensyn som per i dag taler for det. Men på grunn av det omfattende investeringsbehovet fylkeskommunen står foran knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften anbefaler fylkesrådmannen at det fremskaffes sikrere tall på dette behovet før en tar stilling til videre utvikling av tunnelene på Hitra og Frøya.

Frøyatunnelen er i dårlig forfatning, og det anbefales ikke å utsette beslutningen om hvilken løsning man skal gå for.

Fylkesrådmannens konklusjon:

Fylkestinget ber fylkesrådmannen sette i gang tiltak etter Tunnelsikkerhetsforskriften i Frøyatunnelen som beskrevet i alternativ 1 i saken. Vedtatt ramme for prosjektet er 565 mill. 2021-kr, og finansieres av 534 mill. i Økonomiplan for 2021-2024. Resterende finansieringsbehov innarbeides i Økonomiplan for 2022-2025 både for Frøyatunnelen og de øvrige 5 tunnelens som må utbedres.



Styringsgruppa

Tunnelrehabilitering

Deres ref.

Vår ref.
NIKAR

Arkivkode
20/1254

Sted, dato
Sistranda 12.05.2021

NOTAT

Frøya kommune – Styringsgruppa for rehabilitering av Frøya-tunnelen

Frøya kommune har engasjert seg i styringsgruppa for tunnelrehabiliteringen både fra politisk og fra administrativt hold. Vi har i diskusjonene fremmet vårt syn i saken, spesielt det som omhandler sikkerhet og beredskap. Nå ble diskusjonen i siste styringsgruppe-møte noe annerledes enn planlagt. Derfor oversendes dette notatet til styringsgruppa, med våre synspunkter og innspill som i stor grad underbygger det vedtak som ble fattet i kommunestyret på Frøya.

Vedtak KST Frøya kommune:

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

- 1. Frøya-tunnelen 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.

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. Under beskriver vi hva som er lagt til grunn for kommunens vedtak. I prosessen har vi, grunnet manglende kompetanse internt, engasjert advokatfirmaet Bjerkan & Stav for vurdering av de juridiske aspektene, bl a Tunnelsikkerhetsforskriften (TSF), samt Norconsult for de tunnelfaglige vurderingene. Vi registrerer at deres synspunkter og innspill er i tråd med de vurderinger kommunen selv har gjort.

- 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**
- 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 hoftehøyde, 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 Frøya-tunnelen 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 likeverdige eller forbedret sikkerhet. **Noen slik analyse foreligger ikke**
- I vurdering av samfunnsikkerhet 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 samfunnsikkerhetsperspektiv. Tunnelen er den eneste vegen som muliggjør å komme seg fra øya. 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 brannrelatert hendelse i tunnelen medfører større konsekvens
- En stenging av tunnelen vil ha stor betydning i et samfunnsikkerhetsperspektiv 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 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 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**

Vi har i dette notatet underbygget vedtaket som ble fattet i kommunestyret på Frøya og som tidligere har blitt oversendt styringsgruppa. Vi konkluderer med at vurdering av *Tunnelsikkerhetsforskriften* og *Forskrift for sivil transportberedskap* i stor grad bekrefter og styrker tidligere uttalelser fra Frøya kommune, noe som vi også nå har fått bekreftet fra juridisk og tunnelfaglig hold.

Med hilsen
Frøya kommune

Beathe Sandvik Meland
Kommunedirektør

Nils Jørgen Karlsen
Næringsrådgiver

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Håvard Holte Os
Arkivsaksnr.: 21/1394

Arkiv: 631 A20

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

DIGITALE LÆRINGSBRETT

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre vedtar å videreføre leasingavtale av digitale læringsbrett til alle elever og ansatte i grunnskolen i Frøya kommune.

Merkostnaden for ny leasingavtale medfører en økning på kr. 544.444,- pr. år, og innarbeides i rammeområdets budsjetter fra 2022 og ut leasingperioden på tre år. Merkostnaden for to måneder i 2021 dekkes av rammeområdet.

Vedlegg:

Saksopplysninger:

Høsten 2018 gikk Frøya kommune til anskaffelse av en-til-en digital enhet for alle elever i Frøyaskolen, også kalt læringsbrett. Valget falt da på Apple iPad. For 1.-7. trinn uten eksternt tastatur, for 8.-10. trinn og ansatte i skolene med eksternt tastatur. iPadene ble leaset med en treårig leasingavtale, som går ut i oktober i år (2021). Tastatur og deksel ble ikke leaset, men kjøpt i 2018.

Årsaken til at denne saken fremmes nå, fire måneder før leasingperioden går ut, er at bestillingstid for elektronikkutstyr globalt er svært lang. Saken var tenkt fremmet etter sommeren. For å kunne være garantert levering ved inneværende leasingperiodes slutt, må utstyr for ny leasingperiode bestilles innen utgangen av juni.

Våren 2021 ble ordningen med iPader evaluert, med innspill fra både elever, lærere og foreldre. Evalueringen viste at men jevnt over er svært godt fornøyd med ordningen og den merverdien dette utstyret har gitt opplæringen. Likevel er det noen momenter som går igjen som man skulle ønske var bedre:

- Mellomtrinn (5.-7. trinn) ønsker fysisk tastatur, ut over skjermtastaturet på iPaden.
- Lærere på alle trinn og elever på ungdomsskolen synes tastatur og skjermer er litt for små, med tanke på ergonomi.
- Mangel på musepeker på iPad oppleves som et minus, sett opp mot PC.

I det store bildet viser evalueringa og dialog mellom skolene i kommunen at vi ønsker å videreføre ordninga med iPad som den digitale enheten for elever og lærere i Frøyaskolen. For å forsøke å imøtekomme innspillene fra evalueringa, er det imidlertid gjort endringer i hvilket utstyr vi ønsker å benytte på de ulike trinn. Disse er:

- Elever 1.-4. trinn: Standard iPad med støtdeksel. Som i dag, bortsett fra at iPadene elevene har i dag er 9,7 tommer, mot ny standard på 10,2 tommer.
- Elever 5.-7. trinn: Standard iPad med tastaturdeksel. Disse elevene har i dag ikke annet tastatur enn skjermtastaturet på iPaden.
- Elever 8.-10. trinn: iPad Air med tastaturdeksel med pekeflate. Disse elevene har i dag 9,7 tommer iPad med tastaturdeksel. Vil med denne løsningen få 10,9 tommer skjerm, noe større tastatur og pekeflaten gir musepeker på skjermen.
- Lærere: iPad Pro 12,9 med tastaturdeksel med pekeflate. Lærerne har i dag standard 9,7 tommer iPad med tastaturdeksel. Vil med denne løsningen få 12,9 tommer skjerm, større tastatur og pekeflaten gir musepeker på skjermen.

Generelt for alle disse er at de tekniske spesifikasjonene er bedre enn på utstyret vi bruker i skolene i dag, siden det er av nyere generasjon. For ungdomsskoleelevene (iPad Air) og lærerne (iPad Pro) er de tekniske spesifikasjonene lang bedre enn i dag, spesielt med tanke på ytelse, skjermstørrelse og lagringsplass, noe som har vært trukket fram som utfordrende. iPad Air og Pro har også usb-c tilkobling, som gir mulighet for tilkobling til ekstern skjerm og tastatur som arbeidsstasjon, om man ønsker det.

Disse løsningene er dyrere enn det utstyret vi har pr i dag. Innkjøpet vil bli gjort gjennom den fylkeskommunale rammeavtalen for slikt utstyr, med ATEA som leverandør. I og med at tastatur og deksler ble kjøpt inn utenom leasingavtalen i 2018, gjelder dagens avtale kun selve iPadene. Vi betaler med dagens avtale kr. 478.000,- pr. år i leasing for selve iPadene. Totalt, over tre år kr. 1.434.000,-. I denne prisen er gjenkjøpsverdien lagt inn som rabatt på det vi betaler, slik at det ikke er noen gjenkjøpsverdi på disse som tilfaller kommunen etter de tre årene. Tilbudet vi har fått på det nye utstyret som er beskrevet over, er på kr. 956.652,- pr. år, kr. 2.869.956,- for hele treårsperioden. Til sammenlikning vil kjøpspris for utstyret (ikke leasing) være kr. 3.543.070,-.

Prisen på nytt tilbud kontra gjeldende er ikke direkte sammenliknbart. I det nye tilbudet vi har fått er også gjenkjøpsverdien på iPaden lagt inn som rabatt i prisen. Det som skiller dem, er at tastatur og deksler er lagt inn i avtalen. Dette ble i 2018 i stede kjøpt, fordi man da hadde midler til overs til dette. Når det gjelder tastatur og deksler, har disse en beregnet levetid på 3 år, og har dermed svært lav gjenkjøpsverdi. Tastatur og deksler utgjør i tilbudet sett over 3 år kr. 434.456,-, altså kr. 145.152,- pr. år. (Om vi kjøper disse, må vi betale kr. 528.625,-.) Som sammenlikningsgrunnlag vil dermed leasingprisen for selve iPadene i tilbudet tilsvare kr. 811.196,- pr. år, kr. 2.434.500,- for hele treårsperioden. Det er ingen midler satt av i budsjettet pr. i dag som kan brukes til å kjøpe tastatur og deksler, slik man gjorde i 2018. Det vurderes derfor som en god løsning å heller få lagt inn dette som en nedbetaling i leasingavtalen. Det kan også nevnes at vi ikke kan gjenbruke deksler og tastaturer på dagens iPader, da de nye iPadene har annen form og størrelse enn de gamle, samt at deksler og tastatur generelt har gått ut «levetida» og begynner å bli utslitt.

Et moment som også er viktig å nevne er at det har vært en relativt stor økning i antall elever i Frøyaskolen siden 2018, og også en viss økning i antall ansatte. Avtalen som var inngått i 2018, som dagens budsjett er basert på, var på totalt 620 enheter. Disse har blitt fortløpende og årlig supplert med flere enheter, i takt med elevtallsøkningen, men uten økning av budsjettet. Avtalen vi nå har fått tilbud på dreier seg om 685 enheter.

Vi har fått tilbud om forsikring. Denne har en egenandel på kr. 0,-, og har en kostnad på kr. 8,- pr. iPad pr. måned. Dette vil bli en årlig kostnad på kr. 65.760,-, kr. 197.280,- for treårsperioden. Uten forsikring, vil vi måtte dekke kostnader knyttet til reparasjoner som ikke er dekt av garanti gjennom det ordinære driftsbudsjettet ved skolene.

Økonomiske konsekvenser:

	Pr. år	Totalt, 3 år
Ny leasing, iPader	Kr. 811.196,-	Kr. 2.434.500,-
Ny leasing, tastatur/deksler	Kr. 145.152,-	Kr. 434.456,-
Forsikring	Kr. 65.760,-	Kr. 197.280,-
Totalt, ny leasingperiode	Kr. 1.022.108,-	Kr. 3.066.236,-
Nåværende leasing iPader	Kr. 478.000,-	Kr. 1.434.000,-
Merkostnad, ny leasingperiode	Kr. 544.108,-	Kr. 1.632.236,-