

FRØYA KOMMUNE

FORMANNSKAPET		Saksliste
Møtested: Kommunestyresalen	Møtedato: 13.02.2018	Kl. 09:00

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.

KL. 09.00 **Besøk fra Trondheim havn IKS v/ Wollert Krohn-Hansen**

Tema: **Oppfølging fra Oppdalsturen – Rådmann innleder**

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
20/18	18/359 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 31.01.18
21/18	18/331 Unntatt offentlighet SØKNAD OM ETTERBETALING
22/18	18/80 TILBRINGERTRANSPORT I ØYREKKA- "HVITE BILER" PILOTPROSJEKT I FRØYA KOMMUNE 2018
23/18	18/357 REFERATSAKER
24/18	17/2962 REGULERINGSPLAN SISTIEN
25/18	16/3383 SØKNAD OM OPPSTART AV REGULERINGSPLAN I AVLØYSVÅGEN PÅ FRØYA KOMMUNE SIN EIENDOM 5/10
26/18	16/785 TILSTANDSRAPPORT GARDEROBER I SVØMMEHALL HOVEDUTVALG FOR KULTUR
27/18	18/368 ORIENTERING - NÆRINGSFORM
28/18	18/360 ORDFØRERS ORIENTERING

29/18

18/361

RÅDMANNNS ORIENTERING

Sistranda, 07.02.18

Berit Flåmo
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

Melding til medlemmene:

Det bes om at spørsmål som ønskes besvart under møtet må være overlevert ordfører/leder med kopi til politisk sekretariat senest 1 uke før møtet, fortrinnsvis på e-post. Dette med bakgrunn i en mer effektiv møteavvikling.

Ap og Sv har anledning til gruppemøte på møtedagen, kl. 08.00 i møterom A.

Borgelig gruppe har anledning til gruppemøte på møtedagen, kl. 08.00 i møterom C.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 13.02.2018	Arkivsaksnr: 18/359	Sak nr: 20/18
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
20/18	Formannskapet	13.02.2018

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 31.01.18

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 31.01.18 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 31.01.18

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2018	18/331	21/18
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Beathe Sandvik Meland	502	Unntatt offentlighet OfI §13 jf. fvl §13

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
21/18	Formannskapet	13.02.2018

SØKNAD OM ETTERBETALING

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2018	18/80	22/18
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ingrid Kristiansen	G00	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
22/18	Formannskapet	13.02.2018
/	Kommunestyret	

TILBRINGERTRANSPORT I ØYREKKA- "HVITE BILER" PILOTPROSJEKT I FRØYA KOMMUNE 2018

Forslag til vedtak

For å forbedre

- Tilbringertransporten av pasienter i øyrekka, og
- Brannberedskapen i øyrekka,

ber kommunestyret rådmann starte en prosess som skal resultere i:

1. Kjøp av utrangerte ambulansebiler, såkalte «hvite biler»
2. Kjøp av båretstyr og ATV-hengere til pasienttransport på Bogøya, Gjæsinga, Sørburøy og Halten.
3. Oppgradere/bygge garasjer på Sula og Mausund
4. I samarbeid med øyrådet utarbeides avtaler, som forplikter grendalagene (eller andre aktører) på Sula og Mausund til drift og vedlikehold av bilene og hengere/båretstyr. Se på muligheten til å samordne dette med det lokale brannmannskapet på øyene.

Investeringsutgiftene, kr 795 000 dekkes slik:

- 795 000 kr avsettes i årsregnskapet for 2017 til dette formålet. (Frøya kommune mottok i november 2017, kr 2 340 071 fra Havbruksfondet. Rådmannen innstiller på at deler av dette blir avsatt til bl.a. investeringer i øyrekken)

Driftstugiftene, kr 30 000 dekkes slik for 2018:

- Bruk av bundet driftsfond, 251080102 øyrekka. Fondet har i dag en saldo på kr 248 618 kr. Ny saldo blir da kr 218 618. Driftstilskuddet leges inn fast i budsjett for 2019 og langtidsperioden.

Rådmann gis fullmakt til å håndtere det praktiske i saken, og inngå nødvendige avtaler.

Hovedutvalg for drift følger saken tett, og oppdateres jevnlig.

Vedlegg:

Ingen

Saksopplysninger:

Bakgrunn:

Det fastslås i spesialisthelsetjenesteloven at det i helseregionene skal finnes både ambulanse- og pasienttransporttjeneste. Med ambulansetjeneste menes bil-, båt- og luftambulansetjeneste som inngår i de regionale helseforetakenes akuttmedisinske beredskap utenfor sykehus og der det under transporten er behov for akuttmedisinsk behandling eller overvåkning.

Pasienttransporttjenestens hovedaktiviteter er å skaffe tilrettelagt transport til de som trenger det, samt å gi refusjon av reiseutgifter i forbindelse med at pasienten mottar helsehjelp.

Disse to tjenestene er hver for seg viktige bidragsyttere til god pasientlogistikk.

Brannberedskap er en kommunal oppgave. Ved å kombinere brannberedskap med de to ovenstående tjenestene, kan kvaliteten på beredskapen totalt bli mye bedre.

Frøya kommune har over tid uttrykt misnøye med graden av beredskap på bilambulanse siden fra helseforetakets side. På grunn av dette ble det høsten 2016 innledet et samarbeid mellom kommunen og helseforetaket for å finne løsninger for så vel tilbringertransport, pasienttransport med båt og akuttberedskap generelt. Det ble også framsatt et politisk krav om gjennomgang av akuttberedskapen i Frøya kommune. Kommuneoverlegen la frem en ROS-analyse der samtidighetskonflikter ble dokumentert.

Resultatet av samarbeidsprosjektet mellom helseforetaket og kommunen, har resultert i et pilotprosjekt med 3 underprosjekt. Prosjektet inneholder flere underpunkter med ulik ansvarsfordeling:

1. Tilbringertransport og bedret brannberedskap i øyrekka utenfor Frøya
2. Samfunnsbåt
3. Syketransportbil - liggende pasienttransport som ikke betinger observasjon eller behandling og som øker bilambulanseberedskapens tilstedeværelse i øyregionen Frøya og Hitra.

Denne saken handler om punkt 1. i pilotprosjektet.

Tilbringertransport i øyrekka

Det er avdekket utfordringer med tilbringertransporten på øyene i øyrekka, da man ikke har permanent tilgang på egnede transportmiddel ved behov for forflytning av liggende pasienter som skal fraktes til båt eller luftambulanse. Her har øyfolket vist stor kreativitet, og både traktor, trillebårer og bagasjerom i private biler har vært benyttet. Dette utfordrer verdigheten i forflytning av syke mennesker. Når det gjelder brann, så har det vært tilfeldig om man har hatt bil med hengerfeste som kan frakte tilgjengelig brannutstyr på henger ved aktuell brann. Man ser nå, i samarbeid med helseforetaket, en mulighet for å finne gode løsninger på disse utfordringene.

Øyrekka har variert veinett, og det er kun Sula og Mausund som har bilvei. De øvrige helårsbeboede øyene (Bogøy, Gjæsingen, Sørburøy) kan dekkes med transportmiddel svarende til ATV. I

sommerhalvåret er også øyene Sauøy og Halten bebodd, samt at øyene med fast bosetning øker sin befolkning betraktelig.

På Sula og Mausund ser man for seg at løsningen kan være å anskaffe utrangerte ambulansebiler. Disse vil kunne benyttes ved behov for liggende transport av syke til båt eller luftambulanse. De vil også kunne brukes av pasientreiser i tilfeller hvor vedkommende som skal reise ikke kommer seg til korresponderende transport som ferge etc. I tillegg vil slike biler være et viktig tilskudd til brannberedskapen. Brannutstyret som er plassert på de ulike øyene i Frøya kommune står per i dag i garasje plassert på en henger. Det finnes imidlertid ikke dedikerte biler som kan dra utstyret, noe som gir for stor usikkerhet hva gjelder tilgjengelighet.

På Bogøyvær, Gjæsingen, Halten, Sauøy beskrives behovet slik: (Rådmann har fått følgende opplysninger fra Øyrådets leder vdr behov på øyene utenom Sula og Masund)

Øy	Nå-situasjon	Beskrivelse av behov
Bogøya	Har ATV som er i velforeningas eie. Har henger til denne, som velforeningas brannutstyr står på. Dette står klart i garasje som er velforeningas eiendom.	Trenger ei bære som er tilpasset hengeren de har.
Gjæsingen	Det finnes ATVer på øya, i privat eie, som kan benyttes. I brygga (som er kommunens eiendom) står velforeningas brannutstyr. Man har ingen dedikert henger til dette utstyret.	Trenger en ATV-henger, som kan stå klar med brannutstyret man har. Denne trenger man også en bære til. (Kan nevnes at det pr. i dag ikke er noen velegnet landingsplass for helikopter på Gjæsingen. Dette bør det sees på.)
Sørburøy	Det finnes ATVer på øya, i privat eie, som kan benyttes. Står en del brannutstyr på henger i garasjen ved skolen. (Ansvar i forhold til dette utstyret virker noe uklart.)	Trenger en ATV-henger med bære. (Usikker på om det er plass til denne i garasjen ved skolen.)
Sauøy	Det finnes ATVer på øya, i privat eie, som kan benyttes. Finnes pr i dag kun ei svært gammel brannpumpe. Brannutstyr er altså svært mangelfullt.	Har behov for en ATV hanger med bære. Behov for brannslukkeutstyr og kran på kaia.
Halten	Pr i dag finnes det ingen bære eller utstyr til pasienttransport.	Kan ha behov for ei bære.

Selve ansvaret for bilene og utstyret må ligge til noen som bor på øyene. Det er vært samtaler med øyrådet om bilene og hengerne kan driftes av grendelag/velforeninger mot et tilpasset driftstilskudd. Evt. kan en tenke at det er naturlig at de som har ansvar for brannberedskap, også får et ansvar her.

Øyrådet har vært og er svært positive til å få i land dette, da tilbringertransporten har vært en stor utfordring så langt. Øyrådet er positive til å samarbeidet med kommunen om å utarbeide avtaler, som forplikter grendelagene (eller andre aktører) på Sula og Mausund til drift og vedlikehold av bilene og hengere/bæreutstyr. I tillegg skal det sees på muligheten til å samordne dette med det lokale brannmannskapet på øyene. I tillegg er det mulighet for øyfolket å bruke disse bilene/hengerne til annen transport, eks frakt av folk til fergeleie på Sula etc, noe som vil dekke en bruk som har vært savnet.

Helseforetakets bidrag i saken – bilene

Frøya kommune har fått følgende tilbud fra St. Olav, mottatt på mail:

«Sendt: 24. oktober 2017 09:38

Emne: Pasienttransport i Øyrekka

Hei!

Som en del av samfunnsbåt-prosjektet i Øyrekka har vi sett på mulige løsninger for pasienttransport på land på øyene. Det gjelder både de tilfellene hvor pasient skal fraktes til ambulanshelikopter så vel som til kai/fergeleie. I møte med øyrådsleder 23.08.17 ble det blant annet skissert en mulig løsning med utplassering av brukte (utrangerte) ambulansbiler på henholdsvis Mausundvær og Sula, hvor det lokale brannkorpset tar ansvar for garasjeplass, bemanning og drift av bilene.

Jeg har hatt møte med fagrådgiver Morten Dragsnes i Ambulanseavdelingen på St. Olav, han opplyser at en rekke ambulansbiler av typen Volkswagen Caravelle skal utrangeres i perioden desember 2017 – mars 2018. Denne biltypen er trolig den best egnede på de relativt smale vegene på Sula og Mausundvær. Dersom dette er interessant vil Dragsnes bidra til å plukke ut to kjøretøy som er i best mulig stand. Forutsetningen for en slik løsning er at kommunen eller annen lokal myndighet overtar eierskapet til og driften av kjøretøyene.

Er dette en løsning vi kan arbeide videre med? Det er viktig med en rask avklaring i forhold til Frøya Kommune, da dette er en sjelden mulighet til å fremskaffe godt egnede kjøretøy. Detaljene kommer vi tilbake til.

Med vennlig hilsen

Helge Foss Hansen

Avdelingssjef

Pasientreiser St. Olavs Hospital HF»

Pasientreiser St. Olav har ønsker å selge Frøya kommune disse bilene til en sum av 40 000 kr pr bil. Takst på disse er 90 000 kr per stk.

Forhold til prosjekt samfunnsbåt

Brannberedskap er som kjent et kommunalt ansvar, og man har inntil transportavtalen helseforetaket hadde med Wold transport ble oppsagt, benyttet seg av denne beredskapen ved behov for transport av brannmannskap og utstyr. Dette har ikke vært formalisert i noen avtale med helseforetaket, men mer som en fruktbar bieffekt av helseforetakets beredskap. Øyrekka er, med alle sine spisesteder og severdigheter, også gjenstand for stor båttrafikk i forbindelse med dagsturisme. Man har flere eksempler på uhell/ulykker til vanns, der både god beredskap på transport sjøveien og tilbringertransport til lands er en fordel og nødvendig. Her vil prosjektet «Samfunnsbåt» som man i disse dager søker prosjektmidler til, være et viktig supplement til denne transportlinjen både for pasienter og brannberedskap. En sambruk og samordning av disse tre tjenestene vil sammen kunne gi Øyrekka en komplett og god tilgang på nødvendig transport både for folk og utstyr. Prosjekt samfunnsbåt vil bli lagt frem for politisk behandling i løpet av våren 2018. Kommunen søker skjønnsmidler for dette prosjektet.

Garasjer

Branngarasjene på Sula og Mausund er dårlige. Bilene trenger å stå i garasje, og det er en god anledning og en nødvendighet, å oppgradere disse ifb. med mottak av hvite biler. To stk dobbeltgarasjer, isolert med noe varme vil ha ca kostnad 300.000,-/stk. Dette er inkludert betongplate og innredning/hyller. Riving av eksisterende garasje på Sula er inkludert.

Kommunen har vært i kontakt med Guri Kunna VGS avd for bygg og elektro. Dette for å få til et samarbeidsprosjekt, der elever bygger garasjene som del av sin utdanning. Om dette prosjektet blir en suksess, vil kommunens utgifter til garasje reduseres.

Investeringsbehov, tilbringertjenesten («hvite biler»):

Hvite biler 2 stk a 40 000 kr /pr stk	80 000 kr
3 ATV henger m. mulighet for båre. 3 stk a 25 000 kr/pr	75 000 kr
2 bårer til ATV hengere	20 000 kr
Enkle tilbasninger flytebrygge	20 000 kr
Garasjer – Sula og Mausund stip. Kost	600 000 kr
Totalt	795 000 kr

Driftsutgifter pr år, 2 biler:

Kostnad	Kr	Antall	Totalt 2 biler per år
Vedlikehold			6000 kr
Drivstoff			4000 kr
EU kontroll (årlig)	950	2	1 900 kr
Årsavgift	475	2	950 kr
Forsikring (full kasko)	2950	2	5 900 kr
Garasje			
Andre kostnader		2	11 250 kr
TOTAL			30 000 kr

Vurdering:

Som et ledd i bedre tilbringertransport av pasienter og tilskudd til brannberedskap i øyrekka, innstiller rådmann på å anskaffe transportutstyr som kan dekke dette behovet. Dette innebærer en engangsinvestering i.f.t. to utrangerte ambulansebiler, samt hengere/bårer. I tillegg er det nødvendig å oppgradere garasje for bil/henger på Sula og Mausund.

I samarbeid med øyrådet skal det utarbeides avtaler, som forplikter grendalagene (eller andre aktører) på Sula og Mausund til drift og vedlikehold av bilene og hengere/båreutstyr. Rådmann i samarbeidet med øyrådet, ser også på muligheten til å samordne dette med det lokale brannmannskapet på øyene.

For å finansiere investeringen i prosjektet foreslår rådmann å bruke av midler mottatt fra Havbruksfondet. Fondsmidlene vil da «gå tilbake til øyrekken» og bli avsatt til bl.a. investeringer i øyrekka. Rådmann innstiller derfor å avsette 785 000 kr i årsregnskapet for 2017 til dette formålet.

Saken er drøftet med brannsjef, kommuneoverlege og øyrådets leder.

Forhold til overordna planverk:

Frøya er et trygt sted å leve.

- Ha god beredskap mot aktuelle kriser og uønskede hendelser.

Budsjettpost/kontostreng:

Investeringsutgiftene dekkes slik:

- Rådmann innstiller derfor å avsette 795 000 kr i årsregnskapet for 2017 til dette formålet.

Driftstugiftene dekkes slik for 2018:

- Bruk av bundet driftsfond, 251080102 øyrekka. Fondet har i dag en saldo på kr 248.618 kr. Ny saldo blir da kr 218. 618. Driftstilskuddet leges inn i budsjett for 2019 og langtidsperioden.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2018	18/357	23/18
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
23/18	Formannskapet	13.02.2018

REFERATSAKER

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

Vedlegg:

Dialogmøte om avrenning fra laksetransport
Ferge Aure-Hitra-anmodning om møte med KMD
Ferge Aure-Hitra-faktaark
Informasjon om nytt sekretariat for kontrollutvalget

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2018	17/2962	24/18
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Otto Falkenberg	PLAN 1620201710	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
24/18	Formannskapet	13.02.2018

REGULERINGSPLAN SISTIEN

Forslag til vedtak:

Planarbeid for Sistien begrenses i utstrekning. Dette innebærer at deler av opprinnelig foreslått trase utelates og at planområdet dekkes av området mellom eiendommene 20/2 og 22/2 inkl. disse eiendommene.

Vedlegg:

Flyfoto med utkast til trase som vist på grunneiermøte.
2 kartutsnitt med alternative løsninger

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

17/2962-1	SISTIEN: OVER VÅR EIENDOM? HVA SKJER?
17/2962-2	SISTI ELLER STRAND-LIV?
17/2962-3	VS: SISTIEN
17/2962-4	IGANGSETTING AV PLANARBEID
17/2962-5	PLANARBEID SISTIEN. BREV TIL RÅDMANN OG ORDFØRER.
17/2962-6	INNSPILL I FORBINDELSE MED PLANEN OM SISTIEN
17/2962-7	TILBAKEMELDING - SISTIEN - GNR/BNR 20/13
17/2962-8	OPPSTART PLANARBEID FOR SISTIEN, FRØYA KOMMUNE. VARSEL OM ARKEOLOGISK REGISTRERING.
17/2962-9	REGULERINGSPLAN SISTIEN

Saksopplysninger:

Ideen om en tursti langs stranda i Sistranda fra Siholmen til Rabben går tilbake til forarbeidene for kommunedelplan for Sistranda fra 2009. Sistien ligger inne i gjeldende kommunedelplan for Sistranda både i plankartet og i planbestemmelsene og den ligger inne i forslag til revidert kommunedelplan der arbeidet ble igangsatt i 2017.

Sistien er også et element i flere gjeldende reguleringsplaner: For Frøya kultur og kompetansesenter, For blått kompetansesenter og reguleringsplan for Myratangen/Siholmen. I forbindelse med behandling av disse reguleringsplanene har Fylkesmannen påpekt viktigheten av at forhold knyttet til Sistien ble ivaretatt for å sikre allmennhetens adgang til strandsonen.

I kommunestyremøte 15.12.2016 under behandling av budsjett for 2017 og økonomiplan med handlingsprogram 2017-2020 ble det bevilget midler til prosjektet Sistien, og i vedtaket heter det bl.a. at Sistien starter fra Sistranda Midtre til Siholmen, deretter mot Rabben. Dette er et signal om at den nordre del av Sistien prioriteres som et evt. 1. byggetrinn.

På dette grunnlag ble det igangsatt planarbeid høsten 2017 med Rambøll som plankonsulent. Det var ønskelig å involvere grunneiere på et tidlig tidspunkt, og det ble derfor avholdt et informasjonsmøte med grunneiere 9.1.2018. I media og på grunneiermøtet er det blitt framsatt en del kritiske kommentarer til planen.

I løpet av høsten 2017 ble det også avholdt drøftingsmøte med Fosen verkstedservice som er en stor grunneier til en sentral eiendom i nordre del av området.

Vurdering:

Det innledende planarbeid har vist at vi har en del utfordringer mht. avslutning av Sistien i begge ender, både mot Siholmen i nord og ved Rabben i sør.

Avslutning i nord mot Siholmen, iht. trase som opprinnelig skissert av Rambøll, viser at det er vanskelig å finne en løsning i forbindelse med passering av industriområdet som omfatter Fosen verkstedservice og 2 mindre industrieiendommer. Det synes å være 3 mulige alternative traseer:

1.1

Framføring av Sistien i strandsonen. Dette vil være i strid med reguleringsplan fra 2016 for Siholmen/Myratangen som i bestemmelsene sier at Sistien skal gå vest for industriområdet. Det vil også være i konflikt med Fosens planer om å etablere virksomhet med slip og sjøtilknyttet aktivitet. Dette alternativ anses derfor som lite aktuelt.

1.2

Framføring av Sistien fra sjøen og langs tomtengrense mellom Fosen verkstedservice og de to inntilliggende industrieiendommene. Traseen må da i utgangspunktet ligge inne på Fosens eiendom da de to andre eiendommene er så små at stien vil komme i konflikt med eksisterende bygg. Traseen videreføres mellom fylkesveien og Fosens gårdsplass fram mot gravplassen. Dette er trasevalget som er vist i utkastet fra Rambøll. Fosen påpeker at denne traseen vil umuliggjøre dagens bruk til bussparkering da den tar for mye areal. Det må i så fall finnes en annen løsning for bussparkeringen. Dalpro, som har planer om bygging av vaskeri på gnr 22/33 vil også motsette seg denne traseen. Konsekvensene mht. konflikt og økonomi (ervert rettighet eller grunnervert av næringseiendom) kan bli betydelige.

1.3

Framføring av Sistien fra sjøen og opp mot fylkesveien på sørsiden av industriområdet med en videreføring langs fylkesveien som beskrevet i alternativ 2. Stien vil da måtte gå over gårdsplassen for industrieiendommen nærmest fylkesveien og fullstendig blokkere denne eller samordnes slik at stien går over gårdsplassen. Alternativt kan Sistien krysse fylkesveien og tilknytte seg gang og sykkelvegen på motsatt siden. Begge disse løsningene framstår som mindre gode.

Avslutning i sør mot Rabben marina, iht. trase skissert av Rambøll, viser at det er utfordringer i forbindelse med passering av 1 strandeieendom og byggvarehuset nærmest Rabben marina.

2.1

Ved passering av fritidseiendommen 20/13 er traseen vist på nedsiden av sjøhuset Dette vil i så fall medføre terrengmessige tiltak med oppfylling i strandsonen eller at det etableres en trapp ned til stranda. Det siste betyr at stien ikke blir universelt tilgjengelig, og vi får i tillegg en utfordring terrengmessig med å føre stien opp slik at den kan gå på innsiden av sjøhuset på naboeiendommen. Alternativt kan traseen legges på oversiden av sjøhuset på eiendommen. Mellom sjøhuset og fritidsboligen er avstanden ca. 20 meter. Traseen vil da komme i en avstand fra fritidsboligen som regnes som ikke akseptabel. Et 3. alternativ kan tenkes å føre Sistien opp fra stranda slik at den kan passere på oversiden av fritidsboligen men på nedsiden av fylkesveien. Her er det imidlertid svært trangt og det vil være konflikt med gårdsplass og avkjørsel til fritidsboligen. Evt. kan Sistien krysse fylkesveien for å benytte gang og sykkelveien på motsatt side fra mot Rabben marina. Eier av fritidsboligen har sterkt motsatt seg å få Sistien over eiendommen. Konsekvensene mht. konflikt og økonomi (evt. ekspropriasjon) kan bli betydelige.

2.2

Byggvarehuset blokkerer forbindelsen fram mot Rabben marina. Det er sannsynlig at vi får aksept for å benytte området for gangforbindelse. Stien må da gå på etablert uteområde for byggvarehuset på utsiden av byggene. Den kan da komme i konflikt med bruk av dette arealet til trafikk og lagerformål.

Som en konsekvens av disse utfordringene har vi tatt opp til vurdering mulige alternativer.

Ideen om en tursti langs stranda for naturopplevelse og fritidsaktivitet opprettholdes. Et naturlig utgangspunkt vil være området ved kultur- og kompetansesenteret. Her er det parkområde og aktiviteter knyttet til planlagt molo, mulig sjøsport o.a.

3.1

Traseen sørover følger traseen foreslått av Rambøll. Denne vil passere eksisterende bygdetun, som det er ønskelig å utvikle videre. Traseen videre føres fram til gnr 20/2 (naboeiendommen til 20/13) hvor den føres opp til fylkesvegen langs eksisterende kjerreveg og avsluttes overfor Beinskarveien. Herfra kan eks. gang og sykkelveg benyttes videre sørover mot Rabben marina. Denne avslutningen vil også innebære en naturlig avslutning opp mot planlagt område for nye omsorgsboliger m.m. Lengden på en slik trase er ca. 800 meter.

3.2

Trase nordover fra kultur- og kompetansesenteret følger planlagt trase fram til industriområdet Sihomen/Myratangen. Avslutning mot nord kan da være opp mot fylkesveien slik som antydnet i pkt. 1.2 over. Mot nord er det ikke noe særskilt avslutningsmål, slik som helse og omsorgssenter i sør, men gang og sykkelvegen kan benyttes fra mot Siholmen. Lengden på denne traseen er ca. 450 meter.

En oppsummering av redegjørelsen over, pkt. 1-3 med underpunkter betyr at vi ser for oss 2 hovedalternativer:

1. Arbeidet med reguleringsplan for Sistien videreføres med endepunkt Siholmen og Rabben marina som opprinnelig planlagt. Alternative løsninger gjennom/forbi industriområdet og gjennom/forbi gnr 20 bnr 13 må utredes gjennom planprosessen og i dialog med grunneiere.
2. Arbeidet med reguleringsplan for Sistien justeres slik at planområdet begrenses fra gnr 20/2 i sør til 22/2 i nord. Dette begrunnes med at uansett valg av løsning, vil det både i nord og sør medføre dårlige og kompliserte løsninger med avslutning på Siholmen og Rabben som i alt. 1.

Det er viktig at planområdet må defineres før varsel om planarbeid sendes ut. Dersom planområdet endres underveis kan dette medføre ny varsling og unødig dobbeltarbeid.

I redegjørelsen over vises til innvendinger fra berørte parter i begge ender av planlagt trase for Sistien fra Siholmen til Rabben. Det gjøres også oppmerksom på at vesentlige innvendinger må påregnes fra enkelte andre grunneiere. Rådmannen kan imidlertid ikke se at disse vil ha like tungtveiende grunner til å motsette seg planarbeidet da de i liten grad kan sies å bli direkte berørt. F. eks. vil næringsinteresser i form av eksisterende landbruksvirksomhet (gras-produksjon/beite) bli berørt i ubetydelig grad.

På bakgrunn av det som her er beskrevet, forslår rådmannen at planarbeid for Sistien begrenses til hovealternativ 2 som innebærer at deler av opprinnelig foreslått trase utelates.

Forhold til overordna planverk:

Tiltaket er i samsvar med gjeldende kommunedelplan for Sistranda.

Økonomiske konsekvenser:

Kostnadskonsekvenser er ikke utredet. Det må påregnes betydelig større kostnader pr. løpemeter i nordlige og sørlige avslutning av opprinnelig trasevalg da traseen her vil berøre private interesser og næringsinteresser i større grad enn øvrige deler av traseen.

Budsjettpost/kontostreng:

Debet *kontostreng*/beløp

Kredit *kontostreng*/beløp

Ny saldo på den konto som blir belastet:

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2018	16/3383	25/18
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Otto Falkenberg	L12	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
38/17	Hovedutvalg for forvaltning	20.04.2017
147/17	Formannskapet	05.09.2017
25/18	Formannskapet	13.02.2018

SØKNAD OM OPPSTART AV REGULERINGSPLAN I AVLØYSVÅGEN PÅ FRØYA KOMMUNE SIN EIENDOM 5/10

Forslag til vedtak:

Sjøhustomt på gnr 5 bnr 10 selges til Avløysa båttforening. Pris og betingelser for salget avklares gjennom forhandlinger men med utgangspunkt i tidligere salg av sjøhustomter i samme område.
Øvrige deler av eiendommen kan tilbys andre interessenter.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 05.09.2017 sak 147/17

Vedtak:

1. Det gis ikke tillatelse på henvendelse til kjøp eller festeavtale av gnr. 5, bnr 10.
Ved eventuelt salg av nevnte tomt, så må denne tilbys på like vilkår til alle tidligere interessenter.
2. Frøya kommune legger eiendom gnr 5, bnr 10 ut for salg.
3. Søker kan igangsette regulering av område avsatt til småbåthavn og naust.

Enstemmig.

Behandling/vedtak i Hovedutvalg for forvaltning den 20.04.2017 sak 38/17

Vedtak:

Hovedutvalget anmoder om at saken oversendes formannskapet for videre politisk behandling.

Enstemmig.

Hovedutvalg for forvaltnings behandling i møte 20.04.17:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Hovedutvalget anmoder om at saken oversendes formannskapet for videre politisk behandling.

Enstemmig.

Vedlegg:

Kartutsnitt og flyfoto

Brev fra interessenter mht. kjøpt av eiendom

Saksopplysninger:

I formannskapsmøte 5.9.17 ble det vedtatt at arbeid med regulering av område på del av kommunens eiendom gnr 5 bnr 10 kunne igangsettes etter forespørsel fra Lealøysa båtforening.

Båtforeningen hadde også rettet en forespørsel kjøp eller festeavtale for aktuell tomt. Dette ble i vedtaket avslått og det ble vedtatt at ved evt. salg måtte dette tilbys på like vilkår til alle tidligere interessenter (sameiet Grindfara, gnr 5/22, Lealøysa båtforening og evt. fritidseiendom 5/90).

I vedtaket pkt. 2 het det at Frøya kommune legger eiendom gnr 5 bnr 10 ut for salg.

Sameiet Grindfara gnr 5/22 rettet 5.4.16 en forespørsel til kommunen om kjøp av eiendommen slik den framstår i dag uten ytterligere fradeling.

15.5.2017 kom en henvendelse fra gnr 5/90 om kjøp av en mindre del av 5/10 som tilleggsareal til fritidstomt 5/90.

Lealøysa båtforening har i brev av 21.9.17 bekreftet at de ønsker å kjøpe tomt der småbåtbrygga hadde, og vil ha, landfeste mot sjøen lengst vest på gnr 5/10.

18.12.2017 ble det sendt brev fra kommunen der de aktuelle interessenter ble oppfordret til å bekrefte interesse og komme med opplysning om hvordan eiendommen 5/10, helt eller delvis, ønskes benyttet. De ble også bedt om å beskrive evt. konkrete planer.

I tilsvaret fra Avløysa båtforening 10.1.18 bekrefter de at de primært er interessert i erverv av området ved sjøen for landfeste for småbåtbrygga i samsvar med konkrete planer for utarbeidelse av reguleringsplan. Alternativt er de interessert i å kjøpe hele eiendommen 5/10.

Eier av gnr 5/90 bekrefter i brev av 11.1.18 at de er interessert i en utvidelse av sin fritidstomt mot sørvest.

Sameiet Grindfara bekrefter i brev av 12.1.18 sin interesse for hele eiendommen 5/10. De beskriver at sameiet i dag består av mange enkeltpersoner og at det foreligger planer for utnyttelse av sjøområdet. På grunn av stort antall sameiere har planprosessen tatt lengre tid enn opprinnelig tenkt. De skriver bl. a. at *det er viktigere at vi samler oss om en helhetlig, praktisk og estetisk god løsning for vår del av Avløysvågen enn at vi setter i gang prosesser hver for oss.*

Det vises ellers til vedlagte brev fra interessentene med mer detaljert beskrivelse og begrunnelse.

Vurdering:

Kommunens eiendom 5/10 er en lang og forholdsvis smal eiendom som strekker seg fra sjøen og ca 300 meter innover. Den krysser Fillingsnesveien og er delvis brutt opp av 3 eiendommer i privat eie. 2 boliger (5/42 og 5/83) og en fritidsbolig (5/90).

Kommunens eiendom 5/10 er uregulert, men avsatt iht. kommuneplanens arealdel til følgende formål:

- 20 meter nærmest sjøen som naustområde,
- Beltet videre fram til 100 meter fra sjøen som LNF (landbruk, natur og friluftsmål). Deretter LNFF område med tillatelse til fritidsboliger.
- Sjøareal utenfor eiendommen er avsatt til småbåthavn med krav om reguleringsplan.

Det kan være behov for en nærmere avklaring av hva Formannskapetets vedtak om salg av 5/10 innebærer og mulige konsekvenser av dette. Likeledes hvordan *salg på like vilkår* skal tolkes.

Fritidseiendommen 5/90 ligger i LNF beltet hvor ytterligere tiltak ikke er tillatt og evt. søknad om dette vil forutsette dispensasjon fra arealmål og forbudet mot tiltak i 100 meters beltet mot sjøen. Interessent er informert om dette. De har derfor en begrenset arealinteresse i området men ønsket tilleggsareal går mot sørvest og nærmere sjøen.

Dette vil være strid med forbudet mot tiltak i 100 meters beltet fra sjøen og derfor kreve dispensasjon fra Plan- og bygningslovens § 1.8. Salg av tilleggsparsell vil derfor i denne sammenheng anses som ikke aktuelt.

Lealøysa båtforening har primært interesse for strandsonen og området avsatt til sjøhus i forbindelse med vedtak om at de kan igangsette arbeid med reguleringsplan. Båtforeningen har hatt flytebrygge liggende her i sommersesongen siden 1992 på et uavklart formelt grunnlag. Derfor igangsetting av reguleringsplan. Lealøysa båtforening har 8 medlemmer hvorav 4 har sjøhustomter/naustrett på område i Avløysvågen. Ut fra flyfoto fra 2012 kan det se utsom flytebrygga kan ha inntil ca. 12-13 båtplasser. Ved etablering av felles småbåthavn er det en forutsetning at den er åpen for alle på like vilkår. En flytebrygge som vist på flyfoto antas derfor delvis også å kunne dekke behov for andre som f.eks. Sameiet Grindfara.

Lealøysa båtforening ønsker alternativt å kjøpe hele 5/10 dersom dette er en forutsetning for igangsetting av planarbeid. De har ingen konkrete planer for øvrige deler av 5/10.

Båtforeningen ønsker sikkerhet for at de får grunnlag for å gjennomføre fysisk utbygging av småbåthavn før de pådrar seg kostnader med utarbeidelse av reguleringsplan

Sameiet Grindfara 5/22 ønsker å kjøpe 5/10 i sin helhet uten ytterligere fradeling. Det har vært uenigheter mellom Sameiet Grindfara og Lealøysa båtforening. Et salg av hele 5/10 til Sameiet Grindfara vil derfor kunne vanskeliggjøre Lealøysa båtforening sine planer om regulering med sikte på å etablere hjemmel for å opprettholde flytebrygge. Sameiet viser i sitt brev til at de har en historisk interesse i eiendommen 5/10 da sameiet 5/22 opprinnelig ble utskilt fra 5/10. Hjemmelshavere til 5/22 har tidligere fått avslag på forespørsel om kjøp av 5/10, men dette ligger langt tilbake i tid. I samme brev skriver de at *sameiet selvfølgelig er innstilt på å samarbeide med eiere av de 3 sjøhustomtene som tidligere er fradelt fra 5/10 for å få en helhetlig og god løsning, dersom det er av interesse for nevnte eiere*. Planer ut over dette er ikke konkretisert.

Det som i dag framstår som utbyggingsklart av 5/10 iht. kommuneplanen er sjøhusområdet (merket 1 på kartvedlegg) og en mulig fritidstomt (merket 2 på kartvedlegg) på ca. 800 m² opp mot Fillingsnesveien. Det kan i dag være vanskelig å bygge fritidsbolig på denne tomten pga. vanskelige avløpsforhold i området. Øvrig areal er enten LNF område eller område som ikke har adkomst over egen grunn. Lealøysa båtforening er eneste interessent med konkrete planer i området som kan realiseres i samsvar med gjeldende planformål.

Rådmannen ser det som naturlig at et evt. salg av kommunal grunn ikke kommer i konflikt med kommunalt vedtak om igangsetting av arbeid med reguleringsplan. Det anses også at slikt planarbeid vil involvere flere parter, deriblant sameiet Grindfara, da en betydelig del av området avsatt til småbåthavn strekker seg inn på deres område. Innspill fra alle berørte parter vil være en del av planprosessen. Planarbeidet vil derfor kunne samordne tiltak og ta rimelig hensyn til alle berørte grunneiere.

Rådmannen ser for seg tre alternativer mht. salg av gnr 5 bnr 10:

1. Salg av gnr 5 bnr 10 kan selges i sin helhet uten ytterligere fradeling. Evt. med krav om at regulering av småbåthavn må gjennomføres. Adkomstrettigheter til sjøhusområdet fradelt fra 5/10, som er stedfestet og tinglyst, opprettholdes og vil innebære begrensninger mht. utnyttelse av eiendommen. Dette vil også være den naturlige adkomsten til framtidig småbåthavn iht. reguleringsplan. Salg av hele eiendommen, med eller uten krav om reguleringsplan, kan være i konflikt med formannskapets vedtak om at Lealøysa båtforening kan igangsette reguleringsplan.
2. Salg av sjøhusområdet, eller del av dette, selges med forutsetning om at reguleringsplan skal utarbeides. Da kan øvrige deler av eiendommen selges uten ytterligere fradeling. Evt. kan fritidstomt merket 2 legges ut for separat salg.
3. Spørsmål om salg av 5/10, helt eller delvis, utsettes inntil godkjent reguleringsplan foreligger. Dette vil innebære at reguleringsplan må omfatte avklaring av diverse rettigheter ved evt. salg. En regulering vil ikke nødvendigvis løse privatrettslige forhold. En realisering av flytebrygge iht. reguleringsplan kan påvirkes av dette.

Forhold til overordna planverk:

Aktuelle tiltak (regulering av småbåthavn) er i samsvar med overordnet planverk. Evt. fradeling i LNF område vil kreve dispensasjon fra Plan- og bygningslovens § 1-8 om tiltak i strandsonen.

Økonomiske konsekvenser:

Evt. tomt salg vil medføre inntekt til kommunen. Tomtepris er ikke vurdert. Inntekt vil avhenge av salgets omfang.

Budsjettpost/kontostreng:

Debet *kontostring*/beløp

Kredit *kontostring*/beløp

Ny saldo på den konto som blir belastet:

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2018	16/785	26/18
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Jomar Finseth	D23 &02	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
26/18	Formannskapet	13.02.2018

TILSTANDSRAPPORT GARDEROBER I SVØMMEHALL

Forslag til vedtak:

Med bakgrunn i funn gjort i forbindelse med kostnadsoverslag for renovering av garderobe, samt vurdering av kostnad for universell utforming gis rådmannen i oppgave å bestille en gjennomgang av svømmehallen der bygget og teknisk anlegg gjennomgås med tanke på tilstanden knyttet til alle fag. Rapporten skal ha et forslag til tiltaksplan samt kostnadsberegning for de foreslåtte tiltak. Rapporten med rådmannens anbefaling legges frem for formannskap og kommunestyre.

Kostnaden på 200.000,- dekkes inn gjennom prosjekt 551416 basishall. Ny saldo på prosjektet vil være 759.725,-

Vedlegg:

Tilstandsrapport garderobe
Tilstandsrapport Svømmehall

Saksopplysninger:

Med bakgrunn i henvendelser fra publikum og formannskapets befaring i svømmehallen er det gjennomført en vurdering vedrørende tilstand i garderobeanlegget og en enklere vurdering av tilstanden av hele svømmehallen med terapibad. Bakgrunn for å ha en større gjennomgang er basert på at bygget ble sist rehabilitert i 1997, og det er fornuftig å vurdere om en oppussing av garderobeanlegget alene er tilstrekkelig. I tillegg er det nødvendig å gjøre en vurdering på mulighet og kostnadsoverslag for universell utforming.

Gjennom rammeavtale er ON-arkitekter AS engasjert som rådgiver for å gjennomføre vurderingen. Rådgivende firma har gjennomført befaring og har i etterkant levert to rapporter med kostnadsoverslag på nødvendige tiltak.

En rapport omhandler en oppussing av selve garderobeanlegget slik at dette fremstår som totalt renoveret. Kostnadsoverslaget knyttet til dette er satt til 2.870.000,-

Når det gjelder resten av bygningen er det avdekket funn som gjør det nødvendig å gjennomføre en mer grundig bygningsmessig og teknisk vurdering av hele svømmehallen. Spesielt knyttes dette til rørgjennomføringer, riss i betong, avskaling og avdekket armering. Ventilasjonsanlegg må vurderes, samt at flere bygningsdetaljer har tydelige tegn på at det er lang tid siden siste renovering. Det er laget et kostnadsoverslag for utbedring av de enkelte feil som er avdekket i undersøkelsen og dette er kostnadsvurdert til 1.805.000,-

Vedrørende universell utforming så ble ON-arkitekter bedt om å levere et kostnadsoverslag for prosjektering. Kostnadsoverslag for prosjektering og uttegning av universell utforming, alle fag, der det ikke er avklart om dette medfører behov for et tilbygg er 8 - 900.000,-. Dette virker å være et noe høyt anslag for en denne prosjekteringen.

I tillegg til kostnadene som er nevnt ovenfor er det gjort et anslag på kostnad for nytt ventilasjonsanlegg som i størrelsesorden vil ligge på 3 – 3.500.000,-.

Vurdering:

Ved gjennomgang av rapportene sammen ON-arkitekter er det klart at bygget har mangler som ennå ikke er vurdert av de enkelte fagområder, da det kun er bestilt en enkel gjennomgang. Rådmannen vurderer at en oppussing av garderobeanlegget ikke kan gjennomføres med de funn og opplysninger som foreligger og anbefaler at det gjennomføres en mer detaljert vurdering av tilstand der alle fag er representert, også det som er knyttet til klorings og vannanlegg, samt at selve bassengene gjennomgås ved tømning til sommeren. En slik totalgjennomgang vil ha en kostnad på ca 200.000,- inkl. MVA.

Økonomiske konsekvenser:

Kostnaden på 200.000,- dekkes inn gjennom prosjekt 551416 basishall. Ny saldo på prosjektet vil være 759.725,-

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 13.02.2018	Arkivsaksnr: 18/368	Sak nr: 27/18
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
27/18	Formannskapet	13.02.2018

ORIENTERING - NÆRINGSFORM

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 13.02.2018	Arkivsaksnr: 18/360	Sak nr: 28/18
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
28/18	Formannskapet	13.02.2018

ORDFØRERS ORIENTERING

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 13.02.2018	Arkivsaksnr: 18/361	Sak nr: 29/18
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
29/18	Formannskapet	13.02.2018

RÅDMANNS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 18/359

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 31.01.18

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 31.01.18 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 31.01.18

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet:

Møtested:	Møtedato:	Møtetid:	Av utvalgets medlemmer møtte
Kommunestyresalen	30.01.2018	16:00 - 16:45	7 av 7
Fra og med sak:	16/18		
Til og med sak:	19/18		

Faste representanter i Formannskapet i perioden 2015 - 2019

<u>Ap:</u> Berit Flåmo, <i>ordfører</i> Kristin Reppe Storø Pål Terje Bekken, <i>varaordfører</i> Gunn Heidi Hallaren	<u>Frp/Sp/H:</u> Aleksander Sørensen Martin Nilsen	<u>Venstre:</u> Arvid Agnar Hammernes
---	---	---

Faste representanter med forfall:

<u>Ap:</u> Berit Flåmo	<u>Frp/Sp/H:</u> Martin Nilsen	<u>Venstre:</u>
----------------------------------	--	------------------------

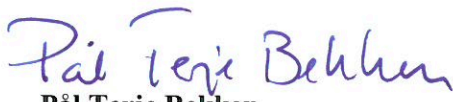
Vararepresentanter som møtte:

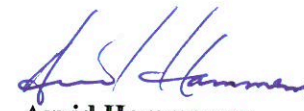
<u>Ap:</u> Torbjørn Måsøval Gunn Heidi Hallaren	<u>Frp/Sp/H:</u> Remy Strømskag	<u>Venstre:</u>
--	---	------------------------

Merknader:

1. Kristin Reppe Storø ble enstemmig valgt som settevaraordfører.
2. Innkalling til møte med saksliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift:


Pål Terje Bekken
Ordfører


Arvid Hammernes
Protokollunderskriver


Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 30.01.2018

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
16/18	18/269 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 15.01.18
17/18	17/2641 DETALJREGULERINGSPLAN COOP HAMARVIK
18/18	17/3288 ANMODNING OM OPPSTARTSMØTE - HAMARVIKA FRØY EIENDOM
19/18	17/653 ORGANISERING AV HELHETLIG IDRETTSPARK

16/18

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 15.01.18

Vedtak:

Protokoll fra møte 15.01.18 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 15.01.18 godkjennes som framlagt.

17/18

DETALJREGULERINGSPLAN COOP HAMARVIK

Vedtak:

1. Formannskapet anbefaler at det utarbeides reguleringsplan for COOP Hamarvik, med hensikt å legge til rette for næring og boligbebyggelse, som skissert i forespørsel datert 11.12.17, jfr. plan- og bygningslovens § 12-8.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet anbefaler at det utarbeides reguleringsplan for COOP Hamarvik, med hensikt å legge til rette for næring og boligbebyggelse, som skissert i forespørsel datert 11.12.17, jfr. plan- og bygningslovens § 12-8.

18/18

ANMODNING OM OPPSTARTSMØTE - HAMARVIKA FRØY EIENDOM

Vedtak:

1. Formannskapet anbefaler at det utarbeides reguleringsplaner for området A og B, med hensikt å legge til rette for boligbebyggelse, som skissert i forespørsel datert 13.12.17, jfr. plan- og bygningslovens § 12-8.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet anbefaler at det utarbeides reguleringsplaner for området A og B, med hensikt å legge til rette for boligbebyggelse, som skissert i forespørsel datert 13.12.17, jfr. plan- og bygningslovens § 12-8.

HOVEDUTVALG FOR KULTUR

19/18

ORGANISERING AV HELHETLIG IDRETTSPARK

Vedtak:

1. Hovedutvalg for kultur sitt vedtak i arkivsak 47/17 oppheves.
2. Hovedutvalg for kultur tar organisering av helhetlig idrettspark til etterretning.
3. Det omdisponeres en 20 prosent stilling i lønnsmidler fra virksomheten strategi og utvikling til daglig leder i Frøya Storhall AS for markedsføring og salg av helhetlig idrettspark. Dette utgjør en kostand på kr. 150 000, som overføres til Frøya Storhall AS.
4. Organisering av helhetlig idrettspark evalueres etter 1 års drift og rapporterer evalueringen til hovedutvalget for kultur.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Hovedutvalg for kultur sitt vedtak i arkivsak 47/17 oppheves.
2. Hovedutvalg for kultur tar organisering av helhetlig idrettspark til etterretning.
3. Det omdisponeres en 20 prosent stilling i lønnsmidler fra virksomheten strategi og utvikling til daglig leder i Frøya Storhall AS for markedsføring og salg av helhetlig idrettspark. Dette utgjør en kostand på kr. 150 000, som overføres til Frøya Storhall AS.
4. Organisering av helhetlig idrettspark evalueres etter 1 års drift og rapporterer evalueringen til hovedutvalget for kultur.

Spørsmål:

Rep: Pål Terje Bekken:

Hvordan ligger det an med arbeidet med barnehage- og skolebruksplan?
Da spesielt med vurderingene rundt Sistranda skole.

Rådmann:

Arbeidet er godt i gang med å svare ut vedtaket som ble fattet knyttet til denne saken. Detaljene rundt fremdriftsplanen kjenner jeg ikke, men skal legge det frem for der ei neste møte.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Beathe Sandvik Meland
Arkivsaksnr.: 18/80

Arkiv: G00

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

TILBRINGERTRANSPORT I ØYREKKA- "HVITE BILER" PILOTPROSJEKT I FRØYA KOMMUNE 2018

Forslag til vedtak:

For å forbedre

- Tilbringertransporten av pasienter i øyrekka, og
- Brannberedskapen i øyrekka,

ber kommunestyret rådmann starte en prosess som skal resultere i:

1. Kjøp av utrangerte ambulansebiler, såkalte «hvite biler»
2. Kjøp av bæreutstyr og ATV-hengere til pasienttransport på Bogøya, Gjæsingen, Sørburøy og Halten.
3. Oppgradere/bygge garasjer på Sula og Mausund
4. I samarbeid med øyrådet utarbeides avtaler, som forplikter grendalagene (eller andre aktører) på Sula og Mausund til drift og vedlikehold av bilene og hengere/bæreutstyr. Se på muligheten til å samordne dette med det lokale brannmannskapet på øyene.

Investeringsutgiftene, kr 795 000 dekkes slik:

- 795 000 kr avsettes i årsregnskapet for 2017 til dette formålet. (Frøya kommune mottok i november 2017, kr 2 340 071 fra Havbruksfondet. Rådmannen innstiller på at deler av dette blir avsatt til bl.a. investeringer i øyrekken)

Driftstugiftene, kr 30 000 dekkes slik for 2018:

- Bruk av bundet driftsfond, **251080102 øyrekka**. Fondet har i dag en saldo på kr 248 618 kr. Ny saldo blir da kr 218 618. Driftstilskuddet leges inn fast i budsjett for 2019 og langtidsperioden.

Rådmann gis fullmakt til å håndtere det praktiske i saken, og inngå nødvendige avtaler.

Hovedutvalg for drift følger saken tett, og oppdateres jevnlig.

Vedlegg:

Ingen

Saksopplysninger:

Bakgrunn:

Det fastslås i spesialisthelsetjenesteloven at det i helseregionene skal finnes både ambulanse- og pasienttransporttjeneste. Med ambulansetjeneste menes bil-, båt- og luftambulansetjeneste som inngår i de regionale helseforetakenes akuttmedisinske beredskap utenfor sykehus og der det under transporten er behov for akuttmedisinsk behandling eller overvåkning.

Pasienttransporttjenestens hovedaktiviteter er å skaffe tilrettelagt transport til de som trenger det, samt å gi refusjon av reiseutgifter i forbindelse med at pasienten mottar helsehjelp.

Disse to tjenestene er hver for seg viktige bidragsyttere til god pasientlogistikk.

Brannberedskap er en kommunal oppgave. Ved å kombinere brannberedskap med de to ovenstående tjenestene, kan kvaliteten på beredskapen totalt bli mye bedre.

Frøya kommune har over tid uttrykt misnøye med graden av beredskap på bilambulansesiden fra helseforetakets side. På grunn av dette ble det høsten 2016 innledet et samarbeid mellom kommunen og helseforetaket for å finne løsninger for så vel tilbringertransport, pasienttransport med båt og akuttberedskap generelt. Det ble også framsatt et politisk krav om gjennomgang av akuttberedskapen i Frøya kommune. Kommuneoverlegen la frem en ROS-analyse der samtidighetskonflikter ble dokumentert.

Resultatet av samarbeidsprosjektet mellom helseforetaket og kommunen, har resultert i et pilotprosjekt med 3 underprosjekt. Prosjektet inneholder flere underpunkter med ulik ansvarsfordeling:

1. Tilbringertransport og bedret brannberedskap i øyrekka utenfor Frøya
2. Samfunnsbåt
3. Syketransportbil - liggende pasienttransport som ikke betinger observasjon eller behandling og som øker bilambulanseberedskapens tilstedeværelse i øyregionen Frøya og Hitra.

Denne saken handler om punkt 1. i pilotprosjektet.

Tilbringertransport i øyrekka

Det er avdekket utfordringer med tilbringertransporten på øyene i øyrekka, da man ikke har permanent tilgang på egnede transportmiddel ved behov for forflytning av liggende pasienter som skal fraktes til båt eller luftambulanse. Her har øyfolket vist stor kreativitet, og både traktor, trillebårer og bagasjerom i private biler har vært benyttet. Dette utfordrer verdigheten i forflytning av syke mennesker. Når det gjelder brann, så har det vært tilfeldig om man har hatt bil med hengerfeste som kan frakte tilgjengelig brannutstyr på henger ved aktuell brann. Man ser nå, i samarbeid med helseforetaket, en mulighet for å finne gode løsninger på disse utfordringene.

Øyrekka har variert veinett, og det er kun Sula og Mausund som har bilvei. De øvrige helårsbebodde øyene (Bogøy, Gjæsingen, Sørburøy) kan dekkes med transportmiddel svarende til ATV. I sommerhalvåret er også øyene Sauøy og Halten bebodd, samt at øyene med fast bosetning øker sin befolkning betraktelig.

På Sula og Mausund ser man for seg at løsningen kan være å anskaffe utrangerte ambulanserbiler. Disse vil kunne benyttes ved behov for liggende transport av syke til båt eller luftambulanse. De vil også kunne brukes av pasientreiser i tilfeller hvor vedkommende som skal reise ikke kommer seg til korresponderende transport som ferge etc. I tillegg vil slike biler være et viktig tilskudd til brannberedskapen. Brannutstyret som er plassert på de ulike øyene i Frøya kommune står per i dag i garasje plassert på en henger. Det finnes imidlertid ikke dedikerte biler som kan dra utstyret, noe som gir for stor usikkerhet hva gjelder tilgjengelighet.

På Bogøyvær, Gjæsingen, Halten, Sauøy beskrives behovet slik: (Rådmann har fått følgende opplysninger fra Øyrådets leder vdr behov på øyene utenom Sula og Masund)

Øy	Nå-situasjon	Beskrivelse av behov
Bogøya	Har ATV som er i velforeningas eie. Har henger til denne, som velforeningas brannutstyr står på. Dette står klart i garasje som er velforeningas eiendom.	Trenger ei bære som er tilpasset hengeren de har.
Gjæsingen	Det finnes ATVer på øya, i privat eie, som kan benyttes. I brygga (som er kommunens eiendom) står velforeningas brannutstyr. Man har ingen dedikert henger til dette utstyret.	Trenger en ATV-henger, som kan stå klar med brannutstyret man har. Denne trenger man også en bære til. (Kan nevnes at det pr. i dag ikke er noen velegnet landingsplass for helikopter på Gjæsingen. Dette bør det sees på.)
Sørburøy	Det finnes ATVer på øya, i privat eie, som kan benyttes. Står en del brannutstyr på henger i garasjen ved skolen. (Ansvar i forhold til dette utstyret virker noe uklart.)	Trenger en ATV-henger med bære. (Usikker på om det er plass til denne i garasjen ved skolen.)
Sauøy	Det finnes ATVer på øya, i privat eie, som kan benyttes. Finnes pr i dag kun ei svært gammel brannpumpe. Brannutstyr er altså svært mangelfullt.	Har behov for en ATV henger med bære. Behov for brannslukkeutstyr og kran på kaia.
Halten	Pr i dag finnes det ingen bære eller utstyr til pasienttransport.	Kan ha behov for ei bære.

Selve ansvaret for bilene og utstyret må ligge til noen som bor på øyene. Det er vært samtaler med øyrådet om bilene og hengerne kan driftes av grendelag/velforeninger mot et tilpasset driftstilskudd. Evt. kan en tenke at det er naturlig at de som har ansvar for brannberedskap, også får et ansvar her.

Øyrådet har vært og er svært positive til å få i land dette, da tilbringertransporten har vært en stor utfordring så langt. Øyrådet er positive til å samarbeidet med kommunen om å utarbeide avtaler, som forplikter grendalagene (eller andre aktører) på Sula og Mausund til drift og vedlikehold av bilene og hengere/bæreutstyr. I tillegg skal det sees på muligheten til å samordne dette med det lokale brannmannskapet på øyene. I tillegg er det mulighet for øyfolket å bruke disse bilene/hengerne til annen transport, eks frakt av folk til fergeleie på Sula etc, noe som vil dekke en bruk som har vært savnet.

Helseforetakets bidrag i saken – bilene

Frøya kommune har fått følgende tilbud fra St. Olav, mottatt på mail:

«Sendt: 24. oktober 2017 09:38

Emne: Pasienttransport i Øyrekka

Hei!

Som en del av samfunnsbåt-prosjektet i Øyrekka har vi sett på mulige løsninger for pasienttransport på land på øyene. Det gjelder både de tilfellene hvor pasient skal fraktes til ambulanshelikopter så vel som til kai/fergeleie. I møte med øyrådsleder 23.08.17 ble det blant annet skissert en mulig løsning med utplassering av brukte (utrangerte) ambulanserbiler på henholdsvis Mausundvær og Sula, hvor det lokale brannkorpset tar ansvar for garasjeplass, bemanning og drift av bilene.

Jeg har hatt møte med fagrådgiver Morten Dragsnes i Ambulanseavdelingen på St. Olav, han opplyser at en rekke ambulanserbiler av typen Volkswagen Caravelle skal utranteres i perioden desember 2017 – mars 2018. Denne biltypen er trolig den best egnede på de relativt smale vegene på Sula og Mausundvær. Dersom dette er interessant vil Dragsnes bidra til å plukke ut to kjøretøy som er i best mulig stand. Forutsetningen for en slik løsning er at kommunen eller annen lokal myndighet overtar eierskapet til og driften av kjøretøyene.

Er dette en løsning vi kan arbeide videre med? Det er viktig med en rask avklaring i forhold til Frøya Kommune, da dette er en sjelden mulighet til å fremskaffe godt egnede kjøretøy. Detaljene kommer vi tilbake til.

Med vennlig hilsen

Helge Foss Hansen

Avdelingssjef

Pasientreiser St. Olavs Hospital HF»

Pasientreiser St. Olav har ønsket å selge Frøya kommune disse bilene til en sum av 40 000 kr pr bil. Takst på disse er 90 000 kr per stk.

Forhold til prosjekt samfunnsbåt

Brannberedskap er som kjent et kommunalt ansvar, og man har inntil transportavtalen helseforetaket hadde med Wold transport ble oppsagt, benyttet seg av denne beredskapen ved behov for transport av brannmannskap og utstyr. Dette har ikke vært formalisert i noen avtale med helseforetaket, men mer som en fruktbar bieffekt av helseforetakets beredskap. Øyrekka er, med alle sine spisesteder og severdigheter, også gjenstand for stor båttrafikk i forbindelse med dagsturisme. Man har flere eksempler på uhell/ulykker til vanns, der både god beredskap på transport sjøveien og tilbringertransport til lands er en fordel og nødvendig. Her vil prosjektet «Samfunnsbåt» som man i disse dager søker prosjektmidler til, være et viktig supplement til denne transportlinjen både for pasienter og brannberedskap. En sambruk og samordning av disse tre tjenestene vil sammen kunne gi Øyrekka en komplett og god tilgang på nødvendig transport både for folk og utstyr. Prosjekt samfunnsbåt vil bli lagt frem for politisk behandling i løpet av våren 2018. Kommunen søker skjønnsmidler for dette prosjektet.

Garasjer

Branngarasjene på Sula og Mausund er dårlige. Bilene trenger å stå i garasje, og det er en god anledning og en nødvendighet, å oppgradere disse ifb. med mottak av hvite biler. To stk dobbeltgarasjer, isolert med noe varme vil ha ca kostnad 300.000,-/stk. Dette er inkludert betongplate og innredning/hyller. Riving av eksisterende garasje på Sula er inkludert.

Kommunen har vært i kontakt med Guri Kunna VGS avd for bygg og elektro. Dette for å få til et samarbeidsprosjekt, der elever bygger garasjene som del av sin utdanning. Om dette prosjektet blir en suksess, vil kommunens utgifter til garasje reduseres.

Investeringsbehov, tilbringertjenesten («hvite biler»):

Hvite biler 2 stk a 40 000 kr /pr stk	80 000 kr
3 ATV henger m. mulighet for båre. 3 stk a 25 000 kr/pr	75 000 kr
2 bårer til ATV hengere	20 000 kr
Enkle tilbasninger flytebrygge	20 000 kr
Garasjer – Sula og Mausund stip. Kost	600 000 kr
Totalt	795 000 kr

Driftsutgifter pr år, 2 biler:

Kostnad	Kr	Antall	Totalt 2 biler per år
Vedlikehold			6000 kr
Drivstoff			4000 kr
EU kontroll (årlig)	950	2	1 900 kr
Årsavgift	475	2	950 kr
Forsikring (full kasko)	2950	2	5 900 kr
Garasje			
Andre kostnader		2	11 250 kr
TOTAL			30 000 kr

Vurdering:

Som et ledd i bedre tilbringertransport av pasienter og tilskudd til brannberedskap i øyrekka, innstiller rådmann på å anskaffe transportutstyr som kan dekke dette behovet. Dette innebærer en engangsinvestering i.f.t. to utrangerte ambulansebiler, samt hengere/bårer. I tillegg er det nødvendig å oppgradere garasje for bil/henger på Sula og Mausund.

I samarbeid med øyrådet skal det utarbeides avtaler, som forplikter grendalagene (eller andre aktører) på Sula og Mausund til drift og vedlikehold av bilene og hengere/båreutstyr. Rådmann i

samarbeidet med øyrådet, ser også på muligheten til å samordne dette med det lokale brannmannskapet på øyene.

For å finansiere investeringen i prosjektet foreslår rådmann å bruke av midler mottatt fra Havbruksfondet. Fondsmidlene vil da «gå tilbake til øyrekken» og bli avsatt til bl.a. investeringer i øyrekka. Rådmann innstiller derfor å avsette 785 000 kr i årsregnskapet for 2017 til dette formålet.

Saken er drøftet med brannsjef, kommuneoverlege og øyrådets leder.

Forhold til overordna planverk:

Frøya er et trygt sted å leve.

- Ha god beredskap mot aktuelle kriser og uønskede hendelser.

Budsjettpost/kontostreng:

Investeringsutgiftene dekkes slik:

- Rådmann innstiller derfor å avsette 795 000 kr i årsregnskapet for 2017 til dette formålet.

Driftstugiftene dekkes slik for 2018:

- Bruk av bundet driftsfond, 251080102 øyrekka. Fondet har i dag en saldo på kr 248.618 kr. Ny saldo blir da kr 218. 618. Driftstilskuddet leges inn i budsjett for 2019 og langtidsperioden.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 18/357

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

REFERATSAKER

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

Vedlegg:

Dialogmøte om avrenning fra laksetransport

Ferge Aure-Hitra-anmodning om møte med KMD

Ferge Aure-Hitra-faktaark

Informasjon om nytt sekretariat for kontrollutvalget

Dialogmøte

Avrenning fra laksetransport

22. januar 2018

Innledning

Karin Bjørkhaug Velkommen – veldig bra oppmøte!
Alle kjenner nyhetssaken - problemstillingen: avrenning fra laksetrailere
Det kan ikke dokumenteres at dette er medvirkende eller utløsende faktor ved ulykker – kan ikke dokumenteres at det ikke spiller en rolle
Viktig at alle parter er representert og at vi får belyst temaet fra flest mulig sider.

Runden rundt bordet

NLF, Roar Melum Representerer næringa
Har fått mange tilbakemeldinger vedr. dette
Vann skaper uforutsigbare kjøreforhold
Henvendelser fra kommunene
Smittevern er også en dimensjon knyttet til avrenning

SVV, Jan Ivar Rødal Enig med framstillingen til Roar
Diskusjonen om dette startet i 2012 ved et møte om vintervedlikehold der kommunene, politi, NLF deltok
Orienterte om hvilken standard man kan forvente
Særlig i perioder med kald, bar veikropp – kommer plutselig til bakke der det er «skøyteis» – det kan føre til ulykke

Frøya kommune, Berit Flåmo

Bekymra for det som skjer – folke er bekymra – det er ordføreren oppgave å formidle dette.
Ønsker tiltak og løsninger som skaper trygghet.

SalMar, Simon A. Søbstad

SalMar har sett etter data – hvor mye det dreier seg om
Plugga en bil fra Frøya til Oslo.
4 tappepunkt – få tall på hvor mye det var

- Frøya-tunellen 7 liter
- Hitra-tunellen 0,5 liter
- Berkåk 8 liter
- Oslo 1 liter
- Sum ca 16 liter.

Bratt stigning som i tunellene – mye renner av
Vi trenger data – forsøk i større omfang
Produseres mye laks på Hitra Frøya – stort volum – volumet som står i artikkelen er ikke riktig
Viktig at vi har fakta i bunnen
Mer videreforedling – mindre fisk på veien
15- 16 liter tilsvarer 0,2 mm nedbør.

SalMar, Alf Jostein Skjærvik

NRK dokumentasjonens framstilling– utrygghet som ligger der:
Viktig at vi ser på tiltak på kort og lang sikt
Tiltak som utløser kostnader – må være sikker på grunnlaget bak.
Anbefaler at vi ikke blander inn smittevern i saken

SVV, Jan Ivar Moen

Interessant at man har forsøkt og vet vannmengde
Det har ikke fokus på dette i kontroller til nå
Vegtrafikkloven hjemler bruksforbud.
Kan vi dokumentere at dette er et ts-problem eller til sjenanse?

Sjømat Norge, Knut Hjelt

Næringa er like opptatt av trafiksikkerhet som alle andre
Har vært aktiv i forhold til «Trygg trailer»
Er først og fremst kjøper av tjeneste
Fra Hitra/Frøya fraktes om lag 170 000 tonn
Vi må ha mere fakta enn feilaktig NRK-reportasje
Rørvik også et viktig område for laks – samme problemstilling på veiene der

Hitra kommune, Dag Robert Bjørshol

Produserer enormt mye laks gjennom år
Ulykkesstatistikk 2015: 291 ulykker med personskade
25 - 30 skadde og drepte ila året
Ikke dette som er årsak, men kan ikke utelukke at det medvirker.
Forutsigbarhet i forhold til kjøreforhold
Tungtrafikk er involvert i 1/3, utenlandske overrepresentert
Hitra har lagt til rette for sjøvertstransport
Økninga i framtida – må over på sjø
Norske - utenlandske trailere
Ulykker som har vært – ulike konklusjoner
Ulik kvalitet – spor – slaps/sørpe i spor
For hvert element vi kan ta bort – økt sikkerhet – det er viktig!

Snillfjord kommune, Jon Lernes

Utenlandske overrepresentert?
4 siste ulykkene: personbil mot norske trailere.
Noe avrenning er det – ved horisontalt ujevn veibane
Hvorfor ikke dra inn smitte?
Kjører forbi inntaket til vannkilden som settefiskanlegget bruker.
Liten mengde – ikke noe problem å samle opp

Lerøy Midt, Svend Amund Fjeldvær

Det SalMar har gjort stemmer trolig – tillit til tallene
Det er ikke 100 biler i døgnet slik det kommer fram av NRK-saken
– snarere det halve
Skøyteis – reagerer på det.
Avrenning – ja, det er det.
Det er når snøen kommer at det oppstår problemer
Enig med Alf Jostein – risikabelt å dra inn flere momenter som smittevern.
Reagerer fordi det oppleves urettferdig
«Skytes» på laksenæringa uansett – næringa representerer stor verdiskaping,
mange arbeidsplasser
Vei er fylkets og statens ansvar – slik bør det fortsatt være
«Trygg trailer» – har vært standardheving på bilene
Ikke sammenlignbart med 3-5 år tilbake – det er en god ting
Enkle ting å ordne – det er vi med på
Vann på veien også fra andre kilder.

Lerøy Midt, Espen Andersen

Reagerte på antall vogntog – mange av dem er «tørre» – ganske stor andel
Avrenningsbilene er mye færre enn antydning i saken.
Ønsker ikke ulykker knyttet til vår aktivitet
Ikke sett på dette som problem – helst sommerproblem
Kaldt som nå – dreneringen fryser – renner ikke vann
Bildet med skøyteis – blir helt feil
Drenering på siden – kommer på siden av veien

HU VEG, Gunn Iversen Stokke

Ikke viktigst hvilket antall det dreier seg om – er det et problem eller ikke?
Flott at så mange kom hit
Undersøke omfanget
Så lenge det er mange ulykker – må se på årsakene
Vi som veieiere må jobbe med standard
Samme problematikk på veier i nord med mye laks
Nyttårshelga på Canariøyene – laksebiler med tanker bakpå – ikke lov å slippe
ut noe

UP, Tor Magne Kalland

Har ikke tall på omfang.
Etter samtalen – alle interessert i å gjøre noe med dette
Litt overrasket over at det kommer opp
Har patrulje på 714 – oppfatter adferd som større problem enn dette
Det vil up gjøre noe med –

Vil bil mer å se på FV714 – større kontroller.
Hvis det er mulig å minimalisere avrenning - må være godt tiltak
Vinter – sjåføren må ta høyde for ulike kjøreforhold.

Marine Harvest, Ivar Raugstad

Takk for invitasjon!
Nødvendig å nyansere bildet
Ydmyk for utrygghet som er skapt
Havbruksnæringen berører samfunnene Hitra og Frøya sterkt
Vil peke på at noe av bakgrunnen for at vi har lyktes er nettopp metoden som er brukt for kjøling av fisk.
Metode – gir en forsikring dersom ikke kjølelenken for øvrig, er av god nok kvalitet
Fra hver pall – 1 liter pr døgn
Pakketemp ml 0 og 2 grader
Dokumentert at det er disse marginale mengdene det er snakk om
Problemet har vært oppe før – annen region – en konkret strekning/bakke hvor det ble glatt
Tok det NHO logistikk – ukjent problemstilling
En god del av transporten er allerede tørr
I næringens interesse å minimere, men det finnes ingen kvikk fiks
Gjelder over hele landet – alle veier – alle transportører:
Minimum tilnærming på nasjonalt nivå
Har lyktes på et spesielt krav i Norge – krav til dekk – det har vi lyktes med
Det er på det nivået man må jobbe.
Kontraktene på vintervedlikehold – holder det mål i forhold til trafikken
Ikke forskjell på om dette kommer fra bil eller fra andre kilder -

Debatten

Karin Fakta er alltid viktig – om dette og om ulykker
Fylket har rolle som veieier
Næringa har samfunnsansvar

Gunn Spørsmål til næringa – når fisk fraktes med fly – da skjer det i tette kasser?

Dyrere?

Svar: JA på begge spm

- Espen Til dette med en enkel løsning.
Vi kjøper fra mange leverandører – ganske svær trailerpark som skal ha denne enkle løsningen
Må i tilfelle plugge hengeren.
Må bygge om bilene
- Roar: klar over dette, men samtidig: kjempefordel at investeringene varer kort tid –
enklere å fase inn
Det er muligheter å få det til.
Island og Færøyene har forbud mot avrenning
- Ivar Island og Færøyene har restriksjoner mot avrenning pga fergene
Trafikksikkerhets-fokus blir feil fordi dette er en så liten andel
Det høres enkelt ut – er mer komplisert
- Roar Har skissert et mulig tiltak. Andre typer kontrakter kan være en løsning.
- Knut Faktagrunnlag – det går an å sette i gang slik at man har grunnlag
Avrenning er ikke jevnt drypp – noe her og der
Kortsiktig strøtiltak
Kan komme videre
- Alf Jostein alle blir utfordra på det media skaper som en sannhet
Må faktagrunnlaget først – målretta løsninger etterhvert
- Roar faktagrunnlag viktig.
NRK stilte seg på et tilfeldig område og observerer avrenning. Når man går dit og sjekker, så er det tydelig glatt.
Tatt opp i dialogmøte der også lensmann er med, - man vet at det skjer, når det skjer – kjenner værvarslet– i sum: vi kan forutsi mye
Når vi vet dette – da må det gå an å sette inn ekstra tiltak
Da må det gjøres noe med kontraktene
Gagner alle!
- Ivar Forsterka drift på enkelte strekninger – har vært med å kjempe fram
barveistandard i andre regioner
Kan avgrenses til problemområder
Kommentar til Alf Jostein: vi vil være med på å dele info
Fordel om utarbeidelse av faktagrunnlag gjøres av uavhengig tredjepart

– næringa er villig til å være med på spleiselag.

Karin	Naturlig oppgave for fylkeskommune å være «oppmann» for et slikt spleiselag og dugnad for faktagrunnlag?
Dag Robert	Målet er at vi vil ha redusert antall ulykker Fylkeskommunen har investert – bra! Hvilken driftsklasse velges? Kvalitet ml vei-anlegg – ulik kvalitet (standardsprang)
Svend Amund	Spesiell veistrekning – møter jevnlig trailere Påvirker adferden – det blir tatt sjanser Topp at politiet er på vakt Investering på veien – det er bra Vedlikeholdet – det er der det må gjøres Vil dele informasjon Også villig til å gjøre tiltak Skilting – informasjon – fikk til det med kjettingplass – Kan være lurt med en «reminder» på at her er det utfordrende kjøreforhold?
Jon	veien rundt Åstfjorden er erstattet om et par år Vil ha forsterka vedlikehold med en gang uten noen rapport
Øyvind	Viktig at man forstår hva driftsstandard innebærer – fra C til B blir ikke nødvendigvis bedre. Handler f.eks. om ved hvilken temperatur man kan salte
Alf Jostein	Ha en praktisk tilnærming – kan håndtere utrygghet Nasjonalt nivå – må ha en større analyse Hvis det er så kortsiktig – for å løse dette: vi har oversikt over hvor dette er TILTAK på problemområdene, NÅR det er behov Fylkeskommune tenker på bakgrunn av det vi hører i dag – hva kan gjøres? Se litt hvordan det går Diskuterer 714 – dette gjelder hele landet!
Ivar	Gå opp en standardklasse - svart asfalt ble løsningen på RV13, det ble veldig bra
Roar	Ja, det gjelder hele landet. Problem også i Troms og Finnmark.

Espen	Standard C sier meg lite. FV 714 – håper at det er tatt i betraktning at dette er en høyt trafikkert vei med høy tung bil-andel Tromsø faste biler til Helsinki Disse faste bilene – måler mange data Lerøy Midt har også faste biler – kan gjøre noe av det samme?
Svend Amund	problemet er når det blir snø – mulig å se på enkelte strekninger, og å være mer målrettet i forhold til kjente
Jan Ivar R	Ekstra salting koster noen 100 000 ekstra
Roar	Må tas opp allerede i år
Tor Magne	Ofte summen av mange små som gir resultat Bruk media – må ikke henge igjen inntrykk av at ingenting skjer
Gunn Espen	Når næringa bestiller transport – kan dere legge inn krav om tett vogn? Ja, og transportøren legger det på prisen
Roar	Oppsamling koster ca 25-30 000 pr vogn En tralle må ikke skrotes over natta – dette kan fases inn over tid.
Simon	Må installeres på 10 - 20 000 traller – i hele landet Hvor mye annet kan gjøres for de midlene? 500 000 000,-?
Espen	Støtter tallene fra Simon: det er ikke usannsynlig at det dreier seg om 20 000 trailere som må oppgradere utstyret. Det er krevende når transport bestilles med spesielle krav

Oppsummering

- Enighet om at alle er opptatt av trafiksikkerhet og godt omdømme.
- Tiltak eller pålegg må gjøres landsomfattende – kan ikke gjøres for bare en veistrekning eller en region.
- Før slikt tiltak eller pålegg: må ha et faktagrunnlag i bunn. Dette bør utarbeides av en uavhengig tredjepart. Laksenæringen signaliserer positivt på å være med på et spleiselag for å få utarbeidet faktagrunnlag. Fylkeskommunen kan være «oppmann» for arbeidet.
- På kort sikt: hva kan gjøres med mer målrettet tiltak på drift, basert på kunnskap vi allerede har, for å øke sikkerheten på veien.
- Ansvar for oppfølging: Gunn og Karin.

Dialogmøtet opplevdes nyttig og informativt – vi holder gjerne kontakten videre!

Takk for oppmøte!

24.01.18

Karin B. Bjørkhaug

Deltakere 22.01.18

Frøya kommune	Berit Flåmo	Ordfører
Hitra kommune	Dag Robert Bjørshol	Plansjef, brann og redning
Snillfjord kommune	John Lernes	Ordfører
SalMar	Alf Jostein Skjærvik	Samfunnskontakt
	Simon Andre Sjøbstad	SalMar prosessing
Lerøy Midt	Sven Amund Fjeldvær	Adm. Dir
	Espen Andersen	Logistikkansvarlig Lerøy Seafood Group
Marine Harvest	Ivar Raugstad	Logistikksjef Marine Harvest Markets Norway
Sjømat Norge	Knut Hjelt	Regionsjef havbruk Midt
NLF	Roar Melum	Regionsjef Trøndelag
Statens vegvesen	Jan Ivar Rødal	Byggeleder
	Øyvind Mæhle	Prosjektleder
	Jan Ivar Moen	Faggruppeleder utekontroll
Politiet – UP	Tor Magne Kalland	Distriktsleder UP
Hovedutv. VEG	Gunn Iversen Stokke	Leder
FTU	Karin B. Bjørkhaug	Leder



Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep

0032 Oslo

Att: statssekretær Paul Chaffey

Kjørsvikbugen, 30.01.18

FERGE AURE-HITRA – FORESPØRSEL OM DIALOGMØTE MED KOMMUNALDEPARTEMENTET

Midt-Norsk Fergeallianse AS (Minofas) eies av kommunene Aure, Smøla, Kristiansund, Hemne, Hitra og Frøya, samt Kristiansund og Nordmøre Havn IKS. Selskapets formål er å få etablert fergeforbindelse mellom Kjørsvikbugen i Aure og Laksåvika på Hitra.

En fergeforbindelse mellom Aure og Hitra vil være et avgjørende bidrag for å styrke kystkommunene nord i Møre og Romsdal og sør i Trøndelag, og gi nye muligheter til to regioner med et stort potensial for økt verdiskaping. Reiseavstanden mellom Nordmøre og øyregionen Hitra/Frøya vil reduseres betydelig, med 85 kilometer, noe som blant annet vil skape et vesentlig større bo- og arbeidsmarked. Den korteste reiseveien mellom Nordmøre og øyregionen Hitra/Frøya går over Trondheimsleia. Næringslivet står helhjertet bak prosjektet, da de ser at sambandet vil styrke deres konkurransevne, og da særlig innenfor oppdrettsnæringen sin verdikjede, samt reiseliv.

Eierkommunene i Minofas har lagt ned et betydelig arbeid for at fergeforbindelsen skal bli realisert. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for fergeprosjektet både i Kjørsvikbugen og Laksåvika. I tillegg er det utarbeidet oppdaterte rapporter både i forhold til samfunnsøkonomi, trafikk tall og investeringer/drift i regi av Møreforskning.

Forutsetningen for at dette viktige samferdselstiltaket blir en realitet, er at det åpnes opp for at et nytt fergesamband Aure-Hitra blir regnet med i kriteriedata i inntektssystemet for fylkeskommunene.

I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2018, svarte departementet på Stortingets anmodningsvedtak nr. 870, 12. juni 2017: «*Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en omtale for hvordan nye ferjesamband påvirker ferjetilskuddet til fylkene, eller hvordan de skal bli tatt opp i ordningen.*»

Med bakgrunn i dette, ønsker Minofas gjerne et dialogmøte med politisk ledelse og administrasjon i kommunaldepartementet, for å diskutere nærmere det handlingsrommet som finnes for å få etablert ferge Aure-Hitra innenfor inntektssystemet for fylkeskommunene. Vi mener det vil være formålstjenlig at også samferdselsdepartementet inviteres til å delta på dialogmøtet, og håper kommunaldepartementet kan bistå oss med dette.

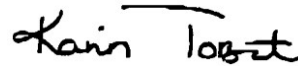
Vi vil i tillegg invitere Møre og Romsdal og Trøndelag fylkeskommuner med på møtet, så snart vi har mottatt forslag til aktuelle møtedatoer fra departementet. Vi ser frem til en positiv tilbakemelding på vår forespørsel med det første. Ta gjerne kontakt med Minofas v/Karin Torset for evt. praktiske spørsmål.

Med vennlig hilsen

Midt-Norsk Fergeallianse AS

Ingunn Golmen
styreleder
og ordfører Aure kommune
sign.

Ole L. Haugen
nestleder
og ordfører Hitra kommune
sign.



Karin Torset
forretningsfører Minofas

Kopi:

Lars Tore Rydland, seniorrådgiver Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Kjell Nergaard, styremedlem, ordfører Kristiansund kommune
Roger Osen, styremedlem, ordfører Smøla kommune
Berit Flåmo, styremedlem, ordfører Frøya kommune
Odd Jarle Svanem, styremedlem, ordfører Hemne kommune
Arnt Helge Honstad, styremedlem, havnesjef Kristiansund og Nordmøre Havn IKS

Vedlegg:

Faktaark ferge Aure-Hitra 2017

Ferge Aure-Hitra

Norges framtid er verdiskaping som knytter seg til bærekraftig bruk og utnyttelse av havets areal og ressurser. Her har kysten av Nordmøre og Trøndelag allerede en solid posisjon, med mange muligheter til å være verdensledende. Dette fordrer imidlertid at man blir mer attraktiv og mindre sårbar som bo- og arbeidsmarkedsregion. Ny fergeforbindelse mellom Aure og Hitra vil i så måte være et rimelig, men avgjørende bidrag for å oppnå det som hele nasjonen og regionen vil ha nytte av.



Beliggenhet og reisetider

Nytt samband Aure-Hitra vil gå tvers over Trondheimsleia mellom Kjørsvikbugen i Aure og Laksåvika på Hitra. Overfartstiden vil være mellom 20-25 minutter. Fergesambandet vil binde sammen FV680 i Møre og Romsdal og FV 713 i Sør-Trøndelag.

Ny ferge Aure-Hitra vil redusere kjøreavstanden med 120 kilometer og gi spart reisetid på opp mot 60 minutter mellom kommunene Aure og Hitra. Det samme gjelder f.eks. mellom Kristiansund og Hitra. Vi legger til grunn dagens næringstransport langs E39 i beregningene for reisetid og kjøreavstand.

Både i Kjørsvikbugen (Aure) og Laksåvika (Hitra) foreligger det godkjente reguleringsplaner for bygging av fergeleier og adkomstveier.



Binder sammen 2 adskilte bo- og arbeidsmarkedsregioner til en felles kystregion

Innbyggertall 1.1.16

Aure: 3 526	Hemne: 4 260	Smøla: 2 141	Totalt: 9 927
-------------	--------------	--------------	---------------

Hitra: 4 622	Frøya: 4 799	Totalt: 9 421
--------------	--------------	---------------

Ny bo- og arbeidsmarkedsregion (inkl. deler av Snillfjord) med ferge Aure-Hitra: Totalt 20 000

Styrker næringslivets konkurransekraft

Det er en bred støtte fra regionens næringsliv om at ferge Aure-Hitra er et viktig samferdselstiltak for å styrke næringslivets konkurransekraft for fremtiden.

Dette illustreres også godt av Marine Harvest i følgende uttalelse: «*Marine Harvest har som kanskje kjent betydelig virksomhet i kommunene Hitra, Frøya, Snillfjord, Smøla, Aure og Averøya. Samlet sysselsetter vår årlige produksjon av rundt 70 000 tonn laks rundt 320 personer i dette området. Selv om transport av fisk og fôr stort sett går med båt, har både vi og våre leverandører et betydelig transportbehov for utstyr og personell mellom Hitra og Nordmøre.*»

Det ble totalt uttransportert 205 000 tonn med slaktet laks fra Hitra og Frøya i 2015. Dette tilsvarer verdier for opp mot 10 milliarder kroner. I tillegg kommer ytterligere verdiskaping innenfor avledet virksomhet.



Hitra Kysthavn, Sandstad

Samfunnsøkonomisk lønnsomt

Møreforsking har i 2016 gjennomført en oppdatering av deres opprinnelige rapport fra 2007 som omfatter trafikk tall og samfunnsøkonomiske konsekvenser for ferje Aure-Hitra.

Oppsummering Møreforsking Molde AS:

- Trafikkberegningene gir et moderat trafikkvolum på 110-150 biler per dag
- Trafikkinntektene i ferjesambandet er estimert til 6,5 mill. kroner
- Tilskuddsbehovet er anslått til ca. 20 mill. kroner dersom en tradisjonell dieseldrevet ferje tas i bruk og om lag 11 mill. kroner dersom en batteridrevet ferje blir valgt
- Trafikantnyttten er beregnet til 14,6 mill. kroner. Dette fordeles med 6,5 mill. kroner for lette biler og 8,1mill. kroner for tunge biler
- Den økte trafikantnyttten kommer først og fremst av spart reisetid og sparte reisekostnader.
- Dette er andre gang Møreforsking Molde regner samfunnsøkonomi på dette prosjektet, og vi mener beregningsgrunnlaget er nøkternt. Resultatene indikerer at tiltaket vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt, og analysene anses som robuste.



Investeringer i fergekaier og adkomstveier

Multiconsult, i samarbeid med Norconsult, har utarbeidet en investeringskalkyle for bygging av adkomstveier og fergekaier i Kjørsvikbugen og i Laksåvika. Investeringskalkylen er basert på trafikk tall i Møreforsking sin rapport. Kalkylen ble sist revidert september 2016.

Batteriferge:

Sum entreprise Kjørsvikbugen og Laksåvika eks. mva	51 100 000
25 % mva	12 775 000
Grunnerverv, planlegging/prosjektering, byggeledelse og adm.kost	5 625 000
TOTALKOSTNAD inkl. mva	69 500 000
<i>Usikkerhetsmargin +/-20 %</i>	

Dieselferge:

Sum entreprise Kjørsvikbugen og Laksåvika eks. mva	37 600 000
25 % mva	9 400 000
Grunnerverv, planlegging/prosjektering, byggeledelse og adm.kost	4 900 000
TOTALKOSTNAD inkl. mva	51 900 000
<i>Usikkerhetsmargin +/-20 %</i>	

Svært godt egnet som utviklingsprosjekt

Allerede i 2011 ble det gjennomført en studie på etablering av en batteriferge i sambandet. Denne studien ble støttet finansielt av tidligere Transnova (nå Enova), og gjennomført i samarbeid med ledende aktører i den maritime klyngen på Sunnmøre. Studien viste at fergeprosjektet var meget godt egnet for en batteriferge i sambandet.

Oppstart av et helt nytt fergesamband, som ferge Aure-Hitra, gir større handlingsrom for utprøving av nye løsninger for fremtidens fergedrift. Dette kan være ny teknologi for lav- og nullutslippsferger og nye kostnadseffektive måter å bygge og drive et fergesamband på.



Glutra:

Verdens første LNG-ferge som ble satt i drift i år 2000. Den gikk også i flere år i sambandet Seivika-Tømmervåg, Nordmøre. LNG ble levert fra Tjeldbergodden, Aure. Nå i drift i sambandet Flakk-Rørvik, Trøndelag.

Midt-Norsk Fergeallianse AS (Minofas)

Minofas eies av kommunene Aure, Smøla, Kristiansund, Hitra, Frøya, Hemne og Kristiansund og Nordmøre Havn IKS. Selskapet har som formål å etablere fergesambandet Aure-Hitra.

Gjennom et felles selskap, ønsker kommunene å være pådrivere i arbeidet for å styrke kystregionen sin attraktivitet innen næringsutvikling og bosetting med vekt på næringer som havbruk, energi og reiseliv.

Eierkommuner i Konsek Trøndelag IKS
v/ordfører og leder i kontrollutvalget

Vår saksbehandler: Torbjørn Berglann, tlf. 400 67 058

E-post: torbjorn.berglann@konsek.no

Deres ref.:

Vår ref.: 18/15-1

Oppgis ved alle henvendelser

Vår dato: 26.01.2018

Informasjon om nytt sekretariat for kontrollutvalget

Fra årsskiftet har 36 kontrollutvalg i Trøndelag blitt eiere av et "nytt" sekretariat for kontrollutvalgene sine, Konsek Trøndelag IKS. Selskapet er en fusjon av Komsek Trøndelag IKS på Steinkjer og Kontrollutvalgssekretariat Midt-Norge IKS i Trondheim, det har 9 ansatte i 8,6 årsverk. Dette gjør selskapet til det største kontrollutvalgssekretariatet i nasjonal sammenheng, målt i så vel eiere som antall ansatte. Hovedkontoret ligger på Steinkjer, avdelingskontoret i Trondheim. Undertegnede er ansatt som daglig leder fra 1. februar 2018..

Hva betyr endringene for eierne og kontrollutvalgene?

- Nettadressen er ny for mange: www.konsek.no.
- Sekretariatet driver fullelektronisk saksbehandling. Det innebærer blant annet at dokumentene våre blir signert elektronisk og at det ikke lenger er nødvendig å signere møteprotokoller.
- Utseendet på møteinnkallinger og -protokoller vil gjennomgå forandringer i løpet av våren.
- På grunn av nyansettelser og nødvendige omrokkinger i sekretariatet, vil enkelte kontrollutvalg få ny sekretær.

Konsek Trøndelag vil i løpet av året samordne arbeidsmetodikk og rutiner mellom de to kontorene. I dette arbeidet skal vi hente det beste fra de to fusjonerte sekretariatene for å levere kostnadseffektive tjenester med god kvalitet. Vi har bred kompetanse på områder som er viktige for våre eiere; jus, økonomi, revisjon, samfunnsvitenskap og kommunal forvaltning. Vi skal legge til rette for at kontrollutvalgene får nytte av hele kompetansespekteret og videreutvikle kvaliteten på tjenestene.

Vi ønsker å ha en god dialog med eierne og brukerne våre og hører gjerne fra dere dersom dere har spørsmål, kommentarer, eller ønsker at daglig leder skal orientere kommunestyret om selskapet.

Med hilsen
Konsek Trøndelag IKS

Torbjørn Berglann
påtroppende daglig leder

Dette brevet er elektronisk godkjent og har derfor ikke signatur.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Otto Falkenberg
Arkivsaksnr.: 17/2962

Arkiv: PLAN 1620201710

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

REGULERINGSPLAN SISTIEN

Vedtak:

+Forslag til vedtak:

Planarbeid for Sistien begrenses i utstrekning. Dette innebærer at deler av opprinnelig foreslått trase utelates og at planområdet dekkes av området mellom eiendommene 20/2 og 22/2 inkl. disse eiendommene.

Vedlegg:

Flyfoto med utkast til trase som vist på grunneiermøte.

2 kartutsnitt med alternative løsninger

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

- | | |
|-----------|---|
| 17/2962-1 | SISTIEN: OVER VÅR EIENDOM? HVA SKJER? |
| 17/2962-2 | SISTI ELLER STRAND-LIV? |
| 17/2962-3 | VS: SISTIEN |
| 17/2962-4 | IGANGSETTING AV PLANARBEID |
| 17/2962-5 | PLANARBEID SISTIEN. BREV TIL RÅDMANN OG ORDFØRER. |
| 17/2962-6 | INNSPILL I FORBINDELSE MED PLANEN OM SISTIEN |
| 17/2962-7 | TILBAKEMELDING - SISTIEN - GNR/BNR 20/13 |
| 17/2962-8 | OPPSTART PLANARBEID FOR SISTIEN, FRØYA KOMMUNE. VARSEL OM ARKEOLOGISK REGISTRERING. |
| 17/2962-9 | REGULERINGSPLAN SISTIEN |

Saksopplysninger:

Ideen om en tursti langs stranda i Sistranda fra Siholmen til Rabben går tilbake til forarbeidene for kommunedelplan for Sistranda fra 2009. Sistien ligger inne i gjeldende kommunedelplan for Sistranda både i plankartet og i planbestemmelsene og den ligger inne i forslag til revidert kommunedelplan der arbeidet ble igangsatt i 2017.

Sistien er også et element i flere gjeldende reguleringsplaner: For Frøya kultur og kompetansesenter, For blått kompetansesenter og reguleringsplan for Myratangen/Siholmen. I forbindelse med behandling av disse reguleringsplanene har Fylkesmannen påpekt viktigheten av at forhold knyttet til Sistien ble ivaretatt for å sikre allmennhetens adgang til strandsonen.

I kommunestyremøte 15.12.2016 under behandling av budsjett for 2017 og økonomiplan med handlingsprogram 2017-2020 ble det bevilget midler til prosjektet Sistien, og i vedtaket heter det bl.a. at Sistien starter fra Sistranda Midtre til Siholmen, deretter mot Rabben. Dette er et signal om at den nordre del av Sistien prioriteres som et evt. 1. byggetrinn.

På dette grunnlag ble det igangsatt planarbeid høsten 2017 med Rambøll som plankonsulent. Det var ønskelig å involvere grunneiere på et tidlig tidspunkt, og det ble derfor avholdt et informasjonsmøte med grunneiere 9.1.2018. I media og på grunneiermøtet er det blitt framsatt en del kritiske kommentarer til planen.

I løpet av høsten 2017 ble det også avholdt drøftingsmøte med Fosen verkstedservice som er en stor grunneier til en sentral eiendom i nordre del av området.

Vurdering:

Det innledende planarbeid har vist at vi har en del utfordringer mht. avslutning av Sistien i begge ender, både mot Siholmen i nord og ved Rabben i sør.

Avslutning i nord mot Siholmen, iht. trase som opprinnelig skissert av Rambøll, viser at det er vanskelig å finne en løsning i forbindelse med passering av industriområdet som omfatter Fosen verkstedservice og 2 mindre industrieiendommer. Det synes å være 3 mulige alternative traseer:

1.1

Framføring av Sistien i strandsonen. Dette vil være i strid med reguleringsplan fra 2016 for Siholmen/Myratangen som i bestemmelsene sier at Sistien skal gå vest for industriområdet. Det vil også være i konflikt med Fosens planer om å etablere virksomhet med slip og sjøtilknyttet aktivitet. Dette alternativ anses derfor som lite aktuelt.

1.2

Framføring av Sistien fra sjøen og langs tomtegrense mellom Fosen verkstedservice og de to inntilliggende industrieiendommene. Traseen må da i utgangspunktet ligge

inne på Fosens eiendom da de to andre eiendommene er så små at stien vil komme i konflikt med eksisterende bygg. Traseen videreføres mellom fylkesveien og Fosens gårdsplass fram mot gravplassen. Dette er trasevalget som er vist i utkastet fra Rambøll. Fosen påpeker at denne traseen vil umuliggjøre dagens bruk til bussparkering da den tar for mye areal. Det må i så fall finnes en annen løsning for bussparkeringen. Dalpro, som har planer om bygging av vaskeri på gnr 22/33 vil også motsette seg denne traseen. Konsekvensene mht. konflikt og økonomi (erverv rettighet eller grunnerv av næringseiendom) kan bli betydelige.

1.3

Framføring av Sistien fra sjøen og opp mot fylkesveien på sørsiden av industriområdet med en videreføring langs fylkesveien som beskrevet i alternativ 2. Stien vil da måtte gå over gårdsplassen for industrieiendommen nærmest fylkesveien og fullstendig blokkere denne eller samordnes slik at stien går over gårdsplassen. Alternativt kan Sistien krysse fylkesveien og tilknytte seg gang og sykkelvegen på motsatt siden. Begge disse løsningene framstår som mindre gode.

Avslutning i sør mot Rabben marina, iht. trase skissert av Rambøll, viser at det er utfordringer i forbindelse med passering av 1 strandeieendom og byggvarehuset nærmest Rabben marina.

2.1

Ved passering av fritidseiendommen 20/13 er traseen vist på nedsiden av sjøhuset. Dette vil i så fall medføre terrengmessige tiltak med oppfylling i strandsonen eller at det etableres en trapp ned til stranda. Det siste betyr at stien ikke blir universelt tilgjengelig, og vi får i tillegg en utfordring terrengmessig med å føre stien opp slik at den kan gå på innsiden av sjøhuset på naboeiendommen. Alternativt kan traseen legges på oversiden av sjøhuset på eiendommen. Mellom sjøhuset og fritidsboligen er avstanden ca. 20 meter. Traseen vil da komme i en avstand fra fritidsboligen som regnes som ikke akseptabel. Et 3. alternativ kan tenkes å føre Sistien opp fra stranda slik at den kan passere på oversiden av fritidsboligen men på nedsiden av fylkesveien. Her er det imidlertid svært trangt og det vil være konflikt med gårdsplass og avkjørsel til fritidsboligen. Evt. kan Sistien krysse fylkesveien for å benytte gang og sykkelveien på motsatt side fra mot Rabben marina. Eier av fritidsboligen har sterkt motsatt seg å få Sistien over eiendommen. Konsekvensene mht. konflikt og økonomi (evt. ekspropriasjon) kan bli betydelige.

2.2

Byggvarehuset blokkerer forbindelsen fram mot Rabben marina. Det er sannsynlig at vi får aksept for å benytte området for gangforbindelse. Stien må da gå på etablert uteområde for byggvarehuset på utsiden av byggene. Den kan da komme i konflikt med bruk av dette arealet til trafikk og lagerformål.

Som en konsekvens av disse utfordringene har vi tatt opp til vurdering mulige alternativer.

Ideen om en tursti langs stranda for naturopplevelse og fritidsaktivitet opprettholdes. Et naturlig utgangspunkt vil være området ved kultur- og kompetansesenteret. Her er det parkområde og aktiviteter knyttet til planlagt molo, mulig sjøsport o.a.

3.1

Traseen sørover følger traseen foreslått av Rambøll. Denne vil passere eksisterende bygdetun, som det er ønskelig å utvikle videre. Traseen videre føres fram til gnr 20/2 (naboeiendommen til 20/13) hvor den føres opp til fylkesvegen langs eksisterende kjerreveg og avsluttes overfor Beinskarveien. Herfra kan eks. gang og sykkelveg benyttes videre sørover mot Rabben marina. Denne avslutningen vil også innebære en naturlig avslutning opp mot planlagt område for nye omsorgsboliger m.m.

Lengden på en slik trase er ca. 800 meter.

3.2

Trase nordover fra kultur- og kompetansesenteret følger planlagt trase fram til industriområdet Sihomen/Myratangen. Avslutning mot nord kan da være opp mot fylkesveien slik som antydnet i pkt. 1.2 over. Mot nord er det ikke noe særskilt avslutningsmål, slik som helse og omsorgssenter i sør, men gang og sykkelvegen kan benyttes fra mot Siholmen. Lengden på denne traseen er ca. 450 meter.

En oppsummering av redegjørelsen over, pkt. 1-3 med underpunkter betyr at vi ser for oss 2 hovedalternativer:

1. Arbeidet med reguleringsplan for Sistien videreføres med endepunkt Siholmen og Rabben marina som opprinnelig planlagt. Alternative løsninger gjennom/forbi industriområdet og gjennom/forbi gnr 20 bnr 13 må utredes gjennom planprosessen og i dialog med grunneiere.
2. Arbeidet med reguleringsplan for Sistien justeres slik at planområdet begrenses fra gnr 20/2 i sør til 22/2 i nord. Dette begrunnes med at uansett valg av løsning, vil det både i nord og sør medføre dårlige og kompliserte løsninger med avslutning på Siholmen og Rabben som i alt. 1.

Det er viktig at planområdet må defineres før varsel om planarbeid sendes ut. Dersom planområdet endres underveis kan dette medføre ny varsling og unødig dobbeltarbeid.

I redegjørelsen over vises til innvendinger fra berørte parter i begge ender av planlagt trase for Sistien fra Siholmen til Rabben. Det gjøres også oppmerksom på at vesentlige innvendinger må påregnes fra enkelte andre grunneiere. Rådmannen kan imidlertid ikke se at disse vil ha like tungtveiende grunner til å motsette seg planarbeidet da de i liten grad kan sies å bli direkte berørt. F. eks. vil næringsinteresser i form av eksisterende landbruksvirksomhet (gras-produksjon/beite) bli berørt i ubetydelig grad.

På bakgrunn av det som her er beskrevet, forslår rådmannen at planarbeid for Sistien begrenses til hovealternativ 2 som innebærer at deler av opprinnelig foreslått trase utelates.

Forhold til overordna planverk:

Tiltaket er i samsvar med gjeldende kommunedelplan for Sistranda.

Økonomiske konsekvenser:

Kostnadskonsekvenser er ikke utredet. Det må påregnes betydelig større kostnader pr. løpemeter i nordlige og sørlige avslutning av opprinnelig trasevalg da traseen her vil berøre private interesser og næringsinteresser i større grad enn øvrige deler av traseen.

Budsjettpost/kontostreng:

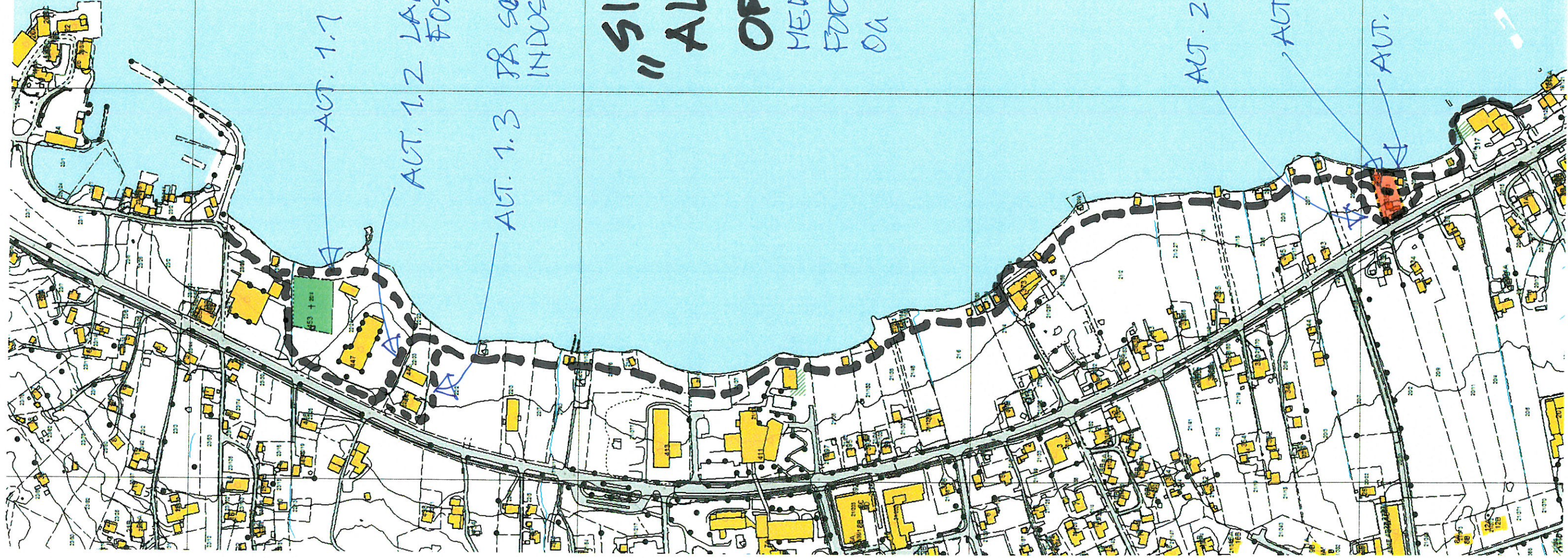
Debet *kontostreng*/beløp

Kredit *kontostreng*/beløp

Ny saldo på den konto som blir belastet:

"SISTEM"
TRASE SOM
VIST PÅ
GRUNNEIER-
MØTE
9.1.18





AUT. 1.1.7 LANGS STRANDA

AUT. 1.2 LANGS TOMTEKRENSE
FØSEN VERKSTEDSERVICE

AUT. 1.3 PÅ SØRSIDE AV
INDUSTRIOMRÅDET

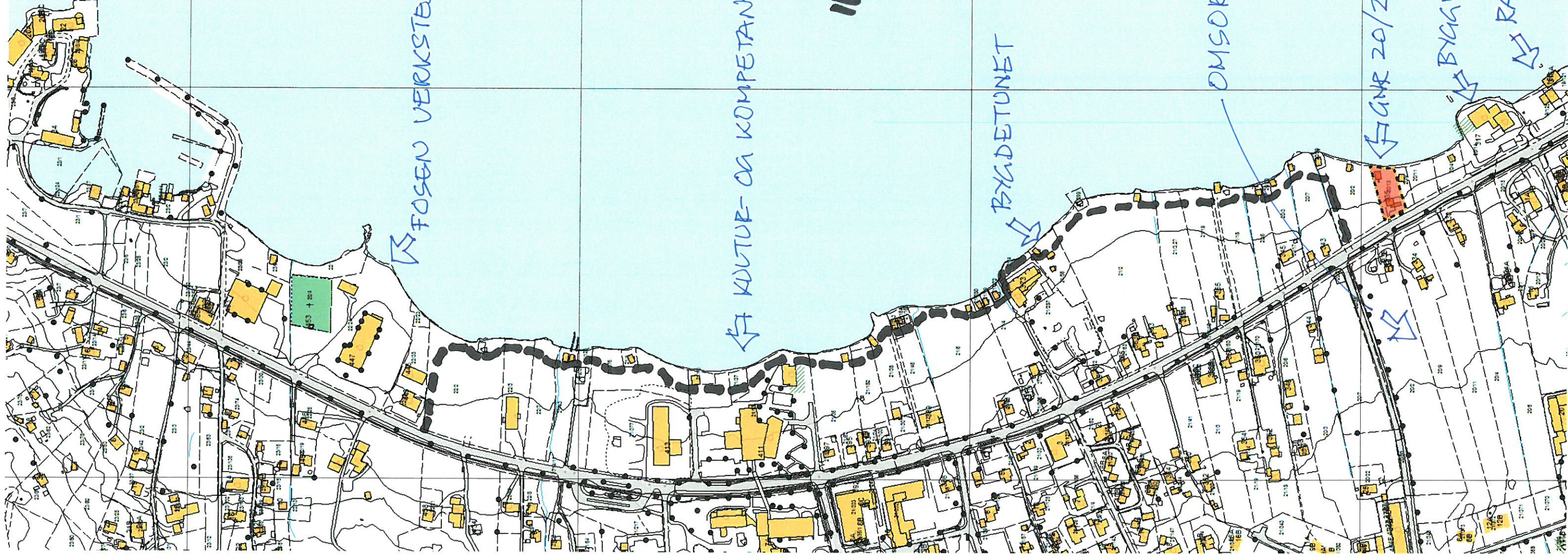
"SISTEN" "ALTERNATIV 1" OPPRINNELIG TRASE MED ALTERNATIVE BØSNINGER FORBI FØSEN VERKSTEDSERVICE OG GNR 20 BNR 2

AUT. 2.1 MELLOM FYLKESUET
OG FRITIDSBOLIG BNR 20/2

AUT. 2.1 MELLOM SJØHUS OG
FRITIDSBOLIG

AUT. 2.1 PÅ SJØSIDEN AV SJØHUSET





FOSEN VERKSTEDSERVICE

KULTUR- OG KOMPETANSESENTER

"SISTIEN" "ALTERNATIV 2" REDUSERT TRASSE

BYGDETUNET

OMSORGSBOULEVARD M.M

FIGUR 20/2

BYGGVAREHUS

RABBEN MARINA



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Otto Falkenberg
Arkivsaksnr.: 16/3383

Arkiv: L12

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for forvaltning
Formannskapet
Formannskapet

SØKNAD OM OPPSTART AV REGULERINGSPLAN I AVLØYSVÅGEN PÅ FRØYA KOMMUNE SIN EIENDOM 5/10

Vedtak:

Forslag til vedtak:

Sjøhustomt på gnr 5 bnr 10 selges til Avløysa båtforening. Pris og betingelser for salget avklares gjennom forhandlinger men med utgangspunkt i tidligere salg av sjøhustomter i samme område.

Øvrige deler av eiendommen kan tilbys andre interessenter.

Vedlegg:

Kartutsnitt og flyfoto

Brev fra interessenter mht. kjøpt av eiendom

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

Saksopplysninger:

I formannskapsmøte 5.9.17 ble det vedtatt at arbeid med regulering av område på del av kommunens eiendom gnr 5 bnr 10 kunne igangsettes etter forespørsel fra Lealøysa båtforening.

Båtforeningen hadde også rettet en forespørsel kjøp eller festeavtale for aktuell tomt. Dette ble i vedtaket avslått og det ble vedtatt at ved evt. salg måtte dette tilbys på like vilkår til alle tidligere interessenter (sameiet Grindfara, gnr 5/22, Lealøysa båtforening og evt. fritidseiendom 5/90).

I vedtaket pkt. 2 het det at Frøya kommune legger eiendom gnr 5 bnr 10 ut for salg.

Sameiet Grindfara gnr 5/22 rettet 5.4.16 en forespørsel til kommunen om kjøp av eiendommen slik den framstår i dag uten ytterligere fradeling.

15.5.2017 kom en henvendelse fra gnr 5/90 om kjøp av en mindre del av 5/10 som tilleggsareal til fritidstomt 5/90.

Lealøysa båtforening har i brev av 21.9.17 bekreftet at de ønsker å kjøpe tomt der småbåtbrygga hadde, og vil ha, landfeste mot sjøen lengst vest på gnr 5/10.

18.12.2017 ble det sendt brev fra kommunen der de aktuelle interessenter ble oppfordret til å bekrefte interesse og komme med opplysning om hvordan eiendommen 5/10, helt eller delvis, ønskes benyttet. De ble også bedt om å beskrive evt. konkrete planer.

I tilsvaret fra Avløysa båtforening 10.1.18 bekrefter de at de primært er interessert i erverv av området ved sjøen for landfeste for småbåtbrygga i samsvar med konkrete planer for utarbeidelse av reguleringsplan. Alternativt er de interessert i å kjøpe hele eiendommen 5/10.

Eier av gnr 5/90 bekrefter i brev av 11.1.18 at de er interessert i en utvidelse av sin fritidstomt mot sørvest.

Sameiet Grindfara bekrefter i brev av 12.1.18 sin interesse for hele eiendommen 5/10. De beskriver at sameiet i dag består av mange enkeltpersoner og at det foreligger planer for utnyttelse av sjøområdet. På grunn av stort antall sameiere har planprosessen tatt lengre tid enn opprinnelig tenkt. De skriver bl. a. at *det er viktigere at vi samler oss om en helhetlig, praktisk og estetisk god løsning for vår del av Avløysvågen enn at vi setter i gang prosesser hver for oss.*

Det vises ellers til vedlagte brev fra interessentene med mer detaljert beskrivelse og begrunnelse.

Vurdering:

Kommunens eiendom 5/10 er en lang og forholdsvis smal eiendom som strekker seg fra sjøen og ca 300 meter innover. Den krysser Fillingsnesveien og er delvis brutt opp av 3 eiendommer i privat eie. 2 boliger (5/42 og 5/83) og en fritidsbolig (5/90).

Kommunens eiendom 5/10 er uregulert, men avsatt iht. kommuneplanens arealdel til følgende formål:

- 20 meter nærmest sjøen som naustområde,
- Beltet videre fram til 100 meter fra sjøen som LNF (landbruk, natur og friluftsmål). Deretter LNFF område med tillatelse til fritidsboliger.
- Sjøareal utenfor eiendommen er avsatt til småbåthavn med krav om reguleringsplan.

Det kan være behov for en nærmere avklaring av hva Formannskapets vedtak om salg av 5/10 innebærer og mulige konsekvenser av dette. Likeledes hvordan *salg på like vilkår* skal tolkes.

Fritidseiendommen 5/90 ligger i LNF beltet hvor ytterligere tiltak ikke er tillatt og evt. søknad om dette vil forutsette dispensasjon fra arealformål og forbudet mot tiltak i 100 meters beltet mot sjøen. Interessent er informert om dette. De har derfor en begrenset arealinteresse i området men ønsket tilleggsareal går mot sørvest og nærmere sjøen.

Dette vil være strid med forbudet mot tiltak i 100 meters beltet fra sjøen og derfor kreve dispensasjon fra Plan- og bygningslovens § 1.8. Salg av tilleggsparcell vil derfor i denne sammenheng anses som ikke aktuelt.

Lealøysa båtforening har primært interesse for strandsonen og området avsatt til sjøhus i forbindelse med vedtak om at de kan igangsette arbeid med reguleringsplan. Båtforeningen har hatt flytebrygge liggende her i sommersesongen siden 1992 på et uavklart formelt grunnlag. Derfor igangsetting av reguleringsplan. Lealøysa båtforening har 8 medlemmer hvorav 4 har sjøhustomter/naustrett på område i Avløysvågen. Ut fra flyfoto fra 2012 kan det

se utsom flytebrygga kan ha inntil ca. 12-13 båtplasser. Ved etablering av felles småbåthavn er det en forutsetning at den er åpen for alle på like vilkår. En flytebrygge som vist på flyfoto antas derfor delvis også å kunne dekke behov for andre som f.eks. Sameiet Grindfara. Lealøysa båtforening ønsker alternativt å kjøpe hele 5/10 dersom dette er en forutsetning for igangsetting av planarbeid. De har ingen konkrete planer for øvrige deler av 5/10. Båtforeningen ønsker sikkerhet for at de får grunnlag for å gjennomføre fysisk utbygging av småbåthavn før de pådrar seg kostnader med utarbeidelse av reguleringsplan

Sameiet Grindfara 5/22 ønsker å kjøpe 5/10 i sin helhet uten ytterligere fradeling. Det har vært uenigheter mellom Sameiet Grindfara og Lealøysa båtforening. Et salg av hele 5/10 til Sameiet Grindfara vil derfor kunne vanskeliggjøre Lealøysa båtforening sine planer om regulering med sikte på å etablere hjemmel for å opprettholde flytebrygge. Sameiet viser i sitt brev til at de har en historisk interesse i eiendommen 5/10 da sameiet 5/22 opprinnelig ble utskilt fra 5/10. Hjemmelshavere til 5/22 har tidligere fått avslag på forespørsel om kjøp av 5/10, men dette ligger langt tilbake i tid. I samme brev skriver de at *sameiet selvfølgelig er innstilt på å samarbeide med eiere av de 3 sjøhusomtene som tidligere er fradelt fra 5/10 for å få en helhetlig og god løsning, dersom det er av interesse for nevnte eiere*. Planer ut over dette er ikke konkretisert.

Det som i dag framstår som utbyggingsklart av 5/10 iht. kommuneplanen er sjøhusområdet (merket 1 på kartvedlegg) og en mulig fritidstomt (merket 2 på kartvedlegg) på ca. 800 m2 opp mot Fillingsnesveien. Det kan i dag være vanskelig å bygge fritidsbolig på denne tomta pga. vanskelige avløpsforhold i området. Øvrig areal er enten LNF område eller område som ikke har adkomst over egen grunn. Lealøysa båtforening er eneste interessent med konkrete planer i området som kan realiseres i samsvar med gjeldende planformål.

Rådmannen ser det som naturlig at et evt. salg av kommunal grunn ikke kommer i konflikt med kommunalt vedtak om igangsetting av arbeid med reguleringsplan. Det anses også at slikt planarbeid vil involvere flere parter, deriblant sameiet Grindfara, da en betydelig del av området avsatt til småbåthavn strekker seg inn på deres område. Innspill fra alle berørte parter vil være en del av planprosessen. Planarbeidet vil derfor kunne samordne tiltak og ta rimelig hensyn til alle berørte grunneiere.

Rådmannen ser for seg tre alternativer mht. salg av gnr 5 bnr 10:

1. Salg av gnr 5 bnr 10 kan selges i sin helhet uten ytterligere fradeling. Evt. med krav om at regulering av småbåthavn må gjennomføres. Adkomstrettigheter til sjøhusområdet fradelt fra 5/10, som er stedfestet og tinglyst, opprettholdes og vil innebære begrensninger mht. utnyttelse av eiendommen. Dette vil også være den naturlige adkomsten til framtidig småbåthavn iht. reguleringsplan. Salg av hele eiendommen, med eller uten krav om reguleringsplan, kan være i konflikt med formannskapets vedtak om at Lealøysa båtforening kan igangsette reguleringsplan.
2. Salg av sjøhusområdet, eller del av dette, selges med forutsetning om at reguleringsplan skal utarbeides. Da kan øvrige deler av eiendommen selges uten ytterligere fradeling. Evt. kan fritidstomt merket 2 legges ut for separat salg.
3. Spørsmål om salg av 5/10, helt eller delvis, utsettes inntil godkjent reguleringsplan foreligger. Dette vil innebære at reguleringsplan må omfatte avklaring av diverse

rettigheter ved evt. salg. En regulering vil ikke nødvendigvis løse privatrettslige forhold. En realisering av flytebrygge iht. reguleringsplan kan påvirkes av dette.

Forhold til overordna planverk:

Aktuelle tiltak (regulering av småbåthavn) er i samsvar med overordnet planverk. Evt. fradeling i LNF område vil kreve dispensasjon fra Plan- og bygningslovens § 1-8 om tiltak i strandsonen.

Økonomiske konsekvenser:

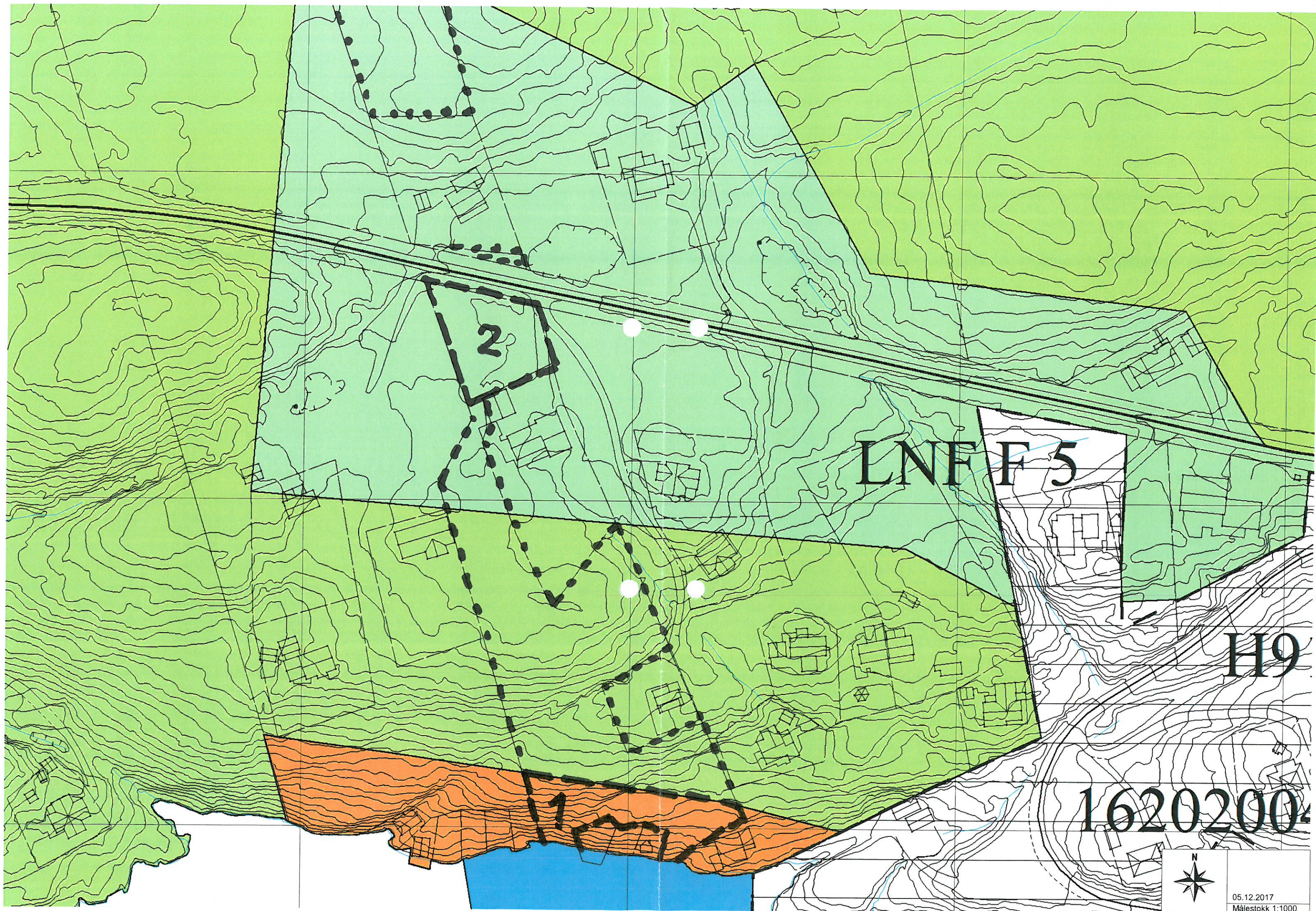
Evt. tomtsalg vil medføre inntekt til kommunen. Tomtepris er ikke vurdert. Inntekt vil avhenge av salgets omfang.

Budsjettpost/kontostreng:

Debet *kontostring*/beløp

Kredit *kontostring*/beløp

Ny saldo på den konto som blir belastet:



LNFF 5

H9

16202004



05.12.2017
Målestokk 1:1000

FLYFOTO 2012



11.12.2017
Målestokk 1:200

Avløysvågen småbåtforening
Lindeveien 15
7058 Jakobsli

Trondheim 10.01.2018

Frøya kommune
v/teknisk avdeling
7261 Sistranda

Ønske om å kjøp deler av eiendommen 5/10

Viser til sak 16/3383 Søknad om oppstart av reguleringsplan i
Avløysvågen på Frøya sin eiendom 5/10.

Avløysvågen småbåtforening har siden 1991 hatt en småbåtbrygge i
Avløysvågen. Foreningen består av hytteeiere ved Avløys, som har båter i en
«hyttekommune ved sjøen». Det er mangel på båtplasser i området, noe som
er viktig for hytter ved sjøen for å kunne få til et aktivt sjøliv.

I sammenheng med sak 16/3383 er Avløysvågen småbåtbrygge interessert i å:

- kjøpe den eiendommen som er igjen mellom 5/198 og 5/191. Forslag på
tomt er avmerket med blå strek på kartskissen bakerst

Alternativt er Avløysvågen småbåtforening interessert i å kjøpe hele eiendom
5/10.

Avløysvågen småbåtforening ønsker å kjøpe eiendom for å kunne regulere en
småbåtbrygge der de tidligere har hatt en brygge.

Avløysvågen småbåtforening ønsker:

- å utarbeide en reguleringsplan for småbåtbrygge der tidligere brygge lå
- en småbåtbrygge som vil:
 - ha plass til 5-6 båter (mot 8 på den gamle bryggen)
 - bli kortere, mot den forrige bryggen som var på 22 meter
 - ha andelseierne der alle har enten sjørett eller naustrett i vågen i
dag
 - Mulig Bryggeforeningen vil be med en ny eier med naust
rett i vågen innenfor disse plassene
 - ha forankring og utforming som vil følge privatrettslige
lover/regler. Sannsynligvis vil det ikke bli forankring på
Avløysøya som det har vært tidligere.
 - reguleringen vil legge opp til at brygge legges en meter fra
«retningen» over vågen – gitt i Jordskifteretten i 2016

Oppstart av Reguleringsplan blir så snart Avløysvågen småforening har enten kjøpt hele eiendommen 5/10 eller deler av eiendommen som er igjen mellom 5/198 og 5/191.

Med vennlig hilsen

Per Gunnar K. Ørndahl (leder bryggeforeningen)

VEDLEGG 1 – Kart- og brygge skisse:



Frøya kommune
v/ Otto Falkenberg
Postboks 152
7261 Sistranda

17 JAN 2018

Salg av Frøya kommune sin eiendom Gnr. 5 Bnr. 10.

Det vises til brev datert 18. desember 2017. Sameiet Grindfara bekrefter med dette at vi fortsatt er interessert i å kjøpe Frøya kommunes eiendom gnr.5 bnr.10.

Sameiet har tidligere redegjort for de historiske forholdene, der det blant annet vises til at Gnr.5 bnr.22. ble skilt ut og skjøtet over fra datidens eier av gnr.5 bnr.10. Både mine besteforeldre og senere en onkel, fikk avslag på sine henvendelser om å kjøpe eiendom gnr.5 bnr.10., som mine besteforeldre opprinnelig hadde en avtale om. Dette ligger imidlertid så langt tilbake i tid, at det sannsynligvis har liten juridisk relevans for dagens forhold. Når vi allikevel minner om det, så er det for å peke på det faktum at sameiet har en historisk interesse av eiendommen og at det har vært gjort flere forsøk på å erverve eiendom gnr. 5 bnr. 10., også før undertegnede henvendte seg med forespørsel om å få kjøpe eiendommen 18.05.2016.

Som vi har redegjort for tidligere, så er vi i ferd med å få et generasjonsskifte i sameiet Grindfara som formelt har 9 eiere per i dag. Tre av de opprinnelige eierne har imidlertid nådd en alder som tilsier at det er deres barn som har overtatt deres rolle i sameiet. I praksis vil det si at sameiet består av totalt 14 personer. I forbindelse med det nevnte generasjonsskifte har vi fordelt fritidstomter og nausttomter i den delen av sjøområdet som er egnet til formålet. Skjøtene på totalt seks nausttomter ble tinglyst 17. november 2017. Det foreligger planer for utnyttelse av sjøområdet. Sameiet består som nevnt av mange medlemmer med ulik alder og tilknytning til eiendommen, slik at planprosessen nok har tatt lenger tid enn opprinnelig tenkt. Vi er imidlertid av den oppfatning at det er viktigere at vi samler oss om en helhetlig, praktisk og estetisk god løsning for vår del av Avløsvågen, enn at vi setter i gang prosesser hver for oss. Dersom vi får kjøpt eiendom gnr. 5 bnr.10., vil vi få en nausttomt til, mellom gnr. 5 bnr.198 og de tre nausttomtene som Frøya kommune har solgt tidligere. Sameiet er selvfølgelig innstilt på å samarbeide med eierne av disse tomtene for å få en helhetlig og god løsning, dersom det er av interesse for nevnte eiere.

Frøya kommune
v/ Otto Falkenberg
Postboks 152
7261 Sistranda

17 JAN 2018

Salg av Frøya kommune sin eiendom Gnr. 5 Bnr. 10.

Det vises til brev datert 18. desember 2017. Sameiet Grindfara bekrefter med dette at vi fortsatt er interessert i å kjøpe Frøya kommunes eiendom gnr.5 bnr.10.

Sameiet har tidligere redegjort for de historiske forholdene, der det blant annet vises til at Gnr.5 bnr.22. ble skilt ut og skjøtet over fra datidens eier av gnr.5 bnr.10. Både mine besteforeldre og senere en onkel, fikk avslag på sine henvendelser om å kjøpe eiendom gnr.5 bnr.10., som mine besteforeldre opprinnelig hadde en avtale om. Dette ligger imidlertid så langt tilbake i tid, at det sannsynligvis har liten juridisk relevans for dagens forhold. Når vi allikevel minner om det, så er det for å peke på det faktum at sameiet har en historisk interesse av eiendommen og at det har vært gjort flere forsøk på å erverve eiendom gnr. 5 bnr. 10., også før undertegnede henvendte seg med forespørsel om å få kjøpe eiendommen 18.05.2016.

Som vi har redegjort for tidligere, så er vi i ferd med å få et generasjonsskifte i sameiet Grindfara som formelt har 9 eiere per i dag. Tre av de opprinnelige eierne har imidlertid nådd en alder som tilsier at det er deres barn som har overtatt deres rolle i sameiet. I praksis vil det si at sameiet består av totalt 14 personer. I forbindelse med det nevnte generasjonsskifte har vi fordelt fritidstomter og nausttomter i den delen av sjøområdet som er egnet til formålet. Skjøtene på totalt seks nausttomter ble tinglyst 17. november 2017. Det foreligger planer for utnyttelse av sjøområdet. Sameiet består som nevnt av mange medlemmer med ulik alder og tilknytning til eiendommen, slik at planprosessen nok har tatt lenger tid enn opprinnelig tenkt. Vi er imidlertid av den oppfatning at det er viktigere at vi samler oss om en helhetlig, praktisk og estetisk god løsning for vår del av Avløsvågen, enn at vi setter i gang prosesser hver for oss. Dersom vi får kjøpt eiendom gnr. 5 bnr.10., vil vi få en nausttomt til, mellom gnr. 5 bnr.198 og de tre nausttomtene som Frøya kommune har solgt tidligere. Sameiet er selvfølgelig innstilt på å samarbeide med eierne av disse tomtene for å få en helhetlig og god løsning, dersom det er av interesse for nevnte eiere.

16/3383

Birgith og Finn Berg
Heimdalsveien 50
7080 Heimdal
(epost: post@bhbconsulting.no)

Trondheim 11.01.2018

Frøya kommune
v/teknisk avdeling
7261 Sistranda

Ønske om utvidelse av eiendom 5/90 hvis tomt (5/10) skal selges av Frøya kommune

Viser til sak 16/3383 Søknad om oppstart av reguleringsplan i Avløysvågen på Frøya sin eiendom 5/10, og epost fra Frøya kommune ved teknisk avdeling.

Under behandling i Formannskapet av forespørsel om igangsetting av reguleringsarbeid for småbåthavn i Avløysvågen ble det også fattet følgende vedtak:

1. Det gis ikke tillatelse på henvendelse til kjøp eller festeavtale av gnr 5 bnr 10. Ved evt. salg av nevnte tomt, så må denne tilbys på like vilkår til alle tidligere interessenter.
2. Frøya kommune legger eiendom gnr. 5 bnr 10 ut for salg.

Undertegnede er fortsatt positiv til reguleringsplan i Avløysvågen, og ser av saksfremlegget at kun sameiet Grindfaret 5/22 og Avløysvågen småbåtbrygge er nevnt som interessenter for et eventuelt kjøp av areal hvis eiendom 5/10 skal legges ut for salg.

Hvis tomten 5/10 skal legges ut for salg er vi interessert i anskaffe deler av denne. Som det står i behandlingen i Formannskapet skal tomten 5/10 tilbys på like vilkår til alle tidligere interessenter.

Vårt hus/hytte (5/90) tilhørte opprinnelig eiendom 5/10, og ble utskilt som egen eiendom i ettertid, ca. 1980. Tomten er liten og på ca. 550 kwm (se vedlegg 1).

Hytta har grunnflate på 40 kwm, og tilfredsstillende ikke dagens behov til universellutforming for dagens eiere. Tomtens beskaffenhet gir begrenset mulighet til tilpassning. Dagens hytte har stue og kjøkken i 1.etg og soverom i 2 etg. Birgith Berg har med tiden blitt avhengig av rullestol og dagens hytte har ingen form for universell utforming, og dermed minimal tilpassing for rullestol. Adkomst med vei ble etablert rundt 1997.

Vi trives på Frøya og ønsker å tilpasse hytta slik at den blir mer funksjonsvennlig. I tillegg gir dagens vei-adkomst begrensede mulighet er til å snu bil i et bratt terreng ved hytta. For at vi skal få til en tilpassning av hytta og mulighet til å snu bilen, ønsker vi å utvide tomten i sør-vestlig retning og kjøpe eiendom 5/10 (se vedlegg 2).

Hvis det blir aktuelt for salg ønsker vi å kjøpe denne delen av tomten 5/10.

Med vennlig hilsen

Birgith og Finn Berg (SIGN)

VEDLEGG 2 - Ønsket utvidelse Eiendom 5/91:



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Jomar Finseth
Arkivsaksnr.: 16/785

Arkiv: D23 &02

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

TILSTANDSRAPPORT GARDEROBER I SVØMMEHALL

Forslag til vedtak:

Med bakgrunn i funn gjort i forbindelse med kostnadsoverslag for renovering av garderobe, samt vurdering av kostnad for universell utforming gis rådmannen i oppgave å bestille en gjennomgang av svømmehallen der bygget og teknisk anlegg gjennomgås med tanke på tilstanden knyttet til alle fag. Rapporten skal ha et forslag til tiltaksplan samt kostnadsberegning for de foreslåtte tiltak. Rapporten med rådmannens anbefaling legges frem for formannskap og kommunestyre.

Kostnaden på 200.000,- dekkes inn gjennom prosjekt 551416 basishall. Ny saldo på prosjektet vil være 759.725,-

Vedlegg:

Tilstandsrapport garderobe
Tilstandsrapport Svømmehall

Saksopplysninger:

Med bakgrunn i henvendelser fra publikum og formannskapets befarings i svømmehallen er det gjennomført en vurdering vedrørende tilstand i garderobeanlegget og en enklere vurdering av tilstanden av hele svømmehallen med terapibad. Bakgrunn for å ha en større gjennomgang er basert på at bygget ble sist rehabilitert i 1997, og det er fornuftig å vurdere om en oppussing av garderobeanlegget alene er tilstrekkelig. I tillegg er det nødvendig å gjøre en vurdering på mulighet og kostnadsoverslag for universell utforming.

Gjennom rammeavtale er ON-arkitekter AS engasjert som rådgiver for å gjennomføre vurderingen. Rådgivende firma har gjennomført befarings og har i etterkant levert to rapporter med kostnadsoverslag på nødvendige tiltak.

En rapport omhandler en oppussing av selve garderobeanlegget slik at dette fremstår som totalt renoveret. Kostnadsoverslaget knyttet til dette er satt til 2.870.000,-

Når det gjelder resten av bygningen er det avdekket funn som gjør det nødvendig å gjennomføre en mer grundig bygningsmessig og teknisk vurdering av hele svømmehallen. Spesielt knyttes dette til rørgjennomføringer, riss i betong, avskaling og avdekket armering. Ventilasjonsanlegg må vurderes, samt at flere bygningsdetaljer har tydelige tegn på at det er lang tid siden siste renovering. Det er laget et kostnadsoverslag for utbedring av de enkelte feil som er avdekket i undersøkelsen og dette er kostnadsvurdert til 1.805.000,-

Vedrørende universell utforming så ble ON-arkitekter bedt om å levere et kostnadsoverslag for prosjektering. Kostnadsoverslag for prosjektering og uttegning av universell utforming, alle fag, der det ikke er avklart om dette medfører behov for et tilbygg er 8 - 900.000,-. Dette virker å være et noe høyt anslag for en denne prosjekteringen.

I tillegg til kostnadene som er nevnt ovenfor er det gjort et anslag på kostnad for nytt ventilasjonsanlegg som i størrelsesorden vil ligge på 3 – 3.500.000,-.

Vurdering:

Ved gjennomgang av rapportene sammen ON-arkitekter er det klart at bygget har mangler som ennå ikke er vurdert av de enkelte fagområder, da det kun er bestilt en enkel gjennomgang. Rådmannen vurderer at en oppussing av garderobeanlegget ikke kan gjennomføres med de funn og opplysninger som foreligger og anbefaler at det gjennomføres en mer detaljert vurdering av tilstand der alle fag er representert, også det som er knyttet til klorings og vannanlegg, samt at selve bassengene gjennomgås ved tømning til sommeren. En slik totalgjennomgang vil ha en kostnad på ca 200.000,- inkl. MVA.

Økonomiske konsekvenser:

Kostnaden på 200.000,- dekkes inn gjennom prosjekt 551416 basishall. Ny saldo på prosjektet vil være 759.725,-

Frøya kommune
Rådhusgata 15
7260 SISTRANDA

Orkanger, 02.02.2018

Att: J. Finseth

SVØMMEHALLEN - KOSTNADER GARDEROBER

Vi har sett på kostnader vedr rehabilitering av garderoberne i svømmehallbygget. Det legges noen andre forutsetninger til grunn for et slikt kostnadsoverslag i forhold til de kostnader som er tatt med i en tilstandsvurdering. Når det gjelder Tilstandsvurdering, så tas kostnader forbundet med det å bringe en slitt bygningsdel opp til et forventet teknisk nivå i forhold til sin alder. Dette kan være reparasjon av direkte skader, etterslep vedlikehold eller gjenreising av funksjonssvikter.

I dette tilfellet ønskes overslag på oppgradering av garderoberne, dvs bringe de til et nivå godt over det man kan forvente av en konstruksjon med en gitt alder. Garderoberne skal fremstå som nyrenovert.

Vi har lagt til grunn at dette skal være en overflatemessig renovering. Overflater på gulv, vegger og himlinger blir skiftet ut. Vinylgulv blir skiftet med nye vinylgulv og flisgulv blir skiftet med nye flisgulv. Golv blir avrettet der det er sprang som hensiktsmessig kan rettes av. Vegger blir flikket, saltutslag forseglet, sår blir flikket og veggflatene malt til dekkende behandling. Himlinger blir malte – evt systemhimlinger skiftet. Det er ikke regnet inn kostnader i forbindelse med energivurderinger og evt etterisoleringer.

Innredninger blir skiftet. Dette gjelder både garderober og dusj-skille-vegger / toalettvegger. Det understrekes at det ikke er regnet inn skifte av dører. Hvis man skal ta inn dette, så er det også riktig å utvide noen dørbredder i forbindelse med UU. Da er det et spørsmål om man må ta denne UU-diskusjonen med det samme og løse alle problemstillingene som er knyttet til denne.

For 2 av garderoberne er det tatt med skifte av vinduer.

Vi har lagt opp til at alle sanitærinstallasjoner skal beholdes der de er, men at utstyret skiftes ut til nye. Det er ikke lagt opp til vegghengte toaletter. Toaletter og servanter skiftes og dusjhoder skiftes.

Dusjhodene skiftes ut til nye.

Det er ikke regnet inn kostnader i forbindelse med evt oppgraderinger av tekniske anlegg, legionella osv.

Det er ikke regnet inn endring av ventilasjonsanlegget. Det er nok sannsynlig at denne må oppgraderes, men da må man sette inn tiltak som bedrer klimaet i hele svømmehall-bygget. Vi har ikke regnet inn kostnader til endring av ventilasjon her, men viser til tilstandsrapporten for svømmehallbygget

Når det gjelder det elektriske er det tatt med skifte av alle armaturer. Det er videre tatt med skifte av elektrisk opplegg opp til dagens tekniske krav, men ikke tatt med utvidelse av kapasiteter.

Det er tatt med kostnader for 3 stk garderoberesett, 1 stk HC-garderober og 1 stk lærergarderober. Vi har kommet frem til at de 3 garderoberesettene er ganske like i størrelse og utrustning og dermed behov for oppgradering. Vi har derfor snittet ut denne kostnaden og bruker lik kostnad for alle 3 garderoberne.

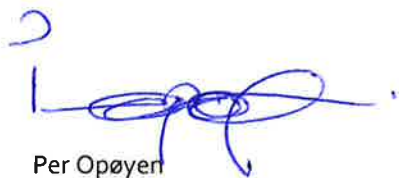
Vi understreker at dette er en ren innvendig, oppussing av garderobene, uten at UU er spesielt vurdert. Noen av tilstandsrapportens punkter blir løst gjennom dette, men forhold knyttet til svømmehallene, fellesareal, kjeller-areal og utvendige behov, blir ikke løst.

Etter dette har vi kommet frem til følgende kostnader:

Felleskostnader - Rigg og drift		Kr.	135.000,-
3 stk garderobesett	3 x 475.000,-	Kr.	1.425.000,-
Lærergarderobe		Kr.	75.000,-
HC-Garderobe		Kr.	190.000,-
Entreprisekost		Kr.	1.825.000,-
Generelle kostnader		Kr.	260.000,-
Spesielle kostnader – MVA		Kr.	521.250,-
Prosjektkostnad		Kr.	2.606.250,-
Sikkerhetsmargin ca 10%		Kr.	263.750,-
Totalkostnad inkl MVA		Kr.	2.870.000,-

Vi håper dette kan gi støtte i det videre arbeidet med svømmehall-bygget.

Med vennlig hilsen
On arkitekter og ingeniører AS


Per Opøyen

TILSTANDSRAPPORT

FRØYA KOMMUNE SVØMMEHALL

OPPDRAAGSGIVER
Frøya kommune

ADRESSE
Rådhusgata 15
7260 Sistranda

OBJEKT
GNR 21 BNR 51
FRØYA KOMMUNE

DATO / REVISJON
23.11.2017 / 00

PROSJEKT NR
17 094



1.0	Innledning	Gnr 21 Bnr 51 på Sistranda i Frøya kommune er en eiendom som ihht en reguleringsplan fra 1982 i hovedsak er regulert til offentlig formål. En del av eiendommen er regulert til bolig. I kommunedelplanen fra 2009 er hele eiendommen satt av til offentlig formål. Eiendommen er bebygget med skolebygg. Som et tilbygg til skolen er bygget svømmehall med tilhørende funksjoner og tekniske anlegg. Eiendommen med påstående bygg eies i dag av Frøya kommune. Vi er bedt om å foreta en registrering av bygningene for svømmehall med tilhørende anlegg for å avgi en tilstandsvurdering av disse. Det skal lages kostnadsoppsett for foreslåtte tiltak. Sammen med rapporten ønskes en oversikt over prosjekteringskostnad for å optimalisere UU i bygget.
-----	-------------------	--

2.0	Beskrivende del / Registreringer	
2.1	Generelt	Befaring er foretatt den 07.11.2017. Til stede under oppstarten og delvis under befaringen var foruten undertegnede også driftsleder Svein Ronny Skjønhs og daglig leder for svømmehallen Olav Raanes. Det ble under befaringen tatt bilder – noen er vedlagt rapporten. Eiendommen består av tomt, skolebygg med tilbygget svømmehall. Det er kun svømmehallen med tilhørende anlegg – garderober, rom for tekniske anlegg osv som er vurdert i denne omgangen. Byggeår for svømmehallen oppgis til 1975, mens et Terapibad er bygd til i 1996. UU (Universell Utforming) er en utfordring i bygget. Om nødvendig er det plass på tomte for å løse dette ved et evt tilbygg. Eiendommen er i hovedsak regulert til offentlig formål. En del av eiendommen er regulert til bolig, men hele eiendommen er i gjeldende kommunedelplan satt av til Offentlige formål. Tomteareal oppgis til 17.144 m2. Kilde: Kommunalt digitalt kartverk Vår primære oppgave er å vurdere bygningene rent bygningsteknisk. De tekniske anleggene er ikke spesielt undersøkt i denne rapporten. Dette gjelder også svømmeanleggets tekniske tilhørigheter – vannrenseanlegg inkl kjemikalier osv. Lyd- og branntekniske egenskaper til vegger, dører osv er ikke kontrollert. Til dette må det gjennomføres målinger / beregninger. Vi har ingen grunn til å anta at bygget ikke tilfredsstiller referansekravene – de kravene som gjaldt da bygget ble bygget. Det er ikke foretatt trykktesting eller termografering av bygningsmassen. Bygget er tilsluttet kommunalt vann og avløp. Byggherre opplyser at bygget er forsikret hos KLP Forsikring med Polisnr 5066411. Oppgitte Tilstandsgrader går fra 0 – 3, der TG 0 er helt nye, uslitte konstruksjoner, mens TG 3 er konstruksjoner med behov for utskifting / fare for sammenbrudd. TG settes for hele bygg med kommentarer knyttet til de enkelte konstruksjonene.

	
Svømmehallen sett fra Rådhusgata	Terapibadet

2.2	Historikk	Den eldste delen av svømmehallen er bygget i 1975, mens den nyeste fløya – Terapibadet - er fra 1996. Bygningsmassen er kontinuerlig vedlikeholdt, samt at det er gjort noen moderniseringer og tilpasninger.
-----	------------------	---

2.3	Beskrivelse / Registreringer	
-----	-------------------------------------	--

2.3.1	Tomt / Uteområde	Tomten er en del av 'skoletomta', er lett skrånende og 17.144 m2 stor. Tomta gir plass for tilbygg også for svømmehallen.
-------	-------------------------	--

2.3.2	Svømmehall – Terapibad - Garderober	Grunnen består høyst sannsynlig av fjell. Konstruksjonsoppbyggingen fra fjellet og opp til betonggulvet er ikke kjent. Drenering: Det er ikke opplyst om det er drenert rundt bygget. Med målinger gjort i kjeller er det sannsynlig at det ikke er drenert rundt bygget. Gulv på grunnen: Kjellergulvet er i betong. Isolasjonsnivå under gulv, evt også bruk av diffusjonssperre mot grunnen er ukjent. Det ble målt forhøyet fuktighet på gulv og nedre del av vegg. Det er i tillegg enkelte steder i kjelleren fritt vann både på gulv og vegg. Fuktutslag på fuktmåler og saltutslag på gulv / vegg kan tyde på at man enten har for dårlig gruspute mellom fjellet og betonggulvet, eller at man har en manglende, dårlig eller punktert diffusjonssperre under betonggulvet (bygget er fra 1975 – fra den tiden da det ble vanlig å bruke diffusjonssperre mot grunnen – manglende diffusjonssperre er trolig det mest sannsynlige). Gulv i kjeller er råbetong, noe forvitring. Fritt vann er nok små lekkasjer fra rørsystemer. Det ble også registrert en vanninntrenging utenfra ved en rørgjennomføring i grunnmursveggen. Lekkasjer må stoppes. Bassengkonstruksjonene er i stedstøpt betong. Det ble observert • Stedvise saltutslag • Riss og sprekkdannelser • Utfellinger (saltutfellinger på grunn av det fuktige miljøet) på betongen • Frilagt armering (karbonatisering / klorider / forvitring av betongen) på 'undersiden' av bassengene
-------	--	--

		Saltutfellinger skyldes gjennomtrekk av fukt fra bassengene. Utfellingene kan vaskes / renskes bort og betongen kan smøres, men helst burde disse 'lekkasjene' vært stoppet fra bassengsiden med ny membran. Dette er imidlertid en stor jobb. Det er sannsynligvis mer akseptabelt med utfellinger på det nivået vi ser i dag, fremfor en stor og kostnadsdrivende tetting fra bassengsiden. Frilagt armering kan være en risiko mot stabilitet og bæreevne i konstruksjonene og må derfor undersøkes nærmere og repareres. Evt ytterligere skadet / forurenset betong må fjernes - armering må pusses / smøres og riss, sprekkdannelser og krakeleringer må renskes før alt remørtles / fuges. Før utbedring anbefaler vi ytterligere undersøkelser av disse skadene for å fastslå det endelige omfanget (må måles med spesialutstyr), bestemme type skade og beskrive riktig resept for utbedring. Dette må gjøres av noen med spesialkompetanse på denne type skader. Vi har hentet inn en uttalelse om rehabilitering av betongbassenger. Denne sier bl.a: <i>Som regel vil korrosjonen akselerere i områdene mellom ny repmørtel og den eksisterende betongen om ikke reparasjon kombineres med enten kloriduttrekk, katodisk beskyttelse eller realkalisering. Det som er mest vanlig er en kombinasjon ved bruk av en av de elektrokjemiske metodene og en begrenset mekanisk reparasjon.</i> <i>For å bestemme hvilken metode som bør benyttes må det tas karbonatiseringsprøver og kloridprøver for å se hva som forårsaker korrosjon på armeringen.</i> <i>Om det er korrosjon pga. karbonatisering anbefales det å realkalisere konstruksjonen, men korroderer armeringen pga. klorider anbefales kloriduttrekk eller katodisk beskyttelse.</i> <i>Ang. lekkasjene jeg ser på bildene er det vanskelig å se om det lar seg gjøre å injisere sprekkene. Det er evt. mulig det skal legges ny membran i bassenget, utbedre rennesystem eller og det skal gjøres andre tiltak i bassenget som stoppe lekkasjen?</i> <i>Kostnader for kombinasjon med realkalisering og mek. rep: ca. 1500,- pr. m² + mek. rep, kontinuitetsarbeider mellom armering 15.000,- rigg/drift 25% av totalsum.</i> <i>Kostnader for kombinasjon med kloriduttrekk og mek. rep: ca. 1900,- pr. m² + mek. rep, kontinuitetsarbeider mellom armering 15.000,- rigg/drift 25% av totalsum.</i> <i>Kostnader for kombinasjon med katodisk beskyttelse og mek. rep: ca. 2.500,- pr. m² + mek. rep, kontinuitetsarbeider mellom armering 15.000,- rigg/drift 25% av totalsum. I tillegg kommer styreenhet for katodisk anlegg og evt. internettlinje om anlegget skal fjern overvåkes på ca. 60.000,- og prosjektering på kr. 10.000,-</i> <i>Kostnader med realkalisering av riss ca. kr. 950,- pr. m</i> <i>Om en ikke benytter en kombinasjon av mek. rep og en av de elektrokjemiske metodene kan en utføre kun en mekanisk reparasjon (meisling, sandblåsing av armering, påføring av korrosjonsbeskyttelse og igjen-mørtling av skader. En må da forfølge det korroderte jernet under meislingen og avslutte når en kommer på ikke korrodert armering. Dette fører til større meislingsomfang, men kanskje totalt sett rimeligere en kombinasjon av elektrokjemisk. Det negative med en slik forenklet utbedring er at en ofte får en akselerasjon av korrosjon i sårkantene og det oppstår nye skader ofte innen 5-6 år.</i>
--	--	---

			
		Vanninnsig via rørgjennomføring	Fritt vann på gulvet
			
		Sprekkdannelse m/ frilegging av armering	Fritt vann på gulvet
			
		Salt- / kloridutfelling	Salt- / kloridutfelling
			
		Salt- / kloridutfelling	Salt- / kloridutfelling



Salt- / kloridutfelling



Salt- / kloridutfelling



Frilegging armering



Frilegging armering



Frilegging armering



Malingsflass

Grunnmurer: Grunnmurer er i betong. Synlig råbetong på innvendig side. Ikke opplyst om konstruksjonen på utvendig side mhp isolasjon, grunnmursplate osv. Ingen synlige tegn på avvik / svikt.

Bærekonstruksjoner: Hoved bærekonstruksjoner i 1975-bygget er betong fundamenter, grunnmur i betong med vertikale betongsøyler som bærer limtredragere. Oppbyggingen av takkonstruksjonen i svømmehallen er ikke avklart. Deler av 1975-bygget har betongplate som takplate (garderober). For 1996-bygget er det betong fundamenter, betong grunnmur med vertikale søyler i limtre som bærer limtre dragere for takverket. Ikke avklart hvordan selve taket er oppbygd.

Det er ikke avdekket alvorlige mangler i de bærende konstruksjonene. Utvendig går en trekledning utenpå søylene rett ned i grunnen. Det er asfaltert helt inntil kledningen. Dette er ikke bra, vil gi fuktopptrekk / -inntrekk i trekledning / søyle og må utbedres. Råtedannelse i kledningen er uunngåelig slik det nå står.

			
		Innkledning søyle går rett i bakken	Innkledning søyle går rett i bakken.
		Takrenner / -nedløp: Det er utvendige renner i metall med tilkoblet nedløp – også i metall. Rennene er innsperret kun fra bakken. Dekker: Dekket mellom kjeller og 1. etasje er i betong, avrettet på oversiden for flis. Det er ikke registrert svakheter / svikt i dekkekonstruksjonene. Gulvbelegg er i hovedsak flis. Det registreres harde fuger mellom flis og slukrister i Terapibad. Det samme gjelder overgang mellom gulv og vegg. Disse må skiftes med mykfuger. Ekspansjonsfuge er hardfuge – denne må skiftes ut til mykfuge. Også i vaktbod registreres hardfuger ved overgang gulv – sokkelflis. Det registreres noen bomflis på gulvet og i sokkelflis. Videre registreres noen få sprukne / knuste fliser. Med så få mykfuger kunne man forvente mer både bomflis og knuste / sprukne fliser, men sprukne / knuste fliser skiftes og hardfuger som nevnt bør skiftes til mykfuger. Enkelte steder -f.eks i Hgard / HWC er det mykfuge lagt over hardfuge – dette må utbedres.	
			
		Sprukne flis garderobe / dusj	Sprukne flis garderobe / dusj
			
		Resultat av hardfuge overgang Gulv / Vegg er oppsprekking	Samme her

I HWC ligger ca 50 % av gulvet ca 35 mm over resten av gulvet. Skråavrettet, men ikke ihht retningslinjer for UU.



Sprang i gulv HWC



Sprang i gulv i garderobe

I svømmehallen er det lagt mykfuger, bortsett fra rundt sluker. Mykfugene er gamle og sprø og bør skiftes ut. Det samme med hardfugene rundt sluker som bør skiftes til mykfuger.

Generelt gjelder at der det er lagt plast gulvlister, så er disse delvis løse. Plast gulvlister har ikke lang levetid og bør erstattes.



Plastlister



Plastlister

Begge bassengene var i drift, fulle med vann og kun inspisert fra bassengkanten. Det ble ikke registrert uregelmessigheter.

I utstysrommet for svømmehallen ble registrert hardfuger i stedet for mykfuger ved overgang vegg / gulv. Skiftes.

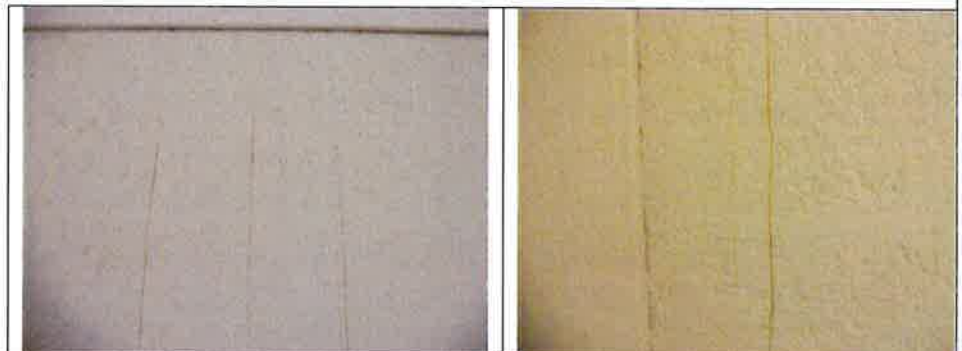
I garderober er det harde fuger rundt sluk. Disse bør skiftes til mykfuger. Gulvene har sprang som overskrider dagens normer for UU.

I lærergarderoben er det en terskel på ca 110mm fra garderobe og inn til dusjnisen.

Yttervegger: I svømmehall bygget fra 1975 er det høyst sannsynlig et isolert bindingsverk. Det er ikke opplyst om endringer / tilleggisoleringer i etterkant. Vi antar derfor at hallen har en 100 mm isolering. Innvendig er veggene kledd med plater og panel. I den nedre randen av panelet er det fuktmerker etter den fuktpåkjenningen man har i en slik hall. Utvendig er bygget kledd med plater. Utforinger i bunnen av vinduer yttervegg har stor slitasje. Disse bør skiftes.

Ytterveggen i terapibygget er en mur-konstruksjon. Det er høyst sannsynlig brukt isoblokk med puss både ut- og innvendig. Innvendig på murveggen er det spor flere steder etter at fukt har rent ned langs vegg. Dette gjelder både Terapibadet og i HWC, og kan være lekkasjer utenfra, men er helst en kondensering av innvendig fuktig, varm luft som pga dårlig luftveksling / dårlige detaljløsninger kondenserer mot innvendige, kalde flater.

Registrert noe saltutslag ved søyle. Skrapes bort, forsegles og overmales. Utforinger i vinduer har fuktskader, noe begynnende råte. Listverk rundt vinduer tas av, skadete foringer skiftes, spalte vegg - utforing isoleres hvis mangelfull, spalte forsegles med diffusjonstett fuger og nytt listverk rundt vinduene monteres. Overgang vegg – tak sjekkes ut mhp isolasjonsnivå og evt luftlekkasjer, jmf anbefaling om termografering under kapitlet Tak.



Vertikale spor etter renning av vann

Som forrige bilde

Yttervegger i garderobene er inn mot inngangssiden støpt yttervegg med sannsynligvis en innvendig tilleggisolering. Ut mot Rådhusgata er ytterveggen et isolert bindingsverk utvendig kledd med liggende panelkledning. Yttervegger i garderobene har forvittringer på utvendig side mot gårdsplass med bl.a. frilegging av armering. Likeledes noe oppsprekking av puss. Bør utredes på samme viset som bassengkonstruksjonene og utbedres med rensk, puss og innstøping ihht beskrevet resept.

Ytterveggen i inngangspartiet har noen få sprekkdannelser. Fylles med mykfuge og males over.

Det er registrert noen få skader på utvendige veggplater



Utvendig frilagt armering som er utbedret – skaden kommet tilbake.

Skade utvendig platekledning

Innvendige vegger: er en kombinasjon av murte vegger og stenderverksvegger. Noen igjen-muringer av dører har sprekkdannelser, bør flikkes / utbedres og males over. Likeså oppsprekninger mellom vegg og taklister. I rom for utstyr i enden av garderobekorridor (tidligere garderobe) ble registrert noe saltutslag på vegg. Renskes, forsegles og overmales. Generelt behov for overflaterenovering.

Glassparti mellom resepsjon og svømmehall er i relativt dårlig forfatning og anbefales skiftet.

Taket: Takkonstruksjonene er ikke avklart. Man har høyst sannsynlig en kombinasjon av betongtak (over garderobene) og isolert sperretak (over selve svømmehallene). Isolasjonsnivået er sannsynligvis for dårlig over begge byggetrinnene (1975 har lavt teknisk krav og 1996-bygget er det registrert istapp-dannelse ved gavl-vegg).

Takutstikk over garderober mot gårds plass flasser og har forvitring / frilegging av armering. Utreddes, utbedringsresept beskrives og utbedres. Her må samme metode som for bassengkonstruksjonene nyttes – det vises til beskrivelse av disse.

Isolasjonsnivået er ukjent, men antas 100 - 200 mm. Dette bør økes.

Under takutstikket i gavl Terapibad danner det seg istapper på vinteren. Kan skyldes direkte gjennomtrenging av fuktig varm luft fra hallen. Bør termograferes / evt trykktestes.

Tilleggisolering av hele takflaten samt å ta opp overgangen vegger / tak, både langs takfallet og langs takfoten, må vurderes.

Taktekking er papp. Tekkingen er kun innsisert fra bakken. Papptekkingen er sannsynligvis minimum 20 år gammel og taket bør retrekkes. Svillbord og vannbord er innsisert kun fra bakken og gir derfra inntrykk av å være - ihvertall delvis - værslitte.



Malingsflass pga fukt, delvis krakelering



Frilagt armering oppunder tak-ut-stikket



Krakelering og fri-legging av armering

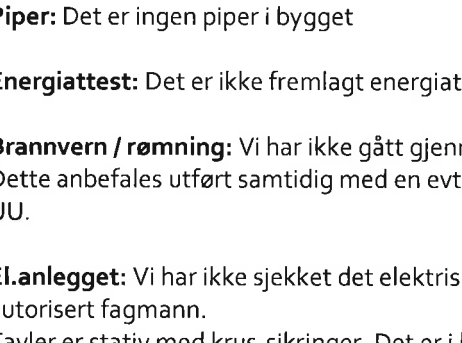
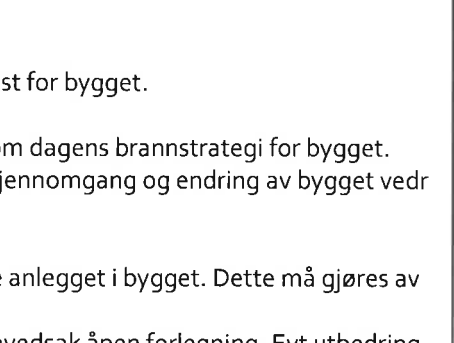


Krakelering og fri-legging av armering



Man plages med istappdannelse langs takfallet

		Innvendige trapper: Trapp mellom etasjene - er trapp fra 1. etasje og ned til kjelleretasje. Dette er en betongtrapp i normal god stand. Rekkverk og håndløper må etableres. Porter, Dører og Vinduer: Ytterdør er aluminiumsdør med 2-lags isolerglass. Innvendige dører er i hovedsak laminatdører med brann- og lydklasse tilsvarende krav fra byggeår. Det er ikke sjekket ut om brannklassifisering er i tråd med dagens bestemmelser. Noen dører er plastdører. Dør inn til utstysrom for svømmehallen, går tregt – dørblad tar i karm. Justeres. En del dører er relativt smale – er ikke i tråd med UU, men er også smal nok i forhold til generell funksjon. Det anbefales ikke tiltak på innvendige dører før man har hatt en gjennomgang på UU. Noen av problemene vil løse seg selv etter dette. Vinduer er beisete trevinduer med 2-lags energiglass – fra byggeår, aluminiumsvinduer med 2 lags energiglass og vinduer i Terapibad er plastvinduer med 3-lags energiglass. Trevinduene er i relativt dårlig forfatning og anbefales skiftet. Sålbenger i metall mot Rådhusgata flasser og anbefales pusset / slipt og malt på nytt. Evt kan beslagene skiftes til helt nye. Utvendige mykfuger har morknet, er stive og krakelerer. Alle mykfuger anbefales skiftet.
		  Gamle trevinduer anbefales skiftet Riss under og på sidene av vinduene utbedres samtidig med utskifting.
		  Se tekst forrige bilde Fugene har blit harde og anbefales skiftet

			
		Se tekst forrige bilde	Beslag og her: vinduer malings-flasser
			
		Malingsflass utbedres	Malingsflass utbedres.
		Piper: Det er ingen piper i bygget Energiattest: Det er ikke fremlagt energiattest for bygget. Brannvern / rømning: Vi har ikke gått gjennom dagens brannstrategi for bygget. Dette anbefales utført samtidig med en evt gjennomgang og endring av bygget vedr UU. El.anlegget: Vi har ikke sjekket det elektriske anlegget i bygget. Dette må gjøres av autorisert fagmann. Tavler er stativ med krus-sikringer. Det er i hovedsak åpen forlegning. Evt utbedring anbefales tatt sammen med UU. Vann / Avløp: Vannforsyning og avløp er tilkoblet kommunalt anlegg. På HWC v/Terapibad er sistene i WC lekk. Det renner både i selve klosettskålen, men også på utsiden. Det står vann på gulvet. Rørføring / koblinger må sjekkes og utbedres. Det samme med mekanismen i sisternen.	
			
		Klosettskålen på HWC lekker	Det står fritt vann på gulvet som følge av lekkasjen.
		Varmtvannsrør i dusjer går åpne på vegg. Virker som mantlete rør med grei overflatetemperatur i dag.	

		Dusjarmaturer er av god gammel årgang. Levetiden anses utgått og anbefales skiftet.  Eldre dusjarmaturer anbefales skiftet. Bassenger / rensing: Vi har ikke kontrollert det badetekniske anlegget, hverken vann, rensing eller kjemikaliebruk. Ventilasjonsanlegg: Vi har ikke kontrollert status til ventilasjonsanleggene. Vi formener at disse kan ha for lav kapasitet i forhold til anbefalte nivåer i dag. Luftutskifting er viktig i slike anlegg. Noen smårom ser ut til å ha naturlig oppdriftsanlegg. WC'er bør tilkobles mekanisk anlegg. Vi anbefaler ytterligere utredning av ventilasjon og evt skifte av anlegg.   Ventilasjonsrister og takhatter er slitte og anbefales skiftet sammen med ventilasjonsanlegget. Se tekst forrige bilde Varme: Bygget varmes opp ved vannbåren varme og elektriske panelovner		
Arealfordeling / Etasje		BTA	BRA	Rom / Funksjon
Kjeller		792		Tekniske anlegg, bassenger
1.etasje		979		Svømmehall, Terapibad, Garderober, Dusjer, Inngang / Resepsjon
SUM		1771		

Rom	Gulv	Vegg	Himling	Diverse
Kjeller				
Teknisk rom / bassenger	Råbetong	Råbetong	Betong	Forvitring av betong, noe fritt vann, lekkasje ved gjennomføring, saltutfelling
1. Etasje				
Svømmehall	Flis	Platekledning / Panel	Perforert systemhimling	Vindusforinger UK vindu, mykfuger sluker, glassparti mot resepsjon
Terapibad	Flis	Malt puss / Panel	Malt Panel	Relativt nylig oppusset, i god funksjonell stand (noe teknisk trøbbel på befaringsdagen) Mykfuger, noe lekkasjer ned langs vegg, noen sprukne fliser
Garderobes	Flis / noe sklisikker vinyl	Malt puss	Malt plate / malt betong	Sprang i gulv, noen sprukne fliser, generell oppussing
Inngang / resepsjon	Vinyl	Malt puss / tegl	systemhimling	Glassparti mot svømmehall,
Badstue	Flis	Panel	Panel	Normal slitasje

For de anmerkede forholdene har vi kommet frem til følgende kostnader, som er listet i uprioritert rekkefølge:

Post	Beskrivelse			Sum
1	Vanninntrenging rørgjennomføring kjeller		RS	5.000,-
2	Lekkasjer rørgjennomføring kjeller		RS	30.000,-
3	Befaring / utredning nødv betongrehabilitering		RS	40.000,-
4	Utfelling / salt- karbidutslag kjeller -Rensk og smøring		RS	35.000,-
5	Riss og sprekkdannelser renskes / remørtles / fuges.		RS	30.000,-
6	Frilagt armering utbedres.		RS	100 – 250.000,-
7	Sikring utvendig treverk fra rett i asfalten		RS	25.000,-
8	Skifte hardfuger til mykfuger		RS	75.000,-
9	Skifte bomflis og sprukne fliser		RS	30.000,-
10	Skifte sprø mykfuger med nye – inne og ute		RS	25.000,-
11	Nye plast gulvlistes		RS	12.000,-
12	Skifte / Utbedre nedre del utforinger vinduer		RS	30.000,-
13	Utbedring Yttervegg innvendig – flikkpuss, fuging / maling		RS	15.000,-
14	Utbedring innvendige vegger – flikkpuss, fuging / maling		RS	30.000,-

15	Skifte glassparti resepsjon / svømmehall		RS	30.000,-	
16	Ytterligere undersøkelse, utbedring takutstikk Rensk / flikk – armering og utstøp, - maling		RS	50 – 100.000,-	
17	Termografering / trykktesting begge hallene		RS	30.000,-	
18	Retekking alle takflater		RS	350.000,-	
19	Nye svillbord		RS	20.000,-	
20	Rekkverk / håndløper innvendig trapp		RS	20.000,-	
21	Justering dør utstyr svømmehall		RS	3.000,-	
22	Skifte av trevinduer		RS	105.000,-	
23	Utbedring av sålbenkbeslag		RS	15.000,-	
24	Skifte av mykfuger utvendig vinduer		RS	10.000,-	
25	Utbedring sisterne WC HWC		RS	4.000,-	
26	Skifte dusjarmaturer		RS	75.000,-	
27	Tilleggsisolering problematiske tak / randsoner – avhengig av termograferingen		RS	25 – 50.000,-	
	Totalt ekskl MVA			1.219.000,-	1.444.000,-
	25 % MVA			304.750,-	361.000,-
	Totalt inklusive MVA			1.523.750,-	1.805.000,-

Vi understreker at kostnader for UU og evt ny ventilasjon ikke er tatt med her: Dette anbefales utredet sammen og samtidig. Det vil da bli naturlige ombygginger og det kan være greit å ta med ventilasjon samtidig med dette.

Når det gjelder UU, er det foreløpig mange ubesvarte spørsmål som gjør at det er vanskelig å ha full oversikt over hva som må gjøres, hvilket omfang dette får og hva prosjektering vil avstedkomme med av kostnader. Vi mener at for å være på den sikre siden, bør man sette av (ekskl MVA)

- For Forprosjektfase **kr 100 - 150.000,-** som inkluderer:
 - Nødvendig befaring
 - Skissetegninger
 - Nødvendig konsultasjoner RIB, RIBr, RIV og RIE
 - Kostnadsoverslag
- For Anbudsfase **Kr. 450 – 500.000,-** som inkluderer:
 - Nødvendig prosjektering alle fag Ark, RIM, RIB, RIBr, RIV og RIE
 - Tilbudsbeskrivelser
 - SØK
- For Detaljprosjektering **Kr. 250 - 300.000,-** som inkluderer:
 - Arbeidsgrunnlag, planer og detaljer alle fag

Før man sier noe om kostnaden med selve gjennomføringen av UU, må man ha en plan på plass.

Når det gjelder Ventilasjonsanleggene, så anbefaler vi i første omgang at det tas en gjennomgang på ventilasjonskapasiteten og en vurdering på denne i forhold til dagens krav. En slik gjennomgang kan utføres innenfor en kostnad på **kr 15.000,- ekskl MVA**.

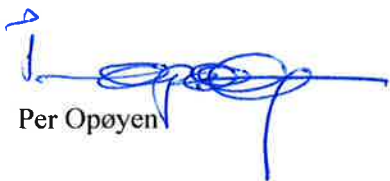
Skulle det bli nødvendig med innhenting av pris, kan prosjektering og tilbudsbeskrivelse utføres innenfor en pris av **kr 75.000,- ekskl MVA**.

Skifte og innstallering av helt ny ventilasjonskapasitet, stipuleres med en kostnad av **kr 3 – 3.500.000,- ekskl MVA**

Det er ikke beregnet kostnader i forbindelse med evt stenging av svømmehallen.

4.0	KONKLUSJONER	
4.01	Utvendig	Vi ser helt generelt et bygg som er i generell god stand etter alder og funksjon. Det er noe værslitt, har noen skader og har behov for utvendig vedlikehold jmf beskrivelsen over. Spørsmål om tilleggisolering bør avgjøres før man setter i gang utredning UU, slik at disse forholdene kan utføres samtidig.
4.02	Innvendig	Innvendig er også noe vedlikeholdsetterslep og det er behov for oppgraderinger. Disse må gå løpende. Forholdet til UU er dog sannsynligvis den største utfordringen i nær framtid.
4.03	Tilstandsgrad	Vi vurderer tilstandsgrad for bygget under ett. Vi ser ingen grunn til å gi noen av bygningens deler tilstandsgrad 0 eller 3 - ingen del er helt ny og ingen del har fare for sammenbrudd. I det store og hele har bygningen Tilstandsgrad 1 eller 2 – eldre enn 5 år med normal bruksslitasje eller punktvis skader med behov for utbedring. Vi vil påpeke noen forhold som har betydning for videre arbeid: • Isolasjonsnivået er fra 1975 og 1996 og vi antar at de er bygget med datidens krav til bygg og tekniske løsninger. Man bør vurdere å tilleggs-isolere bygget. • Betongskader og frilagt armering bør utredes og utbedres snarest, for ikke å gi ustabile forhold. • UU bør utredes og etableres slik at det fyller dagens krav. • Ventilasjonen bør utredes og evt oppgraderes under arbeidet med UU. • Vannrense-systemet må vurderes helt separat og helt uavhengig av denne rapporten. • Øvrige påpekte forhold anses som normale vedlikeholds- og reparasjonsoppgaver. Bygget er ut over dette i normal god stand i forhold til referansenivået.

Orkanger, 23.11.2017


Per Opøyen

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 18/368

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

ORIENTERING - NÆRINGSFORM

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 18/360

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

ORDFØRERS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 18/361

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

RÅDMANNNS ORIENTERING