

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Petter Staal
Arkivsaksnr.: 18/41

Arkiv: P24

ISTANDSETTING HURTIGBÅTKAI SKUTVIK

Rådmannens innstilling:

Administrasjonen gis fullmakt til å forhandle og inngå avtaler med entreprenører om istandsetting av Skutvik Hurtigbåtkai samt tilstandsvurdering og sikringstiltak for tilleggende bygninger, med mål om å få denne skikket til Hurtigbåtanløp og bruk som liggekai, innenfor en ramme på 3.5 millioner kroner.

Investeringen finansieres over grønne konsesjoner.

Bakgrunn:

Det er betydelig vilje politisk og lokalt på Skutvik og i kommunen generelt for å beholde Hurtigbåtanløpet på Hurtigbåtkaia (eller dampskipskaia), i stedet for å gå for hurtigbåtanløp på fenderveggen på fergekaia, men dette krever en istandsetting av dagens hurtigbåtkai.



For å komme til enighet om oppgraderingsbehov på hurtigbåtkaia hadde Hamarøy kommune, representant fra Secora og en nautiker Torghatten befarings av kaia. Secora skrev 27.2.2017 en rapport fra befaringsen, som er vedlagt.

Rapporten konkluderer med at følgende punkter må utbedres for å fortsette som Hurtigbåtkai og også gjøre tjeneste som liggekai må følgende punkter utbedres:

- Mangelfull fendring og ingen solide pullerter på kai
- Manglende bolter for landfortøyning (nødvendig for fortøyning i hardt vær)
- Mangelfullt dekke (noen svake partier)
- Kaifront har manglende innfestning nede
- Behov for ytterligere avstivning med skråband for å kunne ta laster i forbindelse med liggekai i hardt vær.

Fylkeskommunen valgte å anløpe fenderveggen på fergekaia høsten 2017. Hurtigbåten anløper nå denne kaia.

Hamarøy kommune hadde 22/1/2018 et møte med Skutvik interesseforening og Fylkeskommunens representant på Søskenheimen. Der kom det fram at fylkeskommunen så fordeler med flytebrygge, særlig med tanke på universell utforming og at dette gjorde det lettere å kunne støtte et slikt prosjekt. Det ble også gitt noen føringer for tekniske krav til løsning for ny kai. Ellers har det ikke kommet noen konkrete løfter til en støtte av kommunal kaiutbygging.

13/4/2018 Vedtok formannskapet å starte en anbud om trekai med opsjon om et forsterket felt for lasthandtering. Multiconsult lagde da anbudsmaterialet og anbefalte krav for ny kai fra fylkeskommunen ble lagt til grunn. Dette anbudet ble mislykket da man ikke fikk noen anbydere.

Tidlig i 2019 sendte administrasjonen ut et nytt anbud der kravene til styrke var spesifisert slik:

Generelt dimensjoneres kaia for 12 kN/(1,2t/m²) som generell jevnt fordelt last på kaia.

Kai dimensjoneres for følgende punktlaster:

- Punktlast: 15 kN (flate 0,2 x 0,2 m)
- Akseltrykk: 35 kN (3,5 t)

Last fra fartøyer:

- Puller størrelse 10 t, 5 stk
- Horisontallast fra fartøyer mot kaifront: 10 kN med kaifront (i alle retninger i planet)
- Vertikale laster fra fartøyer (opphegskrefter): 10 kN m kaifront (opp- og nedadrettet).

To leverandører svarte på anbudet.

Gratangen fartøyvernsenter gav en pris som var uklart i forhold til forbehold og ikke hadde med dokumentasjon som ble krevd i anbudsgrunnlaget. Denne prisen var på 4 millioner kroner

Varde/Dahl maskin leverte et tilbud på 6,7 millioner. Disse ble avvist fordi de var eneste tilbyder og det dermed ikke var reel konkurranse. De var også utenfor finansieringsrammene. En betongkai på samme størrelse vil koste ca 6 millioner.

En konklusjon fra anbudsarbeidet så langt er at kravene som blir stilt til beregning av konstruksjoner i dag gjør at tradisjonelle trekaier må dimensjoneres med 5 kN/m² (500 kg/m² jevnt fordelt last) for å kunne komme innenfor en fornuftig økonomisk ramme. Dette blir å anse som en tradisjonell trekai. Da blir det heller ikke grunnlag for å plassere 10-tonns pullere på kaia. Styrkekrav til kaia må derfor tas ytterligere ned.

På grunn av mislykket konkurranse, kan kommunen gå i direkte dialog med hver av entreprenørene.

Det vil være noe å hente på at entreprenørene blir bedre kjent med saken og at man sammen finner løsninger for oppdragsgjennomføring, styrkekrav og utforming i samarbeid med fylkeskommunens samferdselsavdeling. Fylkeskommunens samferdselsavdeling blir involvert for å sikre at kaia blir slik at den kan brukes som anløpskai / liggekai og dermed kan ha den tiltenkte funksjon.

Etter noen innledende samtaler med entreprenør er det grunn til å tro at man skal klare å få til et prosjekt med 3.1 millioner kroner til kai (i dette ligger et forsterket felt og ellers kai med 5kN/m² styrke) og 400 000 til sikringstiltak og tilstandsvurderinger for ekspedisjon og kaiskur i forbindelse med at det åpnes opp rundt husene når kaia rives.

Vurderinger:



Fordelene med anløp på en istandsatt og fungerende Hurtigbåtkaia er mange:

- Generell trivsel (varme, ly) i anløpsituasjon
- Et bedre ansikt utad med tanke på turisme og omdømme
- Ivaretagelse av kulturbygg
- Muligheter for effektiv handtering av gods
- Trafikksituasjonen er noe bedre ved Hurtigbåtkaia enn ved fergeleiet
- Ingen fare for ulemper med samtidighet i fartøyaneløp.

Generell trivsel (varme, ly) i anløpsituasjon

Her har det tidligere vært vanlig med ekspeditører som tok imot trosse og ekspederte passasjerer og last. Dersom ekspeditører skal fases ut vil dette punktet være omtrent samme for begge alternativ med mindre det baseres på frivillighet.

Et bedre ansikt utad med tanke på turisme og omdømme

En trebrygge med gamle trehus som førsteinntrykk er mer egnet til å tiltrekke seg turister og skaffe Skutvik og Hamarøy et ry som en vakker destinasjon enn fergeleiet.

Det kan også finnes muligheter for å tilby Cermaq leie i byggene slik at de kan tilby sine besøkende i forbindelse med visningsanlegget et omkleddingsrom eller venterom. Dette frigjør arealene som Cermaq nå har tenkt å bruke til dette lenger inn på industriområdet til andre formål.

Ivaretagelse av kulturbygg

Bryggen står foran ekspedisjonen og bryggeskuret og danner en helhet som er en siste rest av det maritime bildet fra gamle Skutvik. Tørrmuren som holder oppe ekspedisjonen er i ferd med å gli ut. Dette må rettes opp med inngrep fra siden av bygget. Bryggeskuret som har blitt brukt som pub en del somre har råte i syllstokkene og trenger generelt vedlikehold. Ved rivning av eksisterende kai og bygging av ny må spesielt Bryggeskuret ha noe ekstra oppstøtting. Dersom bryggen ikke vedlikeholdes må den stenges av eller rives. Dette kommer til å gjøre byggene mindre aktuelle som kulturbygg. Ved å tilrettelegge for bruk av byggene er det også muligheter for å sikre avtaler for vedlikehold.

Muligheter for effektiv handtering av gods

Lagermuligheter for gods er tilgjengelig i umiddelbar nærhet på Hurtigbåtkaia.

Trafikksituasjonen er noe bedre ved Hurtigbåtkaia enn ved fergeleiet

Det er flere parkeringsplasser, mer oversiktlig og man har ikke fergekøer ved Hurtigbåtkaia.

Ingen fare for ulemper med samtidige hurtigbåt og fergeanløp

Det er fare for at man får samtidige anløp som gjør at det blir unødvendige opphold for passasjerer. Et eksempel er at et fartøy må anløpe med passasjerer, gå i fra, vente på korresponderende fartøy, legge til igjen for å hente aktuelle passasjerer fra korresponderende fartøy og så fortsette.

Ulemper med å satse på en Hurtigbåtkaia i kommunens eie er selvfølgelig at kai og bygningsmasse krever vedlikehold de neste årene. Dersom man regner 3.1 million til kaiprojektet og 1.0 millioner til oppussing av ekspedisjon og bryggeskur over noen år, er dette å regne som et minimalt budsjett. Alternativet er å selge kai og hus i håp om at private krefter kan få til noe ved å søke støtte gjennom kulturmidler.

Eirik Andre Hopland
rådmann