



**Verdal kommune**  
**Møteinnkalling**

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte :

**Utvalg:** Verdal kommunestyre  
**Møtested:** Kommunestyresalen, Verdal Rådhus  
**Dato:** 28.11.2011  
**Tid:** 18:00

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til rådmannskontoret på telefon 74 04 82 57 eller på e-post: [line.ertsas@verdalkommune.no](mailto:line.ertsas@verdalkommune.no) . Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Formannskapetets innstilling i sakene 93/11, 94/11, 95/11, 98/11, 99/11 og 100/11 legges ut i møtet. De vil også finnes på kommunens hjemmeside [www.verdalkommune.no](http://www.verdalkommune.no) fra fredag 25. november 2011.

Verdal, 18. november 2011

Bjørn Iversen  
ordfører (s)

## Sakliste kommunestyrets møte 28. november 2011

Saksnr	Innhold
PS 90/11	Godkjenning av møteprotokoll
PS 91/11	Forlengelse av forsøket med Innherred samkommune - søknad til Kommunal- og regionaldepartementet
PS 92/11	Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer. Offentlig høring.
PS 93/11	Frivilligplan for Verdal 2012-2015
PS 94/11	Bygging av veger og VA-anlegg Ørin Sør - Fættavegen - Finansiering
PS 95/11	Ny behandling - Reglement for folkevalgtes arbeidsvilkår i Verdal kommune - valgperioden 2011-2015
PS 96/11	Valg av valgstyre/samevalgstyre med leder og nestleder for valgperioden 2011-2015
PS 97/11	Kommunalt klageorgan for valgperioden 2011-2015 i Verdal kommune
PS 98/11	Oppnevning av forretningsførende overformynder for valgperioden 2011-2015
PS 99/11	Britt Tove Klevmo - søknad om permisjon fra politiske verv i perioden november 2011 - november 2013
PS 100/11	Møteplan 2012 - Verdal kommune
PS 101/11	Orientering



## Innherred samkommune

### Sakspapir

#### *Forlengelse av forsøket med Innherred samkommune - søknad til Kommunal- og Regionaldepartementet*

<b>Saksbehandler:</b> Bjørn Petter Salberg	<b>Arkivref:</b> 2009/4146 - /026
<b>E-post:</b> bjorn.petter.salberg@innherred-samkommune.no	
<b>Tlf.:</b> 74052720	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	09.11.2011	30/11
Levanger kommunestyre	23.11.2011	68/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	91/11

#### **Saksprotokoll i Samkommunestyret - 09.11.2011**

##### **Forslag i møte:**

Høyre v/Andreas J. Hjelmstad fremmet følgende forslag til nytt pkt. 4:  
“Administrasjonen bes om å starte arbeidet med en konsekvensutredning av sammenslåing av Verdal kommune og Levanger kommune.”

##### **Avstemning:**

Det ble først votert over innstillinga som ble enstemmig vedtatt.  
Det ble deretter voter over forslaget fra Høyre som falt med 3 mot 13 stemmer.

##### **INNSTILLING:**

1. Det søkes om 1 år forlengelse av forsøket med Innherred samkommune identisk med inneværende periode fra 01.01.2012.
2. Samarbeidsavtalen mellom Levanger og Verdal kommuner forlenges frem til 31.12.2012.
3. Ordføreren i Verdal velges som samkommuneordfører i forsøksperioden.

##### **Administrasjonssjefens forslag til vedtak:**

1. Det søkes om 1 år forlengelse av forsøket med Innherred samkommune identisk med inneværende periode fra 01.01.2012.
2. Samarbeidsavtalen mellom Levanger og Verdal kommuner forlenges frem til 31.12.2012.
3. Ordføreren i Verdal velges som samkommuneordfører i forsøksperioden.

**Vedlegg:**

Ingen

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

**Saksopplysninger:**

Innherred samkommune ble opprettet med hjemmel i Lov om forsøk i offentlig forvaltning som et prøveprosjekt 1. januar 2004 for å ”prøve ut og videreutvikle en ny organisering av interkommunalt samarbeid som skal gi innbyggerne i deltakerkommunene bedre tjenester, effektiv offentlig ressursbruk, grunnlag for helhetlig politisk styring over regionale oppgaver og styrkede fagmiljøer.”

Samkommunestyret vedtok den 3. mai 2007 (sak 15/07) å søke om nytt fireårig forsøk med Innherred samkommune fra 1. januar 2008 og godkjente prosjektplan og mandat for å iverksette en prosess for utvikling av Innherred samkommune med sikte på forsøk i fire nye år.

Kommunestyret i Verdal behandlet rapporten til prosjektgruppen den 3. september (sak 59/07) og kommunestyret i Levanger 5. september 2007 (sak 52/07) og ga sin tilslutning til å søke om nytt fireårige forsøk.

10. september 2007 søkte Levanger kommune og Verdal kommune om videreutvikling av forsøket med Innherred samkommune for perioden 1. januar 2008 - 31. desember 2011. Den 16. november svarer Kommunal- og Regionaldepartementet (departementet) med å godkjenne forlengelse for to år - frem til 31. desember 2009.

Kommunestyrene i Levanger og Verdal kommuner vedtok på nytt henholdsvis den 10. og 15. desember 2008 om å søke om forlengelse av forsøket med Innherred samkommune i fire år fra 01.01.2010. Søknaden ble sendt departementet den 28. mai 2009. Departementet godkjente søknaden jf. vedtak av 17. desember 2009. Forsøket ble innvilget for perioden 1. januar 2010 – 31. desember 2011. Departementet godkjente forsøket med hjemmel i forsøksloven § 3 tredje ledd siste setning - den foreslåtte lovfesting av samkommunemodellen i kommuneloven.

Forsøksloven § 3 tredje ledd siste setning hitsettes:

*"Dersom det er planlagt eller besluttet å gjennomføre reformer i samsvar med det forsøket gjelder, kan forsøksperioden forlenges fram til reformen trer i kraft"*

**Vurdering:**

Med bakgrunn i at samkommunemodellen ikke vil bli lovfestet innenfor inneværende forsøksperiode må kommunen på nytt søke om forlengelse av forsøket. Departementet har i telefonsamtale med administrasjonen bekreftet at det kan søkes om forlengelse med hjemmel i forsøksloven § 3 tredje ledd siste setning. Forsøket bør gjelde for perioden 01.01.2012 - 31.12.2012, da en eventuell lovfesting enten vil bli gjennomført den 01.07 eller 01.01. For at søknaden om forlengelse skal kunne godkjennes på en rask og smidig måte anbefaler departementet at forsøket forlenges identisk med inneværende periode.

Før departementet kan behandle en søknad må det foreligge vedtak fra kommunestyrene i Levanger og Verdal som viser at kommunene ønsker forlengelse av forsøket.

Administrasjonssjefen foreslår at det søkes om nytt prøveprosjekt mens det jobbes med en lovfesting av samkommunemodellen i kommuneloven. Videre anbefales det et bytte av ordfører og administrasjonssjef slik at man følger valgperioden. Man starter da en ny toårssyklus ved årsskiftet der ordføreren i Verdal blir samkommuneordfører. En følge av dette blir at rådmannen i Levanger blir administrasjonssjef for samme periode.



***Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer.  
Offentlig høring.***

<b>Saksbehandler:</b> Åge Isaksen <b>E-post:</b> aage.isaksen@innherred-samkommune.no <b>Tlf.:</b> 74048519	<b>Arkivref:</b> 2010/5183 - /N01
---	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
Samkommunestyret	09.11.2011	29/11
Levanger kommunestyre	23.11.2011	69/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	92/11

**Saksprotokoll i Samkommunestyret - 09.11.2011**

**Forslag i møte:**

Ingen.

**Avstemning:**

Enstemmig

**INNSTILLING:**

Kommunen mener det er viktig og riktig å legge et høyt ambisjonsnivå for framtidsrettet og robust utvikling av regionen, både med samferdselsperspektiv og samfunnsperspektiv til grunn.

Det har vært og er fortsatt en klar prioritering i Midt-Norge om elektrifisering av Trønderbanen. Dette er det enkelttiltaket som har høyest prioritet langs strekningen, og det er avgjørende viktig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, blant annet på grunn av NSB's planlagte nyanskaffelse av togmateriell.

KVUs konklusjoner og vurderinger, hvor moderniseringskonseptet (konsept 1) framheves, kan bygges ut til et realistisk alternativ mellom konsept 1 og 4 for å gi robusthet for den framtidige samfunnsutviklingen. Dette uten at kostnadsnivået blir fullt ut som i konsept 4. En realistisk forventning til investeringer og utvikling er at det ut fra den beskrevne basisen i konsept 1 legges til kr 4,3 mrd for jernbaneutvikling. Investeringer i jernbane og løsningen for denne blir da lik det nivået som ligger i konsept 4.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn konsept 1 legger opp til (med to-/trefeltsveg med midtdeler på strekningen Steinkjer-Stjørdal). Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger, hvor trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette er en realistisk og nødvendig ambisjon.

Rekkefølgen på tiltakene i tråd med KVUs anbefaling, men viktigheten av kontinuitet i arbeidet må understrekes og det er sterkt ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.

Det er politisk vilje til å åpne for vurderinger av bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av utvikling av jernbanenettet.

#### **Administrasjonssjefens forslag til innstilling:**

Kommunen mener det er viktig og riktig å legge et høyt ambisjonsnivå for framtidsrettet og robust utvikling av regionen, både med samferdselsperspektiv og samfunnsperspektiv til grunn.

Det har vært og er fortsatt en klar prioritering i Midt-Norge om elektrifisering av Trønderbanen. Dette er det enkelttiltaket som har høyest prioritet langs strekningen, og det er avgjørende viktig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, blant annet på grunn av NSB's planlagte nyanskaffelse av togmateriell.

KVUs konklusjoner og vurderinger, hvor moderniseringskonseptet (konsept 1) framheves, kan bygges ut til et realistisk alternativ mellom konsept 1 og 4 for å gi robusthet for den framtidige samfunnsutviklingen. Dette uten at kostnadsnivået blir fullt ut som i konsept 4. En realistisk forventning til investeringer og utvikling er at det ut fra den beskrevne basisen i konsept 1 legges til kr 4,3 mrd for jernbaneutvikling. Investeringer i jernbane og løsningen for denne blir da lik det nivået som ligger i konsept 4.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn konsept 1 legger opp til (med to-/trefeltsveg med midtdeler på strekningen Steinkjer-Stjørdal). Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger, hvor trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette er en realistisk og nødvendig ambisjon.

Rekkefølgen på tiltakene i tråd med KVUs anbefaling, men viktigheten av kontinuitet i arbeidet må understrekes og det er sterkt ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.

Det er politisk vilje til å åpne for vurderinger av bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av utvikling av jernbanenettet.

#### **Vedlegg:**

Konseptutvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim - Steinkjer

#### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

#### **Saksopplysninger:**

##### **Innledning/bakgrunn**

Konseptvalgutredningen (KVU) for transportløsninger for veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer er lagt fram for offentlig høring. Konseptvalgutredningen med tilhørende

vedlegg er lagt ut på vegvesenets hjemmeside for pågående prosjekter. KVVU-arbeidet har en egen hjemmeside med følgende lenke:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/trondheimsteinkjer>.

Utredningen følger som vedlegg, men på denne hjemmesida finnes også diverse grunnlagsrapporter.

Konseptvalgutredningen er utarbeidet etter bestilling fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen. I bestillingen fra Samferdselsdepartementet er det presisert at jernbane skal inngå i utredningen. Utredningen skal danne grunnlag for regjeringens beslutning om videre planlegging, og er utarbeidet i et samarbeid mellom Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket.

Konseptvalgutredning (KVVU) er et verktøy staten benytter for å fastlegge prinsipper og hovedretning for videre planlegging av store (>500 mill. kr) infrastrukturinvesteringer. Arbeidet gjennomføres etter en etablert metodikk, men arbeidet er ikke forankret i Plan og bygningsloven. Arbeidet bestilles av Samferdselsdepartementet og utføres av transportetatene. Arbeidet er et ledd i kvalitetssikring av tidligfase(KS1) og innebærer at tiltakshaver (her Statens vegvesen og Jernbaneverket) utarbeider en konseptvalgutredning (KVVU) som i ettertid gjennomgås og kvalitetssikres av eksterne konsulenter som har rammeavtale med Finansdepartementet. Formålet med kvalitetssikringen er å få bedre styring med planleggingen av store prosjekt på et tidlig stadium. Det kvalitetssikrede utredningsarbeidet skal gi grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om valg av konsept og videre planlegging. Valg av løsning, det vil si lokalisering og utforming, gjennomføres ved ordinær planlegging i henhold til bestemmelsene i Plan og bygningsloven. Prioriteringen av prosjektmidler vil fortsatt skje innenfor arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) og de årlige budsjettildelinger til transportetatene. Konseptvalgutredningene er viktige innspill i arbeidet med Nasjonal transportplan.

### **Problemstillinger**

Planområdet dekker de syv kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. Frosta er i tillegg betegnet som en sentral kommune i arbeidet. Dette fordi E6 er kommunens viktigste vegforbindelse/adkomstveg og at kommunens trafikale knutepunkt dermed er lokalisert på Åsen. De åtte kommunene som er nevnt foran betegnes som korridorkommunene i planområdet. Influensområdet til transportkorridoren er destinasjoner på veg- og jernbanens riksnett nord for Steinkjer og sør for Trondheim. I tillegg inngår tilknytninger langs aksene som E14 til Sverige, Meråkerbanen, fv705 til Selbu og Tydal samt fv755 til Fosen i influensområdet.

E6 er den eneste norske ferjefrie vegforbindelse mellom Trondheim og Nord-Norge. Vegen er en viktig del av det overordnede nasjonale transportnett med korridorer til utlandet og inngår følgelig i TERN (Trans European Road Network) som består av de viktigste europavegene. I tillegg til å være en viktig hovedvegforbindelse mellom landsdelene har E6 en viktig regional funksjon. Nordlandsbanen fra Trondheim til Bodø er jernbanens hovedbanestrekning mellom Sør-, Midt- og Nord-Norge, og en del av Trans-European Rail Network som utformes med henblikk på å oppnå sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring på tvers av landegrensene.



Tall fra Statisk sentralbyrå viser at det bor om lag 270 000 personer innenfor korridorkommunene. Arealbruken i korridorkommunene viser at det er en konsentrert bebyggelse som preger studieområdet. Gjeldende planstrategier for korridorkommunene viser at fortetting er strategi for en langsiktig utvikling. Arealstudier viser at dyrkamark utgjør hovedandelen av arealbruken i en avstand på 2 km på hver side av E6.

Pendlingen mellom kommunene på strekningen er høy sammenlignet med hva som er typisk i Norge for øvrig. Dette gjelder både for inn- og utpendling til byene, og de høye pendlingstallene tyder på at arbeidsmarkedet i regionen er godt integrert. Vegstrekningen har en lengde på 120 km, og reisetid med bil mellom Trondheim og Steinkjer er estimert til ca. 1 time og 45 minutt. Strekingen har varierende standard med vegbredde mellom 6 og 27 m. Trafikkmengden varierer i dag fra 6 000 kjøretøy/døgn (ÅDT) på de minst trafikkerte delene til opp mot ÅDT på 19 000 for de mest trafikkerte delene.

Jernbanestrekningen mellom Trondheim og Steinkjer er om lag 125 km lang, og Trønderbanen har i dag en gjennomsnittlig reisetid på 2 timer og 7 minutt, noe som innebærer en lav gjennomsnittshastighet på kun 60 km/t. Det kjøres 12 godstog/døgn på strekningen. I 2006 var det 1,13 mill reisende (sum påstigende passasjerer på alle stasjoner) på Trønderbanenes lokaltog på strekningen Trondheim - Steinkjer, Røros - Trondheim og Støren - Trondheim. 88 % av kundegrunnlaget er på strekningen Trondheim - Steinkjer. Jernbanen preges av en umoderne infrastruktur og gammelt togmateriell, og i de siste årene har Trønderbanen opplevd en stagnasjon i passasjerveksten. Dette skyldes manglende kapasitet i banenettet til å øke frekvensen i høytrafikkperioder, samt at reisetiden er for lang i forhold til bil som er konkurransealternativet. utfordringen er å tilby en infrastruktur som gir operatørene mulighet til å utvikle markedsposisjonen. Jernbanen har i dag for eksempel en liten tilgang til de tyngste reisemarkedene mellom Trondheim og Trondheim Lufthavn Værnes, som er et viktig reisemål på strekningen.

E6 og jernbanen innehar en viktig rolle for opprettholdelse av samfunnsfunksjoner tilknyttet transport av personer og gods nasjonalt. Dette gjør at sikkerhet og beredskapssituasjonen er omtalt nærmere i KVVU-arbeidet i forhold til transportsystemets pålitelighet. På deler av transport-strekningen mangler det alternative omkjøringsveger. Spesielt kritisk er dette dersom E6 stenges over lengre tid, fordi enkelte av de omkjøringsvegene som i dag benyttes har for dårlig standard til å avvike trafikken fra E6. Nærføring mellom stamveg og jernbane, det vil si at de så å si ligger i samme trasé, gir risiko for at en ulykke kan ramme begge transportnettene samtidig. Innenfor studieområdet er spesielt strekningen mellom Skatval og Åsen sårbar. Her har både veg og jernbane en mangelfull standard når det gjelder kurvatur, bredde og underbygning. Adkomst for nød- og nyttekjøretøyer er redusert på grunn av manglede forbikjøringsfelt i tillegg til at deler av strekningen er rasutsatt. Med forventede klimaendringer kan det antas at sannsynligheten for ulykker som følge av ras eller utglidning øker.

NSB har det mest omfattende kollektivtilbudet mellom Trondheim og Steinkjer, hvor det tilbys 20 avganger per dag i hver retning. Mellom Trondheim og Stjørdal tilbyr TIMEkspressen 20 avganger som en del av ruten Orkanger – Trondheim - Stjørdal. Sammen med toget har derfor Trondheim - Stjørdal god kollektivdekning. Mellom Trondheim og Namsos tilbys ekspressbuss med fire avganger per retning på hverdager. Mellom Namsos og Steinkjer er det i tillegg 6 avganger i hver retning per dag, og mellom Steinkjer og Levanger 7 avganger i hver retning. Busstilbudet mellom Namsos og Steinkjer kan betraktes som en forlengelse av jernbanen.

På E6-strekningen Trondheim - Steinkjer, en strekning på 116 km er det i 8-årsperioden 2002-2009 registrert 261 ulykker. Tunnelene (Være-, Stavsjøfjell- og Helltunnelen) på strekningen Trondheim - Stjørdal bidrar til høye ulykkeskostnader for strekningen.

Trafikken på strekningen er høy og tunnelene har bare ett løp. Strekningen Stjørdal - Åsen har imidlertid de høyeste ulykkeskostnadene, og det er møte- og uforkjøringsulykkene som fører til alvorligst skadegrad.

I perioden 2000-2009 er det rapportert 11 ulykker med personskade på jernbanestrekningen Trondheim - Steinkjer. Ulykkene resulterte i 8 døde, en alvorlig skade med varig mén og 3 alvorlige skader. En av ulykkene var sammenstøt mellom personbil og tog i planovergang (alvorlig skade). De øvrige ulykkene knytter seg til personer i spor, der 3 ulykker er lokalisert til planovergang.

Det er egne sykkelveger langs E6 på deler av strekningen, ofte i forbindelse med tettsteder og skoler. Andre steder kan lokalvegnettet fungere som et godt sykkeltilbud for transportsyklister, men store deler av strekningen har verken gang og sykkelveg eller egnet lokalvegnett.

I KVVU arbeidet skal det vurderes hvordan E6 og jernbanen mellom Trondheim og Steinkjer kan utvikles for å tjene samfunnsutviklingen i de kommende tretti år på en best mulig måte. Det prosjektutløsende behovet er å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren. For at veg og jernbane skal bidra til å stimulere denne utviklingen har det vært vurdert som viktig med en langsiktig strategi for utvikling av transportnett. Dette innebærer at prognoser for befolknings- og trafikkvekst, langsiktige strategier for by- og tettstedsutvikling og jordbruk og ambisjoner om en miljøvennlig transportsektor er lagt til grunn. Transportkorridorens utviklingsmuligheter er i arbeidet vurdert i forhold til dens betydning som del av stamnettet for veg og jernbane i Norge, som en transportkorridor i Nord- og Sør-Trøndelag og som del av lokalvegnettet for byer og tettsteder i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. Transportkorridorens betydning som tilknytning til Selbu / Tydal og Fosen, og til E14 mot Meråker og Storlien, er også til en viss grad vurdert.

### **Konsekvenser**

KVVU-arbeidet er basert på en behovsvurdering med utgangspunkt i fire innfallsvinkler til behov: nasjonale behov, etterspørselbaserte behov, interessegruppers behov og lokale/regionale myndigheters behov. Det overordnede målet er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Behovsanalysen for strekningen Trondheim - Steinkjer viser behov for økt pålitelighet, økt trafikkikkerhet samt reduserte reisetider og avstandskostnader i transportsystemet.

Målet om å begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturlandskap og dyrka jord er relevant for strekningen Trondheim - Steinkjer. Store deler av dagens veg- og jernbanetrasé går gjennom jordbruksarealer av høy kvalitet, og det er generelt viktig å etterstrebe en utvikling av transportsystemet som begrenser inngrep i nasjonalt viktig dyrkamark. Omlegging av E6 forbi lokalsentra vil bidra til redusere dagens barrierer for samfunnsutvikling som vegen fører med seg. Dette i kombinasjon med knutepunkter i byer og tettsteder og oppgradering av sykkeltilbudet ved de samme områder kan stimulere flere byggeområder og større næringsaktivitet.

Overføring av trafikk fra veg til bane er en viktig satsning for å innfri de nasjonale miljømålene. Spesielt gjelder dette for gods, som er den transportformen som kan forventes størst vekst innenfor strekningen. Jernbanestrekningen Trondheim - Steinkjer er en del Nordlandsbanen, og det er behov for økt fremkommelighet og bedret kapasitet på denne for å bedre jernbanens konkurransedyktighet i forhold til veg for godstransporter mellom Sør og Nord-Norge.

Omlegging av E6 og til dels også jernbane forbi tettsteder vil bidra til reduserte lokale miljøutslipp.

De viktigste behovene for de primære interessentene er oppsummert på følgende måte:

- Behov for forutsigbar og redusert reisetid på strekningen for å oppnå en effektiv region, med ett arbeids-, skole- og kompetansemarked på aksene Trondheim - Steinkjer
- Behov for et robust, trafikksikkert og mindre sårbart transportsystem som sikrer pålitelige transporter
- Behov for separering av lokal- og fjerntrafikk

Regionale og lokale myndigheters behov er i KVVU-arbeidet uttrykt fra felles Fylkesplan der hovedmål for kommunikasjoner er uttrykt ved: Miljøvennlige, trygge og effektive kommunikasjoner. Gjennomgangen av behov ut i fra ulike innfallsvinkler munner ut i et prosjektutløsende behov om å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren Trondheim - Steinkjer. Bakgrunnen for dette prosjektutløsende behovet er Trøndelagsfylkenes ønske om tettere samarbeid mellom kommuner og fylker slik at det trønderske næringslivet blir konkurransedyktig med de beste internasjonale aktørene. Bedre infrastruktur er nødvendig for å redusere reisetider på strekningen for å kunne nå målsettingen om en styrket felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Et bedre transporttilbud krever at flere transportmidler er attraktive for reiser langs korridoren. Dette innebærer fleksibilitet i forhold til skifte av transportmiddel og at infrastruktur for ulike transportmidler blir bedre samkjørt og at rutetidene for de ulike formene for kollektivtransport blir bedre koordinert. Dette er en forutsetning for å kunne overføre trafikk fra personbil til kollektiv. Det er i tillegg behov for å øke trafikksikkerheten på strekningen. Behovet understøttes av nasjonale mål for trafikksikkerhet og den vedtatte 0-visjon.

Med basis i behovsanalysen og det prosjektutløsende behov, er det definert følgende samfunns mål for transportsystemet på strekningen Trondheim - Steinkjer:

***I 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.***

I KVVU arbeidet er det presentert 6 konsepter med ulik grad av investeringer. I tillegg beskrives 0-konseptet som er referansekonseptet som de andre konseptene skal vurderes mot. Konseptene skal utvikles for å oppnå målene fra målkapitlet, som igjen baserer seg på prosjektutløsende behov og viktige behov avdekket i behovsanalysen. Det er benyttet en firetrinns metodikk som hjelpemiddel for å komme frem til nye løsninger og kombinasjoner av løsninger.

Firetrinns metodikken innebærer at en skal vurdere tiltak som:

1. påvirker transporttetter og valg av transportmiddel
2. gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
3. forbedrer eksisterende infrastruktur
4. som omfatter nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur

De definerte målene for utredningen krever relativt store infrastrukturtiltak. Dette gjelder spesielt jernbanen hvor det må gjøres store investeringer for å få de ønskede effektene i forhold til redusert reisetid og økt frekvens.

De seks konseptene som presenteres er:

***Oversikt over konseptene som er presentert i KVVU-rapporten (Kilde: Statens vegvesen)***

Konsept	Kommentar
Referansekonseptet (0)	Dagens veg- og jernbanenett inklusive påbegynte prosjektet og prosjekter som ligger inne i NTP-perioden frem til 2014
Minimumskonseptet (0+)	Avkjørselssanering med tilhørende lokalvegnett, noe breddeutvidelse og sanering av planoverganger. Bompenger på veg for å redusere bilkjøring og reduserte kollektivtakster for å motivere trafikanter for å reise kollektivt.
Forbedringskonseptet (1-)	Utbedrer de mest kritiske sårbare punktene på veg- og jernbanenettet.
Moderniseringskonseptet (1)	Utbedrer de mest kritiske sårbare punktene på veg- og jernbanenettet og øker kapasiteten i veg- og jernbanenettet.
Jernbanekonseptet (2)	Kun tiltak på jernbanen slik at kapasiteten øker og sårbarhet reduseres.
Vegkonseptet (3)	Kun tiltak på veg, 4-felts veg Trondheim - Steinkjer.
Maksimumskonseptet (4)	Kombinerer tiltakene i konsept 3 og 4.

For en utfyllende beskrivelse av innholdet i de enkelte konsept henvises til KVVU-rapporten.

**Vurdering:**

Strekningen mellom Trondheim og Steinkjer er en viktig del av det nasjonale transportnettet, og effektene av foreslåtte utbedringstiltak vil ha positive effekter både regionalt og nasjonalt. Det er for eksempel en betydelig godstransport langs strekningen mellom landsdeler både på jernbane og på vei. Uforutsette hendelser vil derfor ha konsekvenser ut over regionale forhold, og utbedringer betraktes også som et nasjonalt anliggende. Det nasjonale perspektivet er også omtalt i KVVU-rapporten, men momentet kunne ha vært enda mer framtrødende enn det som er tilfelle i foreliggende rapport.

Konseptvalgutredningen munner ut i en anbefaling av moderniseringskonseptet (konsept 1) fordi dette vurderes å være best tilpasset forventet fremtidig transportterspørsel. Konseptet gir stor reisetidsreduksjon for både veg og bane. For jernbanen er reisetiden i dette konseptet ned mot målsettingen om 1 time forutsatt tilpasninger i stoppmønstre. Selv om maksimumskonseptet (konsept 4) vil gi en ytterligere reisetidsreduksjon uttrykkes i KVVU-rapporten at kostnadene vurderes å være for stor i forhold til nytten av ytterligere reisetidsreduksjon som oppnås i maksimums-konseptet. I KVVU-rapporten betraktes også moderniseringskonseptet å være best tilpasset forventede trafikkmengder på strekningen, og konseptet gir ønsket ulykkesreduksjon.

I rapporten konkluderes videre med at moderniseringskonseptet (konsept 1) har tilstrekkelige tiltak for å få den ønskede regionale utviklingen i regionen. Det er imidlertid andre effekter enn redusert reisetid som kan ha positive nasjonale og regionale effekter med noe økning av investeringene.

Reduserte kjørekostnader for næringstransport, positive regionale virkninger og reduserte ulykkeskostnader er eksempler på nytte som øker for konsept 4 sammenlignet med konsept 1. Dette er effekter som vil være av betydelig verdi for utviklingen i Innherredsregionen.

Hovedmålet for kommunikasjoner i felles fylkesplan er miljøvennlige, trygge og effektive kommunikasjoner. Konseptene som er vurdert har varierende men i hovedsak god måloppnåelse for trygghet og effektivitet. Miljøeffektene er ikke like gode, og både konsept 1 og 4 medfører økte utslipp. For begge disse konseptene oppnås imidlertid bedre lokalmiljø i tettsteder. Andelen kollektivtrafikk er beregnet til 11 % for konsept 1 og 11,5 % for konsept 4, men overføringen mellom transportmidler kan være underestimert i KVVU-rapporten. For strekningen mellom Steinkjer og Trondheim kan betydelig reduksjoner i reisetid oppnås, og en målrettet og ambisiøs satsning på kollektivtilbudet langs strekningen vil være i tråd med regionale planer. Begge konseptene vil beslaglegge forholdsvis store areal med dyrka mark, for konsept 1 - 600 daa og for konsept 4 - 900 daa.

Utbyggingsrekkefølge må vektlegge redusert sårbarhet og økt sikkerhet ved at blant annet E6 Kvithamar- Åsen gjennomføres i fase 1. Denne strekningen har høyest ulykkeskostnader. Tiltaket er også omtalt i gjeldende NTP og behovet på denne strekningen var sentralt for det lokale/regionale initiativet i forkant av KVVU-arbeidet. Også ombygging av E 6 i Koabjørnga der dagens veg er smal og svingete uten omkjøringsmuligheter, må prioriteres i fase 1.

Det har vært og er fortsatt en klar prioritering i Midt-Norge om elektrifisering av Trønderbanen. Dette er det enkelttiltaket som har høyest prioritet langs strekningen, og det er avgjørende viktig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, blant annet på grunn av NSB's planlagte nyanskaffelse av togmateriell. Elektrifisering av Trønderbanen vil også gi betydelig reduksjon i utslipp av klimagasser og dessuten gi grunnlag for å realisere redusert reisetid med tog på strekningen.

I konseptvalgutredningen er det lagt til grunn delvis bompengefinansiering av veginvesteringene. Det er også vurdert mulig kryssfinansiering veg/bane med bompenge, men rapporten viser til at det forutsettes omfattende juridiske og økonomiske forarbeider for å avklare om en slik løsning er mulig. Foreløpige beregninger i rapporten tyder på et inntekspotensial fra bompenge på 60 - 85 % av veginvesteringene i konsept 1 og 50 - 70 % i konsept 4. Beregningene som er gjennomført bygger på et sett av forutsetninger, og i denne fasen av arbeidet er en aksept for bompenge et viktig grunnlag for det videre planarbeidet.

KVVU-arbeidet er gjennomført med et 30-årsperspektiv som innebærer realisering av tiltak innen 2040. Dette innebærer at utbedringen gjennomføres over en svært lang tidsperiode, og det er ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.

### **Konklusjon.**

For å oppnå en ønsket fremtidsrettet utvikling innenfor Innherredsregionen, må prinsippene i maksimumskonseptet (konsept 4) legges til grunn som den langsiktige strategi for utvikling av transportløsning for veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer.

De investeringer som skal gjøres er investeringer for svært lang tid framover, og dermed viktig for de muligheter hele regionen har for utvikling lang tid framover. I sum er regionen i norsk målestokk en tett befolket region, med utstrakt mobilitet allerede i dag. Det er derfor viktig at det også uttrykkes en tydelig forventning om framdrift, slik at de helhetlige løsningene materialiserer seg i tråd med de målsettinger som er satt. Derfor er forventning om realisering av hovedandelen av tiltak i perioden 2014 – 2023 nødvendig.

Administrasjonssjefen har registrert at de kjente politiske signalene i Nord-Trøndelag også peker på konsept 4 som det riktige og framtidsrettede konseptet, og at det i denne politiske debatten også er åpnet for vurderinger av bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av utvikling av jernbanenettet. Dette perspektivet må derfor også bringes fram fra regionen som en mulighet.

Det er viktig at regionen, de kommuner som innledningsvis er nevnt, står fram med samlet styrke i denne saken. Mobiliteten i regionen berører alle kommunene, og de framtidsrettede løsningene må ivareta at mobiliteten går både nord-sør og sør-nord. Dette er viktig for mulighetene for samfunnsmessig positiv utvikling av hele regionen, ikke minst med tanke på muligheten for kompetanse å forflytte seg på en sikker og effektiv måte begge veger i regionen.

KVUs konklusjoner og vurderinger, hvor moderniseringskonseptet (konsept 1) framheves, kan bygges ut til et realistisk alternativ mellom konsept 1 og 4 for å gi robusthet for den framtidige samfunnsutviklingen. Dette uten at kostnadsnivået blir fullt ut som i konsept 4.

Konsept 1 er kostnadsberegnet til kr 23,7 mrd, mens konsept 4 er kostnadsberegnet til kr 30,8 mrd. Differansen er kr 4,3 mrd for jernbane og kr 3,8 mrd for veg. En realistisk forventning til investeringer og utvikling kan etter administrasjonssjefens vurdering være at det ut fra den beskrevne basisen i konsept 1 legges til kr 4,3 mrd for jernbaneutvikling. Investeringer i jernbane blir da lik det nivået som ligger i konsept 4.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn konsept 1 legger opp til (med to-/trefeltsveg med midtdeler på strekningen Steinkjer-Stjørdal). Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger, hvor trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Det vil tilsa at noe av differansen i de to konseptene mht kostnader for vegutvikling (differanse kr 2,8 mrd) ikke blir så stor ved at det etableres en standard på tre-fire kjørefelt på strekningen Steinkjer – Trondheim. Dette er en realistisk og nødvendig ambisjon.

Rekkefølgen på tiltakene i tråd med KVUs anbefaling, men viktigheten av kontinuitet i arbeidet må understrekes.



## Frivilligplan for Verdal 2012-2015

<b>Saksbehandler:</b> Ingvild Aasen <b>E-post:</b> ingvild.aasen@verdal.kommune.no <b>Tlf.:</b> 74048235	<b>Arkivref:</b> 2011/7956 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité mennesker og livskvalitet	23.11.2011	9/11
Verdal formannskap	24.11.2011	88/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	93/11

### Rådmannens innstilling:

Frivilligplan Verdal 2012-2015 vedtas.

### Vedlegg:

Frivilligplan for Verdal 2012-2015

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

### Saksopplysninger:

I 2007 kom Regjeringens Frivillighetsmelding, Stortingsmelding(Stm.) nr.39(2006-2007) "Frivillighet for alle". Meldingen tok for seg ulike områder hvor frivillig innsats spiller en betydelig rolle for samfunnet, og pekte blant annet på følgende (kap.26.6. s. 198): "Det er en mangel på samlet frivillighetspolitikk i kommunene, og også manglende forståelse for hvilken rolle frivillige virksomheter kan og bør spille i kommunene". Dette var bakgrunnen for at det i forbindelse med ordf rersamarbeidet "Byer i Midt-Norge"(ni bykommuner) ble initiert et prosjekt for utforming av en frivillighetspolitikk i hver av de ni kommunene.

Kommunene søkte høsten 2008 om økonomiske midler til å starte samarbeidsprosjektet. Etter positiv tilbakemelding fra Kirke- og kulturdepartementet, med regionale utviklingsmidler og egenandeler fra hver kommune, ble samarbeidsprosjekt "Fra pilot til skvadron" etablert.

Hovedmålsetting med prosjektet var at hver av de ni byene på ulike måter skulle utarbeide en plan for frivillighetspolitikk forankret i kommunalt planverk.

### Lokalt prosjekt:

Driftskomiteen i Verdal vedtok høsten 2009 at kommunen skulle delta i prosjektet. Det ble etablert en lokal prosjektgruppe med representanter fra frivillige lag og organisasjoner og fra kommunen. Verdal frivilligsentral ble forespurt om å lede prosjektet. De som har deltatt i prosjektet er:

Lokal styringsgruppe: Driftskomiteen.

Prosjektansvarlig: Virksomhetsleder kultur, Ingvild Aasen

Prosjektleder: Daglig leder av Verdal Frivilligsentral, Marita Nergård Gustad (I perioden 18.05.10-01.01.11 vikarierte Trygve Nervik som prosjektleder.)

Prosjektgruppa:

Marit Halvorsen, Styggdalsnemnda (Verdal Teaterlag)

Kari Lundsvoll, Verdal Idrettsråd

Svenn Balgård, representant skolekorpene

Linda Barøy, Helse og omsorg, Verdal kommune

Lars Einar Karlsen, Ressurssenter oppvekst, Verdal kommune

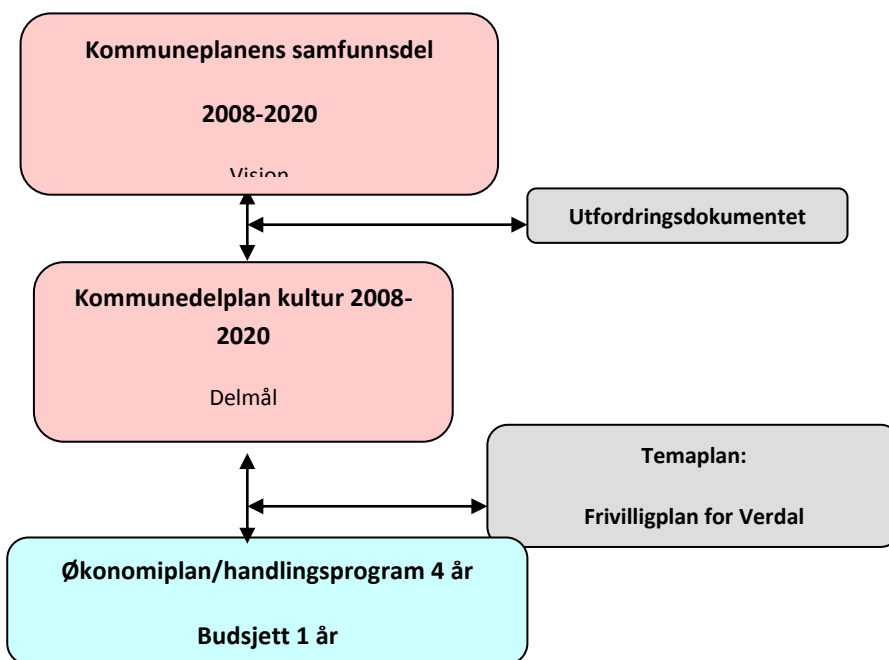
Rune Dillan, Kulturtjenesten, Verdal kommune

Dina von Heimburg, Folkehelsekoordinator, Innherred samkommune.

### Sammenheng med andre kommunale planer:

I kommuneplanens samfunnsdel (2008-2020) står det flere mål og veivalg om å styrke frivilligheten og legge til rette for frivillig innsats på flere områder. Dette er de overordnede mål og veivalg for Verdal kommune, og dermed også for "Frivilligplan for Verdal 2012-2015".

Planen får status som en temaplan under "Kommunedelplan kultur".



Frivilligplanen har også grunnlag i følgende andre kommunale planer:



- Rehabiliteringsplanen 2008-2011
- Tverrfaglig forebyggingsplan for barn fra fødsel til skolealder 2007-2011
- Tidlig og samordnet innsats overfor barn og unge 6 – 16 år i Verdal kommune
- Samordnet innsats overfor ungdom i alderen 16-23 år

Planutkastet har vært lagt ut til offentlig ettersyn før politisk behandling. Det kom ikke inn noen uttalelser.

### **Vurdering:**

Dette er den første politiske planen i Verdal kommune hvor en samlet ser på kommunens samhandling med frivillig sektor. Frivilligplanen sin hensikt er å bidra til at offentlig og frivillig sektor skal samarbeide mer og bedre. Den må ses på som starten på en prosess, og ikke et endelig produkt.

Frivilligplanen kommer med forslag til mål og tiltak. Alle frivillige lag og organisasjoner og kommunale enheter har vært invitert til å bidra i prosessen. Alle aktørene som er nevnt har ikke vært direkte med i utformingen av tiltakene. Frivilligplanen må derfor ses på som retningsgivende og ikke en plan som er forpliktende på tiltaksnivå.

Frivilligsentralen har sammen med andre aktører fått ansvar for å følge opp tiltakene så langt det lar seg gjøre. Men tiltak må også gjerne bli gjennomført uten at frivilligsentralen har noen rolle i det. Tiltak som skal gjennomføres, og som krever kommunale midler, må innarbeides i kommunens økonomiplan.

På bakgrunn av prosjektarbeidet utarbeidet prosjektgruppen et forslag til en tiltaks- og handlingsplan for frivillighetspolitikken i Verdal kommune. Prosjektgruppen har gjort et vel gjennomført arbeid, og levert en plan som gir et bra grunnlag for det videre arbeidet med tilrettelegging for frivillig sektor.



**Bygging av veger og VA-anlegg Ørin Sør - Fættavegen - Finansiering**

<b>Saksbehandler:</b> Bård Kotheim	<b>Arkivref:</b> 2009/6784 - /
<b>E-post:</b> baard.koheim@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 74048527	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komite plan og samfunn i Verdal	22.11.2011	17/11
Verdal formannskap	24.11.2011	87/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	94/11

**Rådmannens forslår at komite plan og samfunn innstiller slik ovenfor formannskap og kommunestyre:**

1. Verdal kommunestyre godkjenner utbygging av veg og ledningsanlegg Ørin Sør – Fættavegen innenfor en kostnadsramme på 12,0 mill.kr.
2. Investeringskostnader på 8,0 mill.kr. finansieres over ordinært investeringsbudsjett vann/avløp.
3. Resterende beløp pålydende 4,0 mill.kr. finansieres ved bruk av ubundet kapitalfond.
4. Rådmannen gis fullmakt til å gjøre de nødvendige budsjettjusteringer.

**Vedlegg:**

- Forslag til reguleringsplan

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

**Saksopplysninger:**

Fættan har i flere år vært lovd tilknytning til offentlig avløpsnett. I den forbindelse er det også planlagt utskifting av den gamle vannledningen nedover til området. I tillegg er det et stort behov for opparbeidelse av industriarealet Ørin sør. Det er for tiden aktuelle interessenter for feste av tomt på området. Dette innebærer at infrastrukturen for området må bygges ut.

Ut fra dette foreslår rådmannen utbygging av infrastruktur for industriområdet Ørin sør samt 1.etappe på vann/avløpsanlegg Fættan.

#### Anlegget omfatter følgende:

- Ny industrigate med tilhørende VA-anlegg for utvidelse av Ørin industriområde i sørlig retning. Gata tar av fra Venusvegen og har en lengde på ca. 650 m.
- I denne gata legges også en 315 reservevannledning fram til Fættavegen. Denne ledningen skal senere forlenges fram til Rinnelva og sammenkobles med Levanger vannverk.
- Venusvegen skal forlenges fram til Fættavegen, lengde 450 m, som ny adkomst til Fættan. Ny kloakkledning og vannledning til Fættan blir lagt i samme veg. Veggen vil bli anlagt med fortau. Planovergang over jernbanelinje må også anlegges.
- Kostnadsoverslag er satt opp i samarbeid med RG-Prosjekt A/S ut i fra erfaringspriser fra tilsvarende anlegg. Anbudsinnhenting vil gi eksakte kostnader.

#### Kostnader:

- Ledningsgrøfter:	1,7 mill.kr
- Avløpsanlegg:	1,6 mill.kr
- Vannledningsanlegg:	1,6 mill.kr
- Kloakkpumpestasjon:	0,6 mill.kr
- Vegarbeid:	4,0 mill.kr
- <u>Planovergang:</u>	<u>0,3 mill.kr</u>
- Sum:	9,8 mill.kr
- Planlegging/byggeledelse:	0,6 mill.kr
- 5 % rigg:	0,5 mill.kr
- <u>10 % uforutsett:</u>	<u>1,1 mill.kr</u>
- <u>Totalt:</u>	<u>12,0 mill.kr</u>

#### Forslag til finansiering:

- Investeringsmidler spredt avløp:	4,0 mill.kr
- Investeringsmidler hovedplan vannforsyning:	4,0 mill.kr
- <u>Bruk av kapitalfondet til finansiering av veg:</u>	<u>4,0 mill.kr</u>
- <u>Totalt:</u>	<u>12,0 mill.kr</u>

#### **Vurdering:**

Verdal kommune har for tiden et stort behov for opparbeidelse av mer industriareal. Det er for tiden en aktuell interesse for feste av areal på Ørin sør. Før det kan skje må nødvendig infrastruktur opparbeides. Fættaområdet har i tillegg flere år vært lovt tilknytning til offentlig avløpsanlegg. Ut fra det ovennevnte anbefaler rådmannen at industriområdet Ørin sør opparbeides og at Venusvegen forlenges fram til dagens Fættavegen innenfor en kostnadsramme på 12,0 mill.kr. Utbygging av vann og avløpsanlegg videre til Fættan tas i en senere etappe med forventet anleggstart i 2013.



**Ny behandling - Reglement for folkevalgtes arbeidsvilkår i Verdal kommune - valgperioden 2011-2015**

<b>Saksbehandler:</b> Line Therese Ertsås	<b>Arkivref:</b> 2011/6548 - /
<b>E-post:</b> line.ertsas@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 74048250	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	24.11.2011	89/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	95/11

**Rådmannens innstilling:**

1. Kommunestyret vedtar "Reglement for folkevalgtes arbeidsvilkår i Verdal kommune – valgperioden 2011-2015".
2. Endelig størrelse på grunnlag for godtgjøring for ledere i komiteene blir:  
Komite plan og samfunn:  
Komite mennesker og livskvalitet:

**Vedlegg:**

1. Gjeldende reglement.
2. Utkast til nytt reglement for valgperioden 2011-2015 (endring nedsatt gruppe er enige om er inntatt i dette).
3. Samlet saksframstilling av formannskapssak nr. 72/11.

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

**Saksopplysninger:**

Saken ble lagt fram i formannskapets møte 27. oktober 2011, der det ble fattet følgende vedtak:

“Saken utsettes.

Det oppnevnes gruppe for gjennomgang av nytt reglement.

Forslag til gruppe: Gruppelederne”

Gruppen har hatt to møter og blitt enig om følgende endring i administrasjonens forslag til nytt reglement:

**Pkt. 3.1 – Ordførerens godtgjøring**

Ordførerens godtgjøring følger lønn til stortingsrepresentanter til enhver tid. Dagens ordføregodtgjøring fryses inntil stortingsrepresentantenes lønn har tatt igjen ordførers godtgjøring. Ordfører gis verken fast- eller møtegodtgjøring som leder eller medlem av utvalg, råd eller nemnder.

Til opplysning så har stortingsrepresentantene en godtgjøring pr. 01.05.11 på kr 750.900,-. Ordfører godtgjøring er pr. 01.05.11 på kr 772.600,-.

For øvrig er gruppen enig om at administrasjonens forslag til reglement legges fram til behandling, med ovennevnte endring, og at alternative forslag fremmes i formannskapetets møte.

Endringer/suppleringer gjort i administrasjonens forslag forhold til gjeldende reglement vil dere finne i vedlagte samlet saksframstilling. Det er i tillegg gjort en del språklige endringer for å forbedre dokumentet.

Rådmann legger med dette fram saken for formannskapet som bes innstille overfor kommunestyret å vedta framlagte reglement og fastsette endelig størrelse på godtgjøring av komiteledere.



**Valg av valgstyre/samevalgstyre med leder og nestleder for valgperioden 2011-2015**

<b>Saksbehandler:</b> Line Therese Ertsås	<b>Arkivref:</b> 2011/8757 - /
<b>E-post:</b> line.ertsaa@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 74048250	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	10.11.2011	80/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	96/11

**Saksprotokoll i Verdal formannskap - 10.11.2011**

**BEHANDLING:**

Ved votering ble rådmannens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

**INNSTILLING:**

1. Formannskapet oppnevnes som valgstyre/samevalgstyre for valgperioden 2011-2015.
2. Ordfører og varaordfører oppnevnes som henholdsvis leder og nestleder av valgstyre/samevalgstyret.
3. Oppgavene i forbindelse med sametingsvalget legges til valgstyret.

**Rådmannens innstilling:**

1. Formannskapet oppnevnes som valgstyre/samevalgstyre for valgperioden 2011-2015.
2. Ordfører og varaordfører oppnevnes som henholdsvis leder og nestleder av valgstyre/samevalgstyret.
3. Oppgavene i forbindelse med sametingsvalget legges til valgstyret.

**Vedlegg:**

Ingen

## **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

## **Saksopplysninger:**

Etter valglovens av 28.06.2002 nr. 57 § 4.1 skal kommunestyret selv velge valgstyre. I § 17 i forskrift om valg av sameting av 19.12.2008 står det følgende om valg av samevalgstyre:

*”(1) I de kommunene som har 30 eller flere i valgmannstallet skal det være et samevalgstyre som velges av kommunestyret selv. I de kommunene som har færre enn 30 manntallsførte fungerer valgstyret som samevalgstyre.*

*(2) De stemmestyrer som er oppnevnt i medhold av valgloven § 4-2, skal også fungere ved stemmegivningen til sametingsvalget. ”*

Ved forrige valg til sameting var det under 30 manntallsførte i sametingets valgmanntall i Verdal kommune.

Ved valg av valgstyre må kravet om at begge kjønn skal være representert være oppfylt. Formannskapet valgt for perioden 2011-2015 oppfyller kravet om kjønnsbalanse.

Rådmann vil derfor foreslå at formannskapet blir valgstyre/samevalgstyre for valgperioden 2011-2015.



**Kommunalt klageorgan for valgperioden 2011-2015 i Verdal kommune**

<b>Saksbehandler:</b> Line Therese Ertsås <b>E-post:</b> line.ertsas@verdal.kommune.no <b>Tlf.:</b> 74048250	<b>Arkivref:</b> 2011/8760 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	10.11.2011	79/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	97/11

**Saksprotokoll i Verdal formannskap - 10.11.2011**

**BEHANDLING:**

Ole Gunnar Hallager og Berit Musum fremmet på vegne av alle partiene i formannskapet slikt forslag til vedtak:

1. Det opprettes et kommunalt klageorgan bestående av fem medlemmer og fem personlige varamedlemmer.
2. Følgende medlemmer med personlige varamedlemmer:

Medlemmer:

Bjørn Iversen  
Kristin Johanne Hildrum  
Tor-Petter Abelsen  
Pål Sverre Fikse  
Anne Grete Valbekmo

Personlige varamedlemmer:

Ole Gunnar Hallager  
Astrid Tromsdal  
Ove Morten Haugan  
Marit Voll Skrove  
Berit Musum

Det ble først votert over punkt 1 i forslaget som ble enstemmig vedtatt.

Det ble deretter votert over medlemmer som ble enstemmig vedtatt.

Til sist ble det votert over personlige varamedlemmer som ble enstemmig vedtatt.

**INNSTILLING:**

1. Det opprettes et kommunalt klageorgan bestående av fem medlemmer og fem personlige varamedlemmer.
2. Følgende medlemmer med personlige varamedlemmer:

Medlemmer:

Bjørn Iversen  
Kristin Johanne Hildrum  
Tor-Petter Abelsen  
Pål Sverre Fikse  
Anne Grete Valbekmo

Personlige varamedlemmer:

Ole Gunnar Hallager  
Astrid Tromsdal  
Ove Morten Haugan  
Marit Voll Skrove  
Berit Musum



**Vedlegg:**

Samlet saksframstilling kommunestyresak 16/10.

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

**Saksopplysninger:**

Verdal kommunestyre opprettet nytt kommunalt klageorgan i sitt møte 1. mars 2010. Dette klageorganet skal ivareta all kommunale klagebehandling, hvis ikke annet framgår av lov. Som medlemmer ble oppnevnt formannskapetets medlemmer med personlige varamedlemmer.

Rådmannens tilråding ved opprettelse av dette klageorganet var at kommunestyret oppnevnte 5 medlemmer med 5 varamedlemmer. Dette ut i fra at det bør være et tydelig skille mellom ordinære politiske saker og klagesaker.

I den tiden som har gått etter opprettelsen har administrasjonen fått en del tilbakemeldinger om at formannskapet synes å være et for stort til å fungere som klageorgan. Det vises også til vedlagte samlet saksframstilling av kommunestyresak 16/10.

Saken legges med dette fram for formannskapet og rådmannen ber formannskapet innstille overfor kommunestyret på størrelsen på organet i tillegg til medlemmer og varamedlemmer til kommunalt klageorgan.



## Oppnevning av forretningsførende overformynder for valgperioden 2011-2015

<b>Saksbehandler:</b> Line Therese Ertsås <b>E-post:</b> line.ertsas@verdal.kommune.no <b>Tlf.:</b> 74048250	<b>Arkivref:</b> 2007/11003 - /033
--	---------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	24.11.2011	91/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	98/11

### Rådmannens innstilling:

1. Inga Astrid Hildrum oppnevnes som forretningsførende overformynder for perioden 01.01.2012-31.12.2015 (eller fram til overformynderiet blir overført til den nye vergemålsmyndigheten).
2. Følgende velges som varamedlemmer til overformynderiet i perioden 31.12.2013:

### Vedlegg:

Samlet saksframstilling av kommunestyresak 127/08.  
Brev datert 23.08.11 fra Justis- og politidepartementet.

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

### Saksopplysninger:

Det vises til samlet saksframstilling i sak 127/08 der rådmann begrunner sitt valg om at kommunestyre velger en kommunalt ansatt som forretningsførende overformynder.

Overformynderiet i Verdal har slik sammensetning:

Overformyndere:

Inga Astrid Hildrum - funksjonstid fram til 31.12.2011  
Bjørn Kjesbu - funksjonstid fram til 31.12.2013

Varamedlemmer:

Berit Gustad Nessø - funksjonstid fram til 31.12.2011  
Tor-Petter Abelsen - funksjonstid fram til 31.12.2011

Overformynder velges for en periode på 4 år, mens de to varamedlemmene velges for 2 år om gangen, dvs. med funksjonstid fram til henholdsvis 31.12.2015 og 31.12.2013.

Når det nye vergemålsloven trer i kraft vil vergemålsmyndigheten hos fylkesmannen overta overformynderiets oppgaver. Det er ikke besluttet når den nye loven vil bli ikraftsatt, men det er klart at dette ikke vil skje 01.01.2012. Dette betyr at kommunen må oppnevne overformynder for perioden 01.01.2012-31.12.2015.

Justis- og Politidepartementet gjør også kommunen oppmerksom på at det i den nye loven er inntatt noen overgangsbestemmelser om at overformynderiets oppgaver består inntil dagens oppgaver er slutført eller overført til den nye vergemålsmyndigheten. Dette vil for eksempel være å avslutte regnskap for midler til forvaltning og kontroll av vergene og hjelpevergenes regnskaper.

Rådmann ber med dette formannskapet innstille på at Inga Astrid Hildrum oppnevnes som forretningsførende overformynder og at det i møtet fremmes forslag på 2 varamedlemmer til overformynderiet.



**Britt Tove Klevmo - søknad om permisjon fra politiske verv i perioden november 2011 - november 2013**

<b>Saksbehandler:</b> Line Therese Ertsås	<b>Arkivref:</b> 2011/8837 - /
<b>E-post:</b> line.ertsas@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 74048250	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	10.11.2011	82/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	99/11

**Saksprotokoll i Verdal formannskap - 10.11.2011**

**BEHANDLING:**

Høyre v/Anne Grete Valbekmo fremmet følgende til pkt. 3:

3. vara i formannskapet Charlotte F. Aakerhus.

3. vara i samkommunestyret Charlotte F. Aakerhus.

Ved votering ble rådmannens forslag til vedtak og forslaget fra Høyre enstemmig vedtatt.

**INNSTILLING:**

1. Kommunestyret imøtekommer søknaden fra Britt Tove Klevmo om permisjon fra kommunale verv i perioden november 2011 – november 2013.
2. Charlotte Fættén Aakerhus rykk inn som fast medlem i kommunestyret for Høyre fram til 01.11.13.
3. Ny 3. vara i formannskapet i permisjonstiden: Charlotte F. Aakerhus  
Ny 3. vara i samkommunestyret i permisjonstiden: Charlotte F. Aakerhus.

**Rådmannens innstilling:**

1. Kommunestyret imøtekommer søknaden fra Britt Tove Klevmo om permisjon fra kommunale verv i perioden november 2011 – november 2013.
2. Charlotte Fættén Aakerhus rykk inn som fast medlem i kommunestyret for Høyre fram til 01.11.13.
3. Ny 3. vara i formannskapet i permisjonstiden:  
Ny 3. vara i samkommunestyret i permisjonstiden:

## **Vedlegg:**

Ingen

## **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

## **Saksopplysninger:**

I e-post datert 03.11.11 søker Britt Tove Klevmo om permisjon fra sine kommunale verv for Høyre i 2 år pga utdanning og familiær situasjon.

Britt Tove Klevmo er for inneværende kommunevalgperiode innvalgt som medlem i følgende utvalg:

- Kommunestyret

og vara til følgende utvalg:

- Formannskapet.
- Samkommunestyret.

Høyre har følgende medlemmer/varamedlemmer i:

Formannskapet:

Medlem:

Anne Grete Valbekmo

Varamedlemmer:

1. Knut Snorre Sandnes
2. Arild Kvernmo Pedersen
3. Britt Tove Klevmo

og i samkommunestyret:

Medlem:

Anne Grete Valbekmo

Varamedlemmer:

1. Knut Snorre Sandnes
2. Silje Sjøvold
3. Britt Tove Klevmo

Kommunelovens § 15 nr. 2 har slik ordlyd:

“Kommunestyret eller fylkestinget kan etter søknad fritta, for et kortere tidsrom eller for resten av valgperioden, den som ikke uten uforholdsmessig vanskelighet eller belastning kan skjømte sine plikter i vervet.”

Rådmannen vil ut fra dette tilrå at søknad om permisjon for perioden november 2011 til 1. november 2013 imøtekommes.

Høyre bes i møte fremme forslag på varamedlem i ovennevnte utvalg. Her må det tas hensyn til kjønnskoteringsreglene.



## Verdal kommune

### Sakspapir

#### Møteplan 2012 - Verdal kommune

<b>Saksbehandler:</b> Line Therese Ertsås	<b>Arkivref:</b> 2011/9470 - /
<b>E-post:</b> line.ertsas@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 74048250	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	24.11.2011	90/11
Verdal kommunestyre	28.11.2011	100/11

#### Rådmannens innstilling:

1. Administrasjonens forslag til møteplan for komiteene, administrasjonsutvalget, formannskapet og kommunestyret for 2012 vedtas.
2. Formannskapets møter starter som hovedregel kl. 10.00, kommunestyrets møter kl. 18.00 og komitemøtene kl. 09.00.

#### Vedlegg:

Forslag til møteplan for 2012.

#### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

#### Saksopplysninger:

I arbeidet med møteplan er det tatt hensyn til at torsdag som hovedregel er møtedag for formannskapet, mandag for kommunestyret, tirsdag for komite plan og samfunn og onsdag for komite mennesker og livskvalitet. Unntak fra dette er kommunestyrets møte i mai som kommer på en tirsdag pga. av pinsen og formannskapets møte i slutten av november som kommer på en mandag pga. KS sin høstkonferanse som er uken før.

Det er videre kommet signal på at formannskapets møter bør starte kl. 10.00. Rådmann foreslår derfor at dette blir tatt til følge.

Det vil i løpet av året bli avviklet temamøter i kommunestyret, bl.a. i forbindelse med planstrategi og økonomiplan. Dette vil tilpasses og tas i forbindelse med ordinære møter og kommunestyrets møter vil da starte f.eks. kl. 17.00.