



Verdal kommune
Møteinnkalling

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg: Verdal kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 12.12.2011
Tid: 16:00 OBS Merk tid.

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til rådmannskontoret på telefon 74 04 82 57 eller på e-post: line.ertsaa@verdal.kommune.no.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Vi starter kl. 16.00 med en middag på spiserommet. Møtestart blir kl. 16.45.

Taletid på sak 103/11 Budsjett 2012 og økonomiplan 2012-2015:

Hovedinnlegg 10 min. for hvert partis hovedtaler. Referering av forslag kommer i tillegg. Evt. nytt innlegg 2 min.

Øvrige talere 4/2 min. som vanlig. Unntak: de 2 partiene som har ett medlem hver får 10/4 min.

Verdal, 5. desember 2011

Bjørn Iversen
ordfører (s)

Sakliste kommunestyrets møte 12. desember 2011

Saksnr	Innhold
PS 102/11	Godkjenning av møteprotokoll
PS 103/11	Budsjett 2012 og Økonomiplan 2012-2014 - Verdal kommune
PS 104/11	Regional transportplan - høring
PS 105/11	Kontrollutvalgets årsplan/møteplan for 2012
PS 106/11	Valg av leder og nestleder i tillegg til supplerer av medlem i Bygdeboknemnda
PS 107/11	Valg av innvandrerråd for perioden 2011-2015
PS 108/11	Orientering



Budsjett 2012 og Økonomiplan 2012-2015 - Verdal kommune

Saksbehandler: Arnstein Kjeldsen	Arkivref: 2011/9243 - /
E-post: arnstein.kjeldsen@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048255	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	22.11.2011	15/11
Komité mennesker og livskvalitet	23.11.2011	8/11
Verdal Administrasjonsutvalg	24.11.2011	9/11
Verdal formannskap	24.11.2011	86/11
Verdal kommunestyre	12.12.2011	103/11
Verdal arbeidsmiljøutvalg	21.11.2011	40/11

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 24.11.2011

BEHANDLING:

Utdelt i møtet:

- Protokoll fra komite plan og samfunn
- Protokoll fra komite mennesker og livskvalitet
- Protokoll fra arbeidsmiljøutvalget
- Uttalelse fra rådet for likestilling av funksjonshemmede.

FRP v/Berit Musum fremmet følgende alternativt forslag til vedtak:

ALTERNATIVT BUDSJETT FRA VERDAL FRP

1.0 INNLEDNING

Verdal FRP mener forslag til Budsjett for 2012 og Økonomiplan fram til 2015, er et grundig og godt gjennomarbeidet dokument. Likevel, er det flere disponeringene i det foreslåtte budsjettet, som bryter med FRPs politiske prinsipper. Verdal FRP foreslår derfor følgende endringer til budsjett og  konomiplan:

2.0 TRAPPE NED EIENDOMSSKATT TIL NULL

Kommunestyret gir Rådmannen i oppdrag å balansere budsjett-justeringer, for å trappe ned eiendomsskatten til null, i løpet av planperioden:

3,5 promille i 2012,

2,5 promille i 2013,

1,5 promille i 2014

Null eiendomsskatt i 2015

3.0 FRIGJØRE KAPITAL & AREAL – LEIE MOT   EIE

Kommunestyret gir Rådmannen i oppdrag å utrede følgende:

3.1 Selge deler av kommunens bygningsmasse for å betale ned gjeld.

3.2 Opprette rammeavtaler: Leie kontorlokaler og møtelokaler, mot å eie.

3.3 Finne en modell for salg av kommunes bolig-portefølge til Verdal Boligselskap AS

3.4 Lage et felles prospekt for salg av Herredshuset, Rådhuset og Helsestasjonen.

3.5 Vurdere salg av Ørmelen barneskole opp mot opprustning/etterslep vedlikehold.

I tillegg til å frigjøre kapital, vil driftsutgiftene med dette kunne reduseres betydelig. Dette vil også frigjøre et betydelig areal i sentrum for å lette trykket i dagens boligmarked.

4.0 KONKURRANSEUTSETTING

Kommunestyret gir Rådmannen i oppdrag å utrede en konkurranseutsetting av kommunale tjenester, drift og støttefunksjoner, innen følgende sektorer.

4.1 Renhold

4.2 Teknisk

4.3 Sykehjem

4.4 Hjemmehjelp

Rådmannen kan også fremme andre aktuelle områder for anbud / konkurranseutsetting.

MÅL: *Ved å finne "beste praksis" innenfor disse fire områdene, kan ca. 51 mill. kroner frigjøres til å styrke tjenestetilbudet i 2015.*

Trinnvis effektiviseringsgrad:

- *2012: Frigjøre ca. 13 mill. Kroner*
- *2013: Frigjøre ca. 26 mill. Kroner*
- *2014: Frigjøre ca. 39 mill. Kroner*
- *2015: Frigjøre ca. 51 mill. Kroner*

Frigjorte ressurser tilsvarer drift av 80 nye sykehjemsplasser, eller 100 kommunale årsverk.

Målsetting for frigjøring av midler ved konkurranseutsetting:

- *Renhold: 3 mill. Kr.*
- *Teknisk: 11 mill. Kr.*
- *Sykehjem: 10 mill. Kr.*
- *Hjemmehjelp: 27 mill. Kr.*

5.0 KOMMUNESAMMENSLÅING – AVSLUTTE ISK

Kommunestyret bestiller en konsekvens-utredning som skal inn i 2012-budsjettet, for kommunesammenslåing av Levanger og Verdal. Konsekvenser av sammenslåing skal måles opp mot konsekvenser for avslutning av det 8 år lange forsøket på ISK-samarbeid. Hvor mye mer penger/ressurser, kan bli frigjort til direkte tjenesteyting og hvor mye indirekte tjenesteyting kan kuttes? Hvordan ivareta kompetanse og fagmiljø ved en evt. reversering? Hvor stor er effektiviseringsgevinsten, når morkommuner og samkommune, er rensket fra organisasjonskartet? Konsekvensutredningen skal være et objektive og tydelige "pluss/minus-underlag" for en folkeavstemming i juni 2013.

6.0 BOLIG-KONTOR

Behovet for et boligkontor, blir stadig tydeligere. Rådmann skal prioritere å finne en hensiktsmessig lokalisering i løpet av 2012 og midler til drift av dette.

7.0 KULTURSKOLEN

Kommunestyret ber Rådmannen å finne midler i budsjettet for å avvikle ventelisten på kulturskolen. Barn og unge skal gis muligheter til realisere sine interesser. Mestring og motivasjon henger tett sammen. Dette har stor forebyggende verdi.

8.0 UNGDOMMENS HUS

Kommunestyret ber Rådmannen øke budsjettpost fra 0,5 mill. til 1 mill. Integreres i nyskolen.

9.0 SKATEPARK

Kommunestyret gir Rådmannen i oppdrag å finne en løsning der kommuens andel er 0,5 mill og overstigende midler til skatepark, innhentes fra sponsorer.

10.0 SMÅBÅTHAVN PÅ HAVFRUA

Kommunestyret bestiller i 2012, en utredning som skal avklare alle tiltak, potensielle synergieffekter, omreguleringer og kostnader, samt finansieringsmodeller for realisering av småbåthavn vest for Havfrua.

11.0 FELLES MILJØSTASJON

Kommunestyret ber administrasjonen om å finne en løsning for felles miljøstasjon for Levanger og Verdal. Legge ned miljøstasjonen på Ørin og slå sammen tjenesten på Mule. Frigjøre industriareal i et alle rede presset Ørin. Tilgjengelig, hver dag.

12.0 KØFRI ØRIN

Kommunestyret ber rådmannen finne midler for å forskuddtere utbygging av tofeltsvei fra Ørin, for å redusere kødannelse i rushtida. Gang og sykkelsti bør også bygges ut for å ytterligere å legge til rette sikker ferdsel for myke trafikanter.

13.0 EN MILL. FRA UTVIKLING TIL BARNVERN

Kommunestyret ber rådmannen omdisponere midler i Tiltaksplan drift (ref. 7.1) og flytte 1 mill. kroner fra "Utviklingsprosjekt, tilskudd til miljø og bolystfremmende tiltak" over til "Stillinger barnevernet".

14.0 UTVIKLING STIKLESTAD

Kommunestyret ber rådmannen omdisponere midler i Tiltaksplan investering (ref. 7.2) og flytte 2 mill. kroner fra "Utvikling Stiklestad" over til "To-feltsvei Ørin" (ref. 12.0 i FRPs alternative forslag). "

Senterpartiet/Høyre fremmet følgende alternativt forslag:

1. Barnevernet økes med en stilling fra 2012.
2. Normen for voksentetthet i barnehagene settes til 6,0.
- 3.inntekt på eiendomsskatten skal ikke overstige 28 mill. Bunnfradraget settes til kr 300.000,-. Promillesatsen settes til 3,5 % generelt.
4. Rådmann bes finne inndekning for utgiftene for punkt 1, 2 og 3.
5. Budsjett og økonomiplan 2012-2015 vedtas med endringer jfr. Pkt. 1-4.

Verdal Arbeiderparti og Verdal Kristelig Folkeparti fremmet følgende verbalforslag:

1. Bofellesskap
Verdal Arbeiderparti og Verdal Kristelig Folkeparti ber rådmannen legge trykk på arbeidet med bygging og drift av bofellesskap med heldøgns pleie- og omsorgstilbud for mennesker med omfattende omsorgsbehov med sikte på realisering i planperioden.
2. Ungdommens Hus
Verdal Arbeiderparti og Verdal Kristelig Folkeparti ber rådmannen i løpet av første halvår 2012 legge fram sak om lokalisering, realisering og drift av et Ungdommens Hus. Utredningen bør inneholde flere alternativer.

3. Kommunal tomte- og boligpolitikk-strategi
Verdal Arbeiderparti og Verdal Kristelig Folkeparti ber rådmannen legge fram sak om kommunens strategi for utvikling av kommunale tomtereserver og boligbygging.

Votering:

Forslaget fra FRP falt med 1 mot 8 stemmer.

Forslaget fra H/SP falt med 3 mot 6 stemmer.

Rådmannens innstilling ble vedtatt med 5 mot 4 stemmer.

Verbalforslag fra AP/KRF:

- 1. vedtatt med 8 mot 1 stemme.
- 2. enstemmig vedtatt.
- 3. enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Budsjett 2012 og økonomiplan 2012-2015 vedtas.
2. Det settes av 10 % av skatteinntekter i margin.
3. Eiendomsskattesatsen for 2012 fastsettes til 3,5 o/oo generelt, og for verker og bruk. Ordningen med 25 % fradrag av skattegrunnlag opphører.
4. Det vedtas økonomireglement for 2012 i samsvar med vedlegg.
5. Det vedtas nye gebyr- og betalingssetser for 2012 slik det fremgår av vedlegg.
6. Låneopptak til finansiering av investeringer i 2012 inkl. selvfinansierende investeringer og videreutlån/Startlån settes til kr. 96.700.000,-. Lånene skal være serielån med nedbetaling vektet etter maksimal avdragstid. Det delegeres til rådmannen å velge långiver samt godkjenne rentevilkår i lånenes løpetid.
7. Rådmannen får fullmakt til å foreta endelige justeringer av budsjettet og økonomiplan, samt fullmakt til oppstilling av budsjettet etter de gjeldende forskrifter og justeringer som følge av evt. organisasjonsmessige endringer.
8. Bofellesskap
Formannskapet ber rådmannen legge trykk på arbeidet med bygging og drift av bofellesskap med heldøgns pleie- og omsorgstilbud for mennesker med omfattende omsorgsbehov med sikte på realisering i planperioden.
9. Ungdommens Hus
Formannskapet ber rådmannen i løpet av første halvår 2012 legge fram sak om lokalisering, realisering og drift av et Ungdommens Hus. Utredningen bør inneholde flere alternativer.
10. Kommunal tomte- og boligpolitikk-strategi
Formannskapet ber rådmannen legge fram sak om kommunens strategi for utvikling av kommunale tomtereserver og boligbygging.

Rådmannens innstilling:

1. Budsjett 2012 og økonomiplan 2012-2015 vedtas.
2. Det settes av 10 % av skatteinntekter i margin.
3. Eiendomsskattesatsen for 2012 fastsettes til 3,5 o/oo generelt, og for verker og bruk. Ordningen med 25 % fradrag av skattegrunnlag opphører.
4. Det vedtas økonomireglement for 2012 i samsvar med vedlegg.

5. Det vedtas nye gebyr- og betalingssatser for 2012 slik det fremgår av vedlegg.
6. Låneopptak til finansiering av investeringer i 2012 inkl. selvfinansierende investeringer og videreutlån/Startlån settes til kr. 96.700.000,-. Lånene skal være serielån med nedbetaling vektet etter maksimal avdragstid. Det delegeres til rådmannen å velge långiver samt godkjenne rentevilkår i lånenes løpetid.
7. Rådmannen får fullmakt til å foreta endelige justeringer av budsjettet og økonomiplan, samt fullmakt til oppstilling av budsjettet etter de gjeldende forskrifter og justeringer som følge av evt. organisasjonsmessige endringer.

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn i Verdal - 22.11.2011

BEHANDLING:

Rådmannen v/kommunalsjef Trond Selseth redegjorde for saken.

Høyre v/Arild K. Pedersen fremmet følgende forslag til vedtak:

Rådmannens forslag til Budsjett 2012 og Økonomiplan 2012-2014 - Verdal kommune tas til orientering.

Ved alternativ votering mellom rådmannens forslag til innstilling og forslag til vedtak fra Høyre v/Arild K. Pedersen, ble Høyre sitt forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

VEDTAK:

Rådmannens forslag til Budsjett 2012 og Økonomiplan 2012-2014 - Verdal kommune tas til orientering.

Saksprotokoll i Komité mennesker og livskvalitet - 23.11.2011

BEHANDLING:

Enhetsleder Økonomi, Arnstein Kjeldsen, redegjorde for saken.

Komité Mennesker og livskvalitet fremmet følgende forslag til vedtak:

Rådmannens forslag til Budsjett 2012 og Økonomiplan 2012-2015 - Verdal kommune tas til orientering.

Ved votering ble forslaget enstemmig vedtatt.

VEDTAK:

Rådmannens forslag til Budsjett 2012 og Økonomiplan 2012-2015 - Verdal kommune tas til orientering.

Saksprotokoll i Verdal Administrasjonsutvalg - 24.11.2011

BEHANDLING:

Behandling i arbeidsmiljøutvalget ble utdelt i møtet.

Høyre/Senterpartiet v/Pål Sverre Fikse fremmet slikt forslag til vedtak:

“Rådmannens forslag til Budsjett 2012 og Økonomiplan 2012-2015 tas til orientering.”

Det ble først votert over forslaget fra H/Sp som falt med 4 mot 9 stemmer.

Det ble deretter votert over rådmannens forslag til innstilling som ble vedtatt med 9 mot 4 stemmer.

INNSTILLING:

1. Budsjett 2012 og økonomiplan 2012-2015 vedtas.
2. Det settes av 10 % av skatteinntekter i margin.
3. Eiendomsskattesatsen for 2012 fastsettes til 3,5 % generelt, og for verker og bruk. Ordningen med 25 % fradrag av skattegrunnlag opphører.
4. Det vedtas økonomireglement for 2012 i samsvar med vedlegg.
5. Det vedtas nye gebyr- og betalingssatser for 2012 slik det fremgår av vedlegg.
6. Låneopptak til finansiering av investeringer i 2012 inkl. selvfinansierende investeringer og videreutlån/Startlån settes til kr. 96.700.000,-. Lånene skal være serielån med nedbetaling vektet etter maksimal avdragstid. Det delegeres til rådmannen å velge långiver samt godkjenne rentevilkår i lånenes løpetid.
7. Rådmannen får fullmakt til å foreta endelige justeringer av budsjettet og økonomiplan, samt fullmakt til oppstilling av budsjettet etter de gjeldende forskrifter og justeringer som følge av evt. organisasjonsmessige endringer.

Behandling i arbeidsmiljøutvalget 21.11.2011

BEHANDLING:

Rådmannens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Budsjett 2012 og økonomiplan 2012-2015 vedtas.
2. Det settes av 10 % av skatteinntekter i margin.
3. Eiendomsskattesatsen for 2012 fastsettes til 3,5 % generelt, og for verker og bruk. Ordningen med 25 % fradrag av skattegrunnlag opphører.
4. Det vedtas økonomireglement for 2012 i samsvar med vedlegg.
5. Det vedtas nye gebyr- og betalingssatser for 2012 slik det fremgår av vedlegg.
6. Låneopptak til finansiering av investeringer i 2012 inkl. selvfinansierende investeringer og videreutlån/Startlån settes til kr. 96.700.000,-. Lånene skal være serielån med nedbetaling vektet etter maksimal avdragstid. Det delegeres til rådmannen å velge långiver samt godkjenne rentevilkår i lånenes løpetid.
7. Rådmannen får fullmakt til å foreta endelige justeringer av budsjettet og økonomiplan, samt fullmakt til oppstilling av budsjettet etter de gjeldende forskrifter og justeringer som følge av evt. organisasjonsmessige endringer.

Vedlegg:

- 1 Forslag til Budsjett 2012 og Økonomiplan 2012-2015 - Verdal kommune
- 2 Forslag til Gebyr- og avgiftsregulativ 2012 - Verdal kommune
- 3 Økonomireglement Verdal kommune
4. Kontroll og tilsyn – forslag til driftsbudsjett 2012

Vedleggene er utsendt i egen sending.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Tidligere år har rådmannen fått fullmakt til å foreta endelige justeringer av budsjettet og økonomiplan etter Kommunestyrets vedtak. Rådmannen vil ved behandlingen av saken i Kommunestyret legge fram KOSTRA-oversikter slik at også disse kan vedtas som en del av budsjettet for 2012.

Vurdering:

Rådmannens øvrige vurderinger framgår av budsjett-/økonomiplanheftet.



Innherred samkommune

Sakspapir

Regional transportplan - høring

Saksbehandler: Åge Isaksen E-post: aage.isaksen@innherred-samkommune.no Tlf.: 74048519	Arkivref: 2005/10293 - /120
---	---------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	01.12.2011	34/11
Levanger kommunestyre		
Verdal kommunestyre	12.12.2011	104/11

Saksprotokoll i Samkommunestyret - 01.12.2011

Forslag i møte:

AP v/Arild Børseth fremmet følgende tillegg til pkt. 2 og nytt pkt. 3:

“Tillegg pkt. 2 – Hell-Muruvik framstår som den beste løsningen.

3. Det er viktig at vi beholder regulariteten i fergeavganger på ruten Levanger-Ytterøy, eller helst øke den.”

Avstemning:

Innstillingas pkt. 1 – enstemmig vedtatt.

Innstillingas pkt. 2 alternativt mot innstillingas pkt. 2 inkludert tilleggsforslaget fra AP – innstillinga med tilleggsforslag ble vedtatt med 10 stemmer. 7 stemmer ble avgitt for administrasjonssjefen innstilling.

Forslag til nytt pkt. 3 – vedtatt med 14 mot 3 stemmer.

INNSTILLING:

Kommunen mener Regional transportplan (RTP) er et godt grunnlag for felles strategi i Midt-Norge for prioriteringer i Nasjonal transportplan (NTP). Forslaget til RTP viser på en god måte relevante problemstillinger innen samferdselssektoren i landsdelen.

Kommunen vil spesielt peke på:

1. Videreutvikling av Trønderbanen må prioriteres i tråd med ambisjoner om ”Trondheim - Steinkjer 1 time”. Viktige milepeler er nådd med Gevingåsen tunell og detaljplaner for elektrifisering. Dette må følges opp med ytterligere investeringer.

Realisering av elektrifisering er en klar milepel for å oppnå redusert reisetid, framtidsrettet materiellutskifting og betydelige klimaeffekter. Kommunen viser til uttalelse til konseptvalgutredning (KVU) Trondheim – Steinkjer for samordna utbygging av E6 og jernbane. Det pekes her på at jernbanen må bygges ut i henhold til konsept 4 (maksimumskonseptet), og at E6 bygges med fire felt der trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette må legges til grunn for langsiktig utvikling på aksene. I tillegg bør mulighetsstudie Meråkerbanen løftes fram for å oppnå synergieffekter med elektrifisering og for styrking av det Midt-nordiske transportsystemet.

2. Lokalisering av logistikknutepunkt for Trondheimsregionen er viktig for at knutepunktet kan bli et midtpunkt for effektiv handtering av godsstrømmer både på veg, sjø, bane (og fly). Logistikknutepunktet skal være et intermodalt knutepunkt med god vegforbindelse for omlasting mellom bil, båt, bane (og fly), og det må innrettes med tanke på å gjøre næringslivet mer konkurransedyktig. Det skal lokaliseres slik at det har potensial som næringsklynge for gods og logistikk. Dess mer en vektlegger rollen som brohode i internasjonal handel, dess viktigere blir sjødelen, og dess større regional betydning vil lokaliseringen ha. Hell-Muruvik framstår som den beste løsningen.
3. Det er viktig at vi beholder regulariteten i fergeavganger på ruten Levanger-Ytterøy, eller helst øke den.

Administrasjonssjefens forslag til innstilling:

Kommunen mener Regional transportplan (RTP) er et godt grunnlag for felles strategi i Midt-Norge for prioriteringer i Nasjonal transportplan (NTP). Forslaget til RTP viser på en god måte relevante problemstillinger innen samferdselssektoren i landsdelen.

Kommunen vil spesielt peke på:

1. Videreutvikling av Trønderbanen må prioriteres i tråd med ambisjoner om ”Trondheim - Steinkjer 1 time”. Viktige milepeler er nådd med Gevingåsen tunell og detaljplaner for elektrifisering. Dette må følges opp med ytterligere investeringer. Realisering av elektrifisering er en klar milepel for å oppnå redusert reisetid, framtidsrettet materiellutskifting og betydelige klimaeffekter. Kommunen viser til uttalelse til konseptvalgutredning (KVU) Trondheim – Steinkjer for samordna utbygging av E6 og jernbane. Det pekes her på at jernbanen må bygges ut i henhold til konsept 4 (maksimumskonseptet), og at E6 bygges med fire felt der trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette må legges til grunn for langsiktig utvikling på aksene. I tillegg bør mulighetsstudie Meråkerbanen løftes fram for å oppnå synergieffekter med elektrifisering og for styrking av det Midt-nordiske transportsystemet.
2. Lokalisering av logistikknutepunkt for Trondheimsregionen er viktig for at knutepunktet kan bli et midtpunkt for effektiv handtering av godsstrømmer både på veg, sjø, bane (og fly). Logistikknutepunktet skal være et intermodalt knutepunkt med god vegforbindelse for omlasting mellom bil, båt, bane (og fly), og det må innrettes med tanke på å gjøre næringslivet mer konkurransedyktig. Det skal lokaliseres slik at det har potensial som næringsklynge for gods og logistikk. Dess

mer en vektlegger rollen som brohode i internasjonal handel, dess viktigere blir sjødelen, og dess større regional betydning vil lokaliseringen ha.

Vedlegg:

[RTP, rapport Transportstrømmer og udekket transportbehov](#)
[Planprogram for RTP](#)
[RTP, delrapport Hurtigbåt](#)
[RTP, delrapport Ferjestrategi](#)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Bakgrunn

Fylkeskommunene i Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal har fattet vedtak om at det skal utarbeides en felles regional transportplan (RTP). Denne skal være regionens innspill til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP).

RTP skal bidra til å nå fylkeskommunens målsetting om å utvikle et konkurransedyktig og fremtidsrettet transportsystem sett i en helhet mellom de ulike transportformer (veg, bane, sjø og luftfart).

Fylkestinget i Nord-Trøndelag vedtok 17.06.11 å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 01.01.12. Vedtaket i fylkestinget ble følgende:

- 1. Regional transportplan (RTP) gis status som regional plan, og blir dermed bestemmende på de områder fylkeskommunen har myndighet og forvaltningsansvar. Planen legges ut til offentlig ettersyn. Høringsfrist settes til 1.1.2012.*
- 2. Fylkestinget vil at konklusjonene i RTP utredningene gis som et innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan.*
- 3. Det er bred trøndersk politisk enighet om elektrifisering av både Trønderbanen og Meråkerbanen. Planen endres slik at dette kommer tydelig fram. Det er nødvendig med systematiske og strekningsvise investeringer på E6 mellom Grong og Nordlandsgrensa og satsing på jernbane nord for Steinkjer i NTP 2014-2023.*
- 4. For at denne satsingen skal komme med i NTP 2014-2023 er det viktig at tiltakene innarbeides i høringsutkastet for RTP som innspill i arbeidet med NTP.*

Da fylkesrådet behandlet saken 31.05.11 (som en innstilling til fylkestinget) gjorde rådet følgende vurderinger som fulgte saken til fylkestinget:

Fylkesrådet anbefaler å gi RTP status som regional plan, og gjøre den bestemmende eller retningsgivende innenfor de områder fylkeskommunen har myndighet og

forvaltningsansvar. Kommunene og andre interesserte gis reell påvirkningsmulighet gjennom offentlig ettersyn. Gjennom høringen kan det bli avdekket behov for nærmere vurdering av udekte transportbehov i regionen, og en vil ha et breiere grunnlag for å vedta strategi for ferje og hurtigbåt. Videre løftes konklusjonene i RTP fram som et innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP).

Forrige NTP løftet fram drift og vedlikehold som utfordring. I gjennomføringsfasen av NTP har det vist seg at vedlikeholdsetterslepet har vært underestimert. Det er fortsatt behov for å øke fokuset på drift og vedlikehold for å ta vare på eksisterende infrastruktur i regionen. For å bedre vedlikeholdet av fylkesvegene er det behov for å øke rammetilskuddet. Samtidig er det behov for standardøkning på deler av fylkesvegnettet, både for å sikre regional utvikling og bedre trafikksikkerhet. Det er viktig å ha godt teknisk grunnlag for å dimensjonere pengebehovet for både transportetatenes og fylkeskommunenes pengebehov innen samferdsel.

Videreutvikling av Trønderbanen må prioriteres i tråd med ambisjoner om ”Trondheim Steinkjer 1 time”. Viktige milepeler er nådd med Gevingåsen tunell og detaljplaner for elektrifisering, men dette må følges opp med ytterligere investeringer. Realisering av elektrifisering er en klar milepel for å oppnå redusert reisetid, framtidsrettet materiellutskifting og betydelige klimaeffekter. Det forutsettes at konseptvalgutredning (KVV) Trondheim – Steinkjer for E6 og jernbane legges til grunn for langsiktig utvikling på aksene, og at mulighetsstudie Meråkerbanen løftes fram for å oppnå synergieffekter med elektrifisering og for styrking av det Midt-nordiske transportsystemet.

Med utgangspunkt i antallet skadde og drepte i trafikken, bør NTP tilrettelegge for systematisk styrking av trafikksikkerhetsarbeidet. Rassikringspakken bør styrkes, med økt vekt på utfordringene ved planlegging og gjennomføring av tiltak i områder med kvikkleire.

Det er viktig å videreutvikle flyplassene i fylket. Trondheim lufthavn, Værnes er sentral for regional utvikling, på samme måte som de regionale flyplassene er svært viktige for næringslivet i respektive influensområder.

Fylkesrådet mener det må stilles til disposisjon tilstrekkelig midler for kollektivtransport i distriktene, og er svært opptatt av å oppnå bedre utnyttelse av midlene. Det er viktig med en bedre samordning av kollektivtilbudet og andre offentlig betalte transportere. Dette kan være syketransport, men i distriktene også skoleskys og tilrettelagt transport for funksjonshemmede.

Indre Namdal og Ytre Namdal er så langt lite tilgodesett med tiltak i NTP. Fullføring av Nes bru er viktig. Fylkesrådet mener det skal satses på utbedring av flaskehalser på E6 Nord for Grong, for eks ved å prioritere innen ”strekningsvis vedlikeholdsprogram”.

Logistikknutepunkt Trondheimsregionen skal være et intermodalt knutepunkt med god vegforbindelse for omlasting mellom bil, båt, bane (og fly), og det skal innrettes med tanke på å gjøre næringslivet mer konkurransedyktig. I tråd med nasjonale målsettinger, og i et langsiktig perspektiv, må en effektiv og rasjonell tilknytning til havn vektlegges i det videre planarbeidet.

Kommunene og andre interesserte gis reell påvirkningsmulighet gjennom offentlig ettersyn. Endelig behandling med vedtak vil gjøres av nytt fylkesting, med sikte på nyåret 2012.

RAPPORTEN (Planforslaget)

De ulike delrapportene i RTP er vedlagt i form av linker. Delrapportene er:

- Transportstrømmer og manglende transportbehov
- Ferjestrategi
- Hurtigbåt

I det følgende er det gjengitt utdrag fra oppsummeringen i rapporten "Transportstrømmer og manglende transportbehov.

Nasjonal transportplan 2014 – 2023 er under arbeid, og vil legge premisser og rammer for den nasjonale transportpolitikken de neste 10 år. I denne fasen er det viktig at de regionale behov blir synliggjort og dokumentert. De tre fylkene Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag har valgt å utarbeide en felles transportplan som ser transportutfordringene i regionen i sammenheng, og synliggjør de viktigste transportbehovene. Hensikten er å gi et samordnet innspill til NTP-prosessen. Samtidig synliggjør planen noen av de viktigste felles utfordringer som fylkeskommunene selv må løse innenfor de rammer de har til rådighet.

I tillegg til den felles regionale transportplanen, utarbeider hver enkelt fylkeskommune fylkesvegplaner og andre planer som grunnlag for konkrete prioriteringer i de enkelte fylker.

Ut fra analysene i kapitlene foran, er de udekte transportbehovene store i hele regionen og i alle transportsektorer. De økonomiske rammene er begrenset og det vil ikke være mulig å innfri alle behov i overskuelig framtid. Det er derfor nødvendig å prioritere de utfordringene som har størst betydning for befolkning og næringsliv i regionen.

Nedenfor oppsummeres de viktigste transportbehovene som bør innfris på kort sikt, samt strategier og tiltak som er nødvendig for å tilfredsstille disse transportbehovene. Det er i denne sammenheng særlig fokusert på de regionale utfordringer, dvs. utenfor de største byene. Også byområdene har store behov og utfordringer i forhold til transport, men disse blir behandlet mer inngående i andre planer.

Viktigste transportbehov

Ut fra gjennomgangen av transportstrømmer, transportinfrastruktur og transporttilbud kan man oppsummere de viktigste transportbehovene i følgende punkter:

Behov for reisetidsforbedring mellom Trondheim og Steinkjer.

Aksen Trondheim – Stjørdal – Levanger – Verdal – Steinkjer er en viktig bo- og arbeidsmarkedsregion med potensial for videreutvikling av en flerkjernet bystruktur med effektive forbindelser mellom byene. Som ledd i utvikling av en større felles bo og arbeidsmarkeds- og serviceregion på strekningen, er det behov for reduksjon av reisetider på Trønderbanen. Redusert reisetid på Trønderbanen vil også ha stor betydning for å knytte ytre og indre Namdal nærmere Trondheim. Dette er regioner med spredt bosetting og utfordringer i forhold til befolkningsutvikling.

Behov for bedre framkommelighet på hovedvegnettet i regionen, særlig på E6 og E39.

Riksvegnettet er ryggraden i vegsystemet. For næringslivets transporter og befolkningens transport mellom byer og tettsteder, er det viktig å ha høyt fokus på å forbedre disse hovedårene, både med hensyn til reduserte reisetider, økt pålitelighet og sikkerhet. I tillegg er det en del fylkesveger med utpreget regional funksjon som er viktig for næringsliv og befolkning.

Behov for bedre tilrettelegging for gods på sjø og bane.

Potensialet for overføring til sjø og bane er størst mellom Midt-Norge og andre regioner. Internt i regionen må det forventes at godstransport i stor grad må foregå med lastebil. Aktuelle virkemidler er nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, bedre vegtilknytninger til knutepunktene, samt en gjennomgang av rammebetingelser innenfor sjøtransport.

Behov for mer helhetlig virkemiddelbruk i transportytelsene for persontransport.

Kollektivtilbudet i regionen er ikke optimalt, noe som bl.a. skyldes at ansvaret er fragmentert mellom Staten, Fylkeskommunen og kommunene. Det er behov for en gjennomgang og endring av ansvarsforholdene, slik at Fylkeskommunene får et mer helhetlig ansvar.

Strategier og tiltak – Innspill til Nasjonal transportplan

Med utgangspunkt i de viktigste transportbehovene i regionen, er det foreslått konkrete strategier og tiltak for å innfri behovene.

Nasjonal transportplan omhandler i hovedsak statlig infrastruktur og statlige rammebetingelser for Fylkeskommunene. De foreslåtte strategier og tiltak i dette avsnittet er derfor i hovedsak konsentrert om de strategier og tiltak som Staten har ansvaret for. Det er valgt å konsentrere seg om få, men viktigste strategier som har stor betydning for befolkning og næringsliv i regionen og som samtidig synes realistisk å få gjennomført på kort sikt.

Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen.

Det første skrittet mot en forbedret reisetid på Trønderbanen er elektrifisering av Trønderbanen. Elektrifisering vil bidra til redusert reisetid, miljøgevinster, bedre muligheter til å kjøre gjennomgående tog sør og nord for Trondheim, enhetlig togpark, lavere driftskostnader, større fleksibilitet og bedre utnyttelse. Dagens dieseltog har en forventet levetid på ca. 8 år, og det er lite fremtidsrettet å investere i nye dieseltog.

Videre utvikling av Trønderbanen er først og fremst innkortinger, lengre kryssingsspor, revidert holdeplasstruktur, knutepunktsutvikling m.m.

Når Trønderbanen er elektrifisert, gjenstår en strekning på Meråkerbanen på ca 7 mil mellom Hell og Storlien. Med tanke på å utnytte et framtidig potensial for jernbaneforbindelser til Sverige, vil det være gode synergieffekter ved å elektrifisere disse to strekningene som en samlet pakke med felles strømforsyning.

Framdrift på viktige riksvegprosjekter.

Det er viktig at det stilles midler til rådighet for at foreliggende handlingsprogram for perioden 2010 – 2019 blir gjennomført som planlagt. Deretter er det viktig å fokusere på planlegging og gjennomføring av nye prosjektstrekninger på riksvegnettet i neste planperiode. De pågående konseptvalgutredningene for E6 og E39 vil klargjøre løsningsvalg og investeringsrekkefølge for strekningene. Det bør særlig fokuseres på å få sammenhengende standard på de to riksvegene E6 og E39, men også andre riksvegstrekninger har store investeringsbehov, som beskrevet i rutevise utredninger og i pågående konseptvalgutredninger, og som betinger betydelig økt innsats i forhold til i dag.

Rassikring

I dag bevilges en øremerket årlig ramme til rassikring over statsbudsjettet på 1 mrd til sammen for riks- og fylkesveger i Norge. Denne er ikke høy nok til å ivareta de utfordringene som finnes på riks- og fylkesvegnettet. Denne posten bør dobles til 2 mrd pr. år for å kunne løse de viktigste problemene. I tillegg til jord, stein og snøskred, har deler av regionen også mye kvikkleire. Dette gir spesielle utfordringer, særlig knyttet til nye anlegg, og det er behov for bedre kartlegging og undersøkelser, slik at ras kan unngås.

Økte rammetilskudd til samferdselsformål i fylkene

Det er behov for økte rammetilskudd til samferdselsformål i fylkene, bla er det stort behov for forbedring av vegstandarden på viktige regionale fylkesveger som har stor betydning for befolkning og næringsliv. For at fylkene skal være i stand til å oppgradere disse vegene, i tillegg til alle andre utfordringer innenfor fylkeskommunens ansvarsområde, er det behov for økte rammetilskudd til samferdselsformål. Prioritering av de konkrete vegprosjektene gjøres av hvert enkelt fylke ved behandling av fylkesvegplanene.

Rammetilskuddene til samferdsel i fylkeskommunene tar ikke høyde for store vedlikeholds- og ombyggingsbehov for ferjekaier. Regionen har et stort antall ferjekaier som krever oppgradering i en størrelsesorden som langt overskrider det fylkeskommunene kan dekke gjennom rammetilskuddet. Det er derfor nødvendig at rammetilskuddene til samferdselsformål i større grad tar hensyn til de store utfordringene knyttet til ombygging av ferjekaier, biloppstillingsplasser og å ta igjen vedlikeholdsetterslep for det store antallet ferjekaier i regionen.

Befolkningsveksten, særlig i de større byene skaper utfordringer som bare kan løses ved hjelp av en økt satsing på kollektivtransport. Dette krever også økte rammetilskudd i årene framover.

Etablere logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

For å styrke jernbanetransportens konkurransekraft i årene framover, er det nødvendig å flytte dagens godsterminal på Brattøra. Konseptvalgutredningen for nytt logistikknutepunkt belyser aktuelle konsepter, men endelig lokalisering er ikke avgjort. Det er viktig å holde framdrift i arbeidet, slik at et nytt logistikknutepunkt kan realiseres.

Gjennomgang av rammebetingelser innenfor sjøtransport

Det hevdes at de mange avgiftene på sjøtransport bidrar til å svekke konkurranseevnen for sjøtransport i forhold til lastebil. Det er behov for en samlet gjennomgang av rammebetingelsene med tanke på å utnytte sjøtransportens fordeler der dette er hensiktsmessig i forhold til bil.

Fylkeskommunene må få et helhetlig ansvar for kjøp av transporttjenester i fylkene.

I dag har staten ansvaret for nasjonal kollektivtransport i form av flytilbud og landsdekkende jernbanetilbud. I tillegg har staten ansvar for deler av det regionale kollektivtransporttilbudet i form av kjøp av regionale jernbanetjenester og helsetransport.

Fylkeskommunene har ansvaret for kollektivtransport med buss og båt, skoletransport, TT-transport. Det er behov for en bedre samordning av regionale kollektivtjenester. Dette kan gjøres ved at Fylkeskommunene får et helhetlig ansvar for all regional kollektivtransport, herunder tog og helsetransporter.

Strategier innenfor fylkeskommunenes ansvar

Innen samferdsel har Fylkeskommunen først og fremst ansvar for drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegnettet og innkjøp/ konsesjoner for transporttjenester for persontransport. Fylkeskommunen finansierer virksomheten ved hjelp av skatteinntekter og rammetilskudd fra Staten, men har i utgangspunktet innenfor visse betingelser politisk frihet til å disponere midlene fritt.

Det politiske handlingsrommet er begrenset og bør som beskrevet i forrige kapittel økes for å oppnå sterkere regional utvikling. De strategiske valgene innenfor det eksisterende handlingsrommet, vil først og fremst dreie seg om avveininger i forhold til:

- Fordeling av midler til samferdselsformål i forhold til andre sektorer (f.eks videregående opplæring).
- Fordeling mellom ulike samferdselsformål; drift, vedlikehold og investeringer for fylkesveger, midler til kjøp av persontransporttjenester på buss, båt og ferge.
- Prioritering av fylkesvegprosjekter.
- Servicenivå og standard for de enkelte persontransporttilbud og fergetjenester.
- Muligheter for mer effektiv utnyttelse av midlene gjennom smartere løsninger eller mer effektive innkjøpsrutiner.
-

Det er de enkelte fylkeskommunene som gjør disse avveiningene for de enkelte fylker. Fylkene er forskjellige og har til dels ulike behov/ ulike prioriteringer i forhold til de enkelte fylkenes geografi, befolkning, bosetting og næringsliv. Det utarbeides derfor egne fylkesvegplaner for de enkelte fylker som er viktig strategiske dokument.

Samtidig er det en del felles utfordringer som strekker seg over fylkesgrensene og som er egnet til samarbeid. I en felles regional transportplan som dette, er det valgt å fokusere på de områdene som kan egne seg for samarbeid og arbeidsdeling, utveksling av kunnskap og erfaringer, samt felles strategier i forhold til statlige myndigheter.

I det etterfølgende er det skissert enkelte forslag til strategier og tiltak fylkeskommunene bør arbeide med framover i fellesskap.

Tilrettelegging av et sammenhengende høyfrekvent kollektivtilbud internt i regionen

På akse Volda – Ålesund – Molde – Kristiansund – Trondheim – Steinkjer – Namsos er det behov for et sammenhengende forutsigbart tilbud. Viktige elementer er:

- Forlenge timeekspresen fra Kristiansund til Trondheim langs E39.
- Oppgradere knutepunkter langs hele akse
- Samordnet ruteplan, billettsystem, reiseinformasjon
- Samordne tilknytningsruter slik at parallellkjøring minimaliseres

Bedre utnyttelse av midlene til kollektivtransport i distriktene

I flere områder med lite markedsgrunnlag vil det være potensial for å vurdere dagens rutetranporttilbud i forhold til andre måter å tilby et godt tilbud til befolkningen. Noen steder kan man samle små og spredte tranportstrømmer til mer effektive tilbud. Andre steder vil økt bruk av bestillingstranport kunne gi både et bedre tilbud og mer effektiv utnyttelse av fylkeskommunens midler enn i dag. De tre fylkeskommunene bør samarbeide om en samlet strategi for kollektivtranport i distriktene. For å videreutvikle kollektivtilbudet trengs økte økonomiske rammer med langsiktighet og forutsigbarhet kombinert med incentivordninger for å prøve ut nye tilbud. Det er viktig med en bedre samordning av kollektivtilbudet og andre offentlig betalte tranporter. Dette kan være syketransport, men i distriktene også skoleskys og tilrettelagt tranport for funksjonshemmede.

Samarbeid om innkjøp av tranporttjenester.

Hver enkelt fylkeskommune kjøper i dag inn tranporttjenester for store beløp innen lokal og regional busstranport, båttranport og fergetjenester, enten i egen regi, gjennom egne innkjøpsselskap eller via Statens vegvesen. De politiske avveiningene foregår i de enkelte fylkeskommuner. Etter at de politiske valg med hensyn til standard og servicenivå er gjort, er det videre arbeid av administrativ og innkjøpsteknisk art. I dag er innkjøpspraksisen uensartet og kompetansen til dels spredt.

Samarbeidet mellom Fylkeskommunene og Statens vegvesen har vært variabelt, og Fylkeskommunene opplever i varierende grad at Statens vegvesen er i stand til å prioritere planleggingsinnsats og forvaltning av de fylkeskommunale veger og fergesamband.

Det bør samarbeides om å utarbeide en felles innkjøpsstrategi hvor også potensialet for større samordning og effektivisering av innkjøpene vurderes. I dette arbeidet må også forholdet til sams vegadministrasjon i Statens vegvesen klargjøres. I en slik strategi må det bl.a. vurderes:

- Anbudsperioder
- Kontraksstrategi, herunder bruk av netto- eller bruttoanbud

- Fylkesoverskridende buss og båtruter.
- Behov for en felles innkjøpsenhet

Vurdering:

Administrasjonssjefen mener RTP er et godt grunnlag for felles strategi i Midt-Norge for prioriteringer i NTP, og at forslaget til RTP på en god måte trekker fram relevante problemstillinger innen samferdselssektoren i landsdelen.

Administrasjonssjefen viser til fylkesrådets vurderinger av 31.05.11 og tilrår at kommunen peker på samordna utbygging av bane og veg mellom Trondheim og Steinkjer som det viktigste samferdselsprosjektet å bringe inn i første revisjon av Nasjonal transportplan. Videreutvikling av Trønderbanen må prioriteres i tråd med ambisjoner om "Trondheim Steinkjer 1 time". Viktige milepeler er nådd med Gevingåsen tunell og detaljplaner for elektrifisering, men dette må følges opp med ytterligere investeringer. Realisering av elektrifisering er en klar milepel for å oppnå redusert reisetid, framtidsrettet materiellutskifting og betydelige klimaeffekter. Det tilrås å vise til kommunen sin uttalelse til konseptvalgutredning (KVU) Trondheim – Steinkjer for E6 og jernbane. Dette må legges til grunn for langsiktig utvikling på aksene. I tillegg bør mulighetsstudie Meråkerbanen løftes fram for å oppnå synergieffekter med elektrifisering og for styrking av det Midt-Nordiske transportsystemet.

I forbindelse med KVU logistikknutepunkt for Trondheimsregionen, er det reist noen grunnleggende spørsmål, som RTP bør forholde seg til. Det er grunnleggende diskusjon om nytten av et knutepunkt. Det er vist til mulig lokalisering som kan være midtpunkt for effektiv handtering av godsstrømmer både på veg, sjø, bane (og fly). Administrasjonssjefen mener at det er grunn til å understreke at logistikknutepunktet skal være et intermodalt knutepunkt med god vegforbindelse for omlasting mellom bil, båt, bane (og fly), og det skal innrettes med tanke på å gjøre næringslivet mer konkurransedyktig. Det skal lokaliseres slik at det har potensial som næringsklynge for gods og logistikk. Grunnlaget for dette er et spørsmål om hva logistikknutepunktet skal inneholde, et spørsmål som kan ha betydning for alle tre fylkene. Dess mer en vektlegger rollen som brohode i internasjonal handel, dess viktigere blir sjødelen, og dess større regional betydning vil lokaliseringen ha. Dette bør påpekes i kommunens uttalelse.



Kontrollutvalgets årsplan/møteplan for 2012

Saksbehandler: Jostein Grimstad E-post: jostein.grimstad@verdal.kommune.no Tlf.: 74 04 82 59	Arkivref: 2009/9586 - /033
---	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal kommunestyre	12.12.2011	105/11

Kontrollutvalgets innstilling:

Kontrollutvalgets årsplan tas til orientering.

Vedlegg:

Kontrollutvalgets årsplan for 2012.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

BEHANDLING I KONTROLLUTVALGET 14.11.11:

Kontrollutvalgets vedtak

1. Kontrollutvalget vedtar det fremlagte forslag til *Kontrollutvalgets møteplan / årsplan for 2012* for sin virksomhet i 2012.
2. Kontrollutvalget ber rådmannen merke seg kontrollutvalgets møtedatoer og ønskede orienteringer fra administrasjonen.
3. Kontrollutvalgets årsplan oversendes kommunestyret til orientering.

SAKSBEHANDLING/SAKSGANG

Saksbehandlers forslag til vedtak

1. Kontrollutvalget vedtar det fremlagte forslag til *Kontrollutvalgets møteplan / årsplan for 2012* for sin virksomhet i 2012.
2. Kontrollutvalget ber rådmannen merke seg kontrollutvalgets møtedatoer og ønskede orienteringer fra administrasjonen.

3. Kontrollutvalgets årsplan oversendes kommunestyret til orientering.

Kontrollutvalgets behandling

Forslag i møtet

Ingen

Avstemming

Enstemmig

Endelig vedtak

1. Kontrollutvalget vedtar det fremlagte forslag til *Kontrollutvalgets møteplan / årsplan for 2012* for sin virksomhet i 2012.
2. Kontrollutvalget ber rådmannen merke seg kontrollutvalgets møtedatoer og ønskede orienteringer fra administrasjonen.
3. Kontrollutvalgets årsplan oversendes kommunestyret til orientering.

Vedlegg

Forslag til *Kontrollutvalgets årsplan/møteplan for 2012*.

Ikke trykte vedlegg

Ingen

Saksopplysninger

Forslag til kontrollutvalgets møteplan / årsplan for 2012 følger vedlagt denne saken. Årsplanen for 2012 samler kontrollutvalgets planer for sin virksomhet og er utarbeidet på et overordnet nivå. Planen inneholder derfor ikke en detaljert beskrivelse av kontrollutvalgets virksomhet. Det legges opp til 5 møter i 2012.

Utkast til årsplan må ses på som en skisse over de aktiviteter kontrollutvalget vil ta for seg i løpet av året. Det foreslås at kontrollutvalget inviterer ordføreren og rådmannen til en gjensidig orientering og dialog i forbindelse med arbeidet med nytt planverk for forvaltningsrevisjon og selskapskontroll i februar møte. Se også egne saker vedrørende oppstart av arbeidet med nytt planverk.

For at kontrollutvalget skal kunne holde seg informert om viktige sider ved kommunens virksomhet legges det opp til faste orienteringer fra administrasjonen, se også vedlegg til årsplanen. Det vil her være naturlig at administrasjonen gir en presentasjon av etaten/enheten. Videre vil det være naturlig at det blir orientert om fastsatte mål, måloppnåelse og utfordringer, samt om iverksatte og planlagte tiltak.

Kontrollutvalget bør alltid innenfor planen ha rom til å foreta eventuelle nødvendige omprioriteringer.

Saken legges med dette frem for diskusjon i møte.

Vurdering

Det skal utarbeides nye planer for forvaltningsrevisjon og selskapskontroll. Arbeidet med disse vil derfor ha prioritet ved oppstarten av perioden.

Årsplanen skal ikke vedtas av kommunestyret, men bør sendes kommunestyret til orientering.



Valg av leder og nestleder i tillegg til supplerer av medlem i Bygdeboknemnda

Saksbehandler: Line Therese Ertsås E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no Tlf.: 74048250	Arkivref: 2011/7034 - /010
--	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal kommunestyre	12.12.2011	106/11

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Johan Aasan velges som medlem i Bygdeboknemnda for perioden 2011-2015.
2. Leder i Bygdeboknemnda:
Nestleder i Bygdeboknemnda:

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Det ble i kommunestyrets møte 31. oktober 2011 valgt styrer, råd og utvalg for perioden 2011-2015, deriblant medlemmer til Bygdeboknemnda.

Rutinen for valg til disse nemndene er at de som ønsker gjenvalg blir foreslått av valgnemnda. Ved en forglemmelse er ikke Johan Aasan blitt spurt om dette, og ble dermed ikke valgt. Rådmann tilrår derfor at kommunestyret supplerer Bygdeboknemnda med 1 medlem og at Johan Aasan blir valgt inn for perioden 2011-2015.

I tillegg skal det velges leder og nestleder til Bygdeboknemnda. Leder i Bygdeboknemnda blir også automatisk leder i lokalhistorisk arkiv og til opplysning er det kun Øystein Walberg fra Bygdeboknemnda som sitter i lokalhistorisk arkiv.

Rådmann ber med dette at kommunestyret velger leder og nestleder til Bygdeboknemnda.



Verdal kommune

Sakspapir

Valg av innvandrerråd for perioden 2011-2015

Saksbehandler: Line Therese Ertsås E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no Tlf.: 74048250	Arkivref: 2011/7034 - /010
--	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal kommunestyre	12.12.2011	107/11

Rådmannens forslag til vedtak:

Følgende velges til innvandrerråd i Verdal kommune for perioden 2011-2015:

Medlemmer

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Personlige varamedlemmer:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Verdal kommunestyre vedtok i møte 26. april 2011 i sak 35/11 å etablere innvandrerråd i Verdal kommune gjeldende fra valgperioden 2011-2015.

Medlemmer og varamedlemmer velges av kommunestyret, som også velger leder og nestleder av rådet. Rådet skal sammensettes av 4 representanter fra innvandrerne (2 kvinner og 2 menn) og 1 representant fra kommunestyret.

Den 15.11.11 ble det gjennomført valg av representanter fra innvandrerne til innvandrerråd med følgende resultat:

Medlemmer:

Kvinner:

Mariam Balloh

Yalda Latifi

Menn:

Gholamgaus Kohestani

Hassan Mohammed Bashir

Varamedlemmer:

Kvinner:

Yanelis Portuondo Preval

Olga Tkatcheva

Menn:

Mohammed Varlee Balloh

Ammar Omar Mohammed.

Kommunestyret bes i møtet fremme forslag på medlem og varamedlem fra kommunestyret.

Saken legges med dette fram til behandling.