



Verdal kommune
Møteinnkalling

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg: Verdal kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 30.04.2012
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@verdal.kommune.no.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Innstilling fra samkommunestyret i sak 41/12 vil bli utlagt i kommunestyrets møte. Den vil også bli å finne på samkommunens side www.innherred-samkommune etter samkommunestyrets møte 26.04.12.

Verdal, 20. april 2012

Bjørn Iversen
ordfører (s)

Sakliste kommunestyrets møte 30. april 2012

Saksnr	Innhold
PS 38/12	Godkjenning av møteprotokoll
PS 39/12	Finansrapport 31.12.11 - Verdal kommune
PS 40/12	Trafikksikkerhetsplan 2012-2015, Verdal kommune
PS 41/12	Nasjonal transportplan 2014- 2023, høring
PS 42/12	Orientering



Finansrapport 31.12.11 - Verdal kommune

Saksbehandler: Arnstein Kjeldsen	Arkivref: 2012/2242 - /
E-post: arnstein.kjeldsen@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048255	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	19.04.2012	43/12
Verdal kommunestyre	30.04.2012	39/12

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 19.04.2012

BEHANDLING:

Beskrivelse av ord og uttrykk i finansrapport ble utdelt i møtet.

Ved votering ble rådmannens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Foreløpig finansrapport 2011 tas til orientering.

Rådmannens innstilling:

Foreløpig finansrapport 2011 tas til orientering.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I tråd med vedtatt finansforskrift (K-styresak PS 056/10) for Verdal kommune legges med dette fram kommunens foreløpige finansrapport for 2011. Da finansområdet er en del av årsregnskapet, vil den endelige rapporten avlegges som en del av Årsregnskap og Årsrapport for 2011.

Vurdering:

Låneporteføljen

Sammensetning av låneporteføljen.

Samlet lånevolum for Verdal kommune var pr. 31. desember 907 millioner kroner (ex. lån i Husbanken). Långivere er:

Långiver	31.des.11
Kommunalbanken	807
Verdipapirmarkedet	100
(tall i mill)	907

Endringer i låneporteføljen/risikoeksponering i 3. tertial.

Det er i desember betalt et avdrag for 2011 med 25 millioner kroner.

I desember ble det avholdt anbudskonkurranse for et nytt lån på 73.800.000,-. Beste tilbud kom fra Kommunalbanken, der det ble etablert et nytt lån med nevnte volum. Lånet har flytende rente basert på 3M nibor og renteregulering hver 3. måned på IMM. Långiver fastsetter marginen på lånet ved hver renteregulering og denne er satt til + 0,10 prosentpoeng for den første 3M-perioden. Dette gir en rente på 3,03% ved årsskiftet. Lånet løper uten avdrag og forfaller i sin helhet i desember 2036. Låntager kan betale avdrag etter eget initiativ ved hver renteregulering.

Kommunen har i perioden etablert ytterligere rentesikring for deler av den flytende lånemassen for første del av økonomiplanperioden ved å kjøpe FRA-kontrakter. Det totale omfanget av denne sikringen fremgår av tabellen:

tidspunkt	andel av flytende lån som er sikret med FRA
mar.12	0,88
jun.12	0,76
sep.12	0,69
des.12	0,60
mar.13	0,60
jun.13	0,57
sep.13	0,57
des.13	0,00
mar.14	0,00
jun.14	0,00
sep.14	0,00
des.14	0,00
mar.15	0,00
jun.15	0,00
sep.15	0,00
des.15	0,00
mar.16	0,00
jun.16	0,00
sep.16	0,00
des.16	0,00

Sikringsandelen viser at kommunen er mindre følsom for eventuelle renteendringer som måtte oppstå på kort sikt (2012/13) ved at noe (57-88%) av den flytende lånemassen er sikret med kjøp av FRA's. Sikringsandelen faller ut over i økonomiplanperioden og fra desember 2013 er sikringsandelen null. Herfra og ut vil kommunens renteutgifter være mer utsatt for eventuelle renteendringer.

Løpetid på lånene.

Kommunens lån har lang løpetid og dette samsvarer godt med levetiden på den infrastruktur det er investert i. Lånemassen kommer til forfall slik:

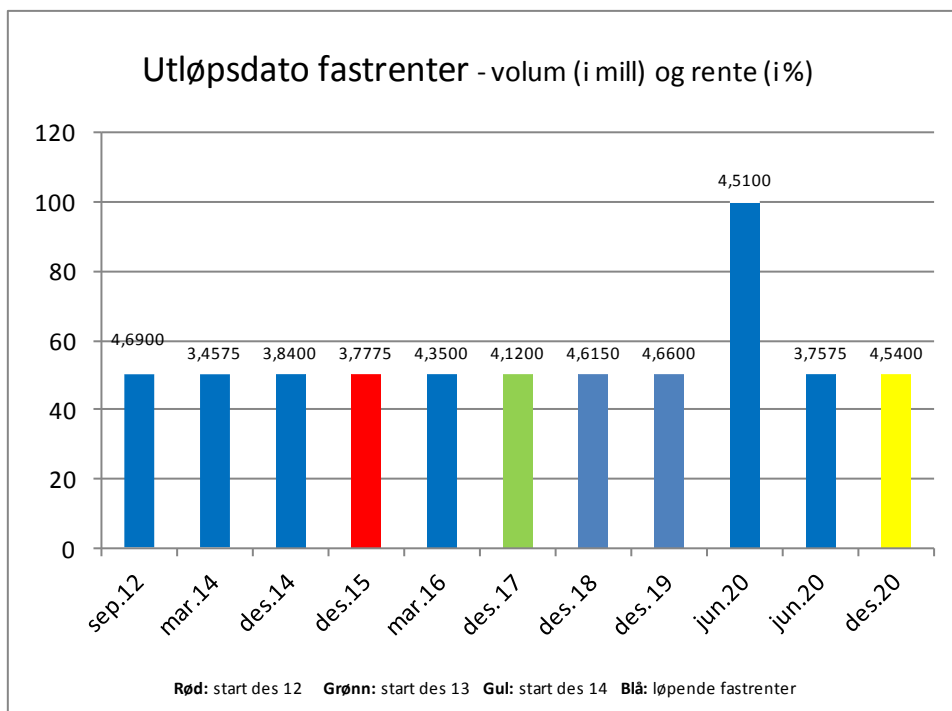
Långiver	saldo 31.12.2011	utløps- dato
Obligasjonslån 2006/16	100 000 000	juni 2016
Kommunalbanken	130 000 000	mars 2031
Kommunalbanken	132 568 500	desember 2025
Kommunalbanken	69 200 000	desember 2030
Kommunalbanken	46 000 000	juni 2027
Kommunalbanken	39 300 000	mars 2026
Kommunalbanken	74 497 990	september 2024
Kommunalbanken	69 563 530	desember 2028
Kommunalbanken	42 800 000	juni 2026
Kommunalbanken	129 000 000	mars 2030
Kommunalbanken	73 800 000	desember 2036

Slik det fremgår ovenfor skal det ikke refinansieres lån de neste 12 månedene. Kommunens vurdering er at refinansieringsrisikoen i låneporteføljen er lav.

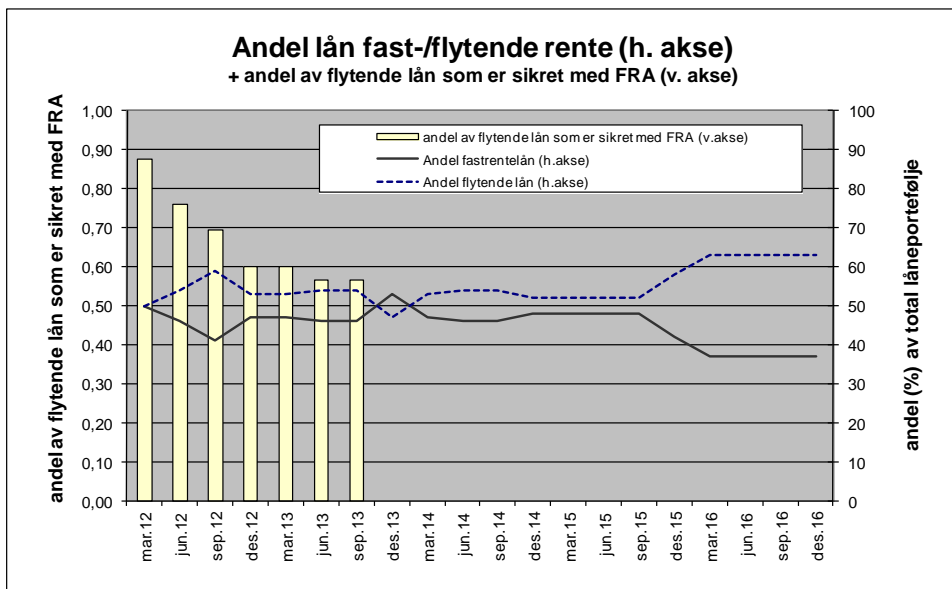
Oppbygging av låneporteføljen.

Verdal kommune sin låneportefølje er i bygd opp av lån med flytende rente basert på 3M nibor. Nibor-renten, som ble fastsatt til 2,93% ved renteregulering den 21. desember, tillegges eller fratrekkes en margin etter avtale med långiver. Ved årsskiftet er marginen på lånene i Kommunalbanken, for de fleste av lånene, på pluss 0,10 prosentpoeng og dette er uendret sammenlignet med forrige tertialskifte. Laveste margin på et enkeltlån er minus 0,25 prosentpoeng. Høyeste margin på enkeltlån er på pluss 0,10 prosentpoeng.

Når det gjelder fastrenter er dette etablert som rentebytteavtaler (renteswapper). Disse er slik at kommunen mottar flytende rente lik 3M nibor fra motparten (banken) og betaler den faste, avtalte renten tilbake (til banken). Dette har gitt kommunen lavere fastrentekostnad også i 2011, sammenlignet med ordinære fastrentelån. Renteswappene har et omfang som gjør at forholdet mellom lån med fast- og flytende rente er 50/50 ved utløpet av året. Fastrentene har ulike lengde og forfaller slik:



Gjennomsnittlig durasjon (varighet) i låneporteføljen er 2,5 år. Kommunens kjøp av FRA-sikring og fastrenteandel er fremskrevet for økonomiplanperioden i grafen under:



Verdi på låneporteføljen og rentesikringer.

Samlet overkurs på renteposisjonene i låneporteføljen er 28 millioner kroner, eller 3,13% ved årsskiftet. Porteføljens rentefølsomhet (sier hva kursendringen blir ved renteendringer) er 2,43%.

Markedet for lån med kommunal risiko.

Prisen (marginen) på lån med kommunal risiko har vært forholdsvis stabil i hele 2011, men det kan synes som om risikoen for økt margin har blitt større mot slutten av året på grunn av generell markedsuro og "Eksportfinanssaken". Uansett er det fortsatt god tilgang til kreditt for låntagere med kommunal risiko.

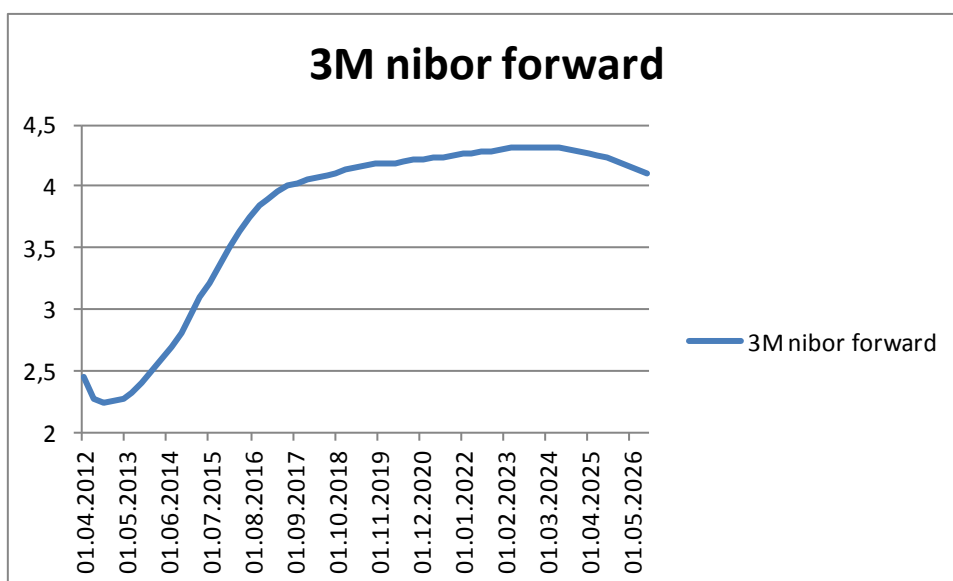
Avvik mellom faktisk forvaltning og krav i finansreglementet.

Ingen bestemmelser i finansreglementer er overtrådt og det har ikke funnet sted avvik fra dette i 2011.

Markedsrenter og egne betingelser.

Gjennomsnittrenten i kommunens låneportefølje er 3,65% ved utløpet av året. Siste halvdel av 2011 har vært urolig i de internasjonale finansmarkedene. Det er særlig gjeldssituasjonen i Europa som har vært førende. Usikkerheten har medført at den økonomiske veksten i flere land har kommet over på negativ side og resesjonsfare truer. På grunn av dette har de lange rentene falt til rekordlave nivåer.

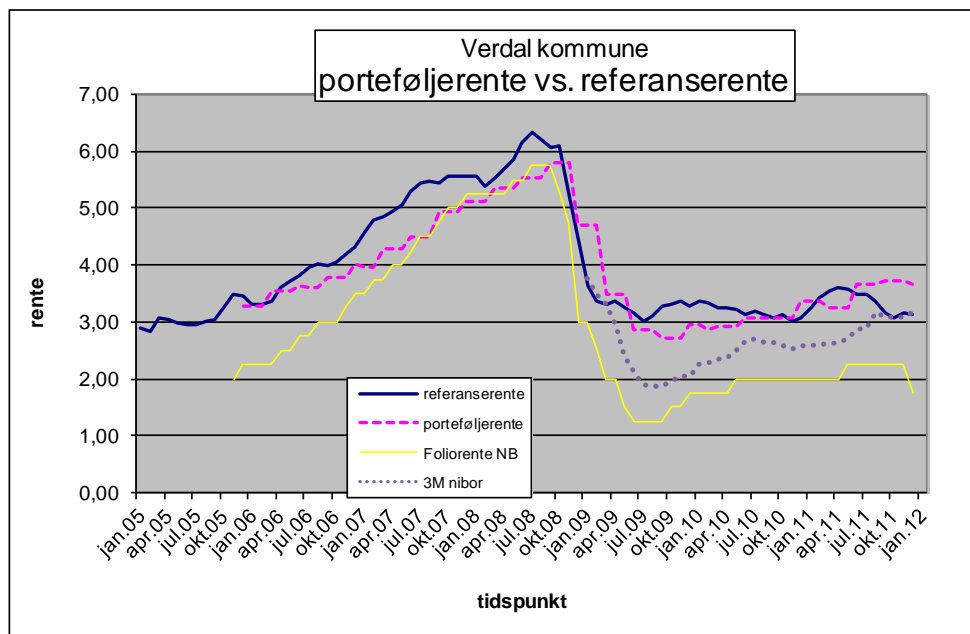
Markedet priser inn at den korte renten i Norge skal falle ytterligere og holde seg lav ganske lenge. Forwardkurven (under) illustrerer dette forholdet. Forwardrenten legges til grunn når kommunens fremtidige renteutgifter på lån med flytende rente skal beregnes:



Forwardkurven viser markedets prising av 3M niborrente på ulike fremtidige tidspunkter.

Sammenligning av renteutgifter (benchmarking).

Verdal kommune benchmarker sin lånerente ved å sammenligne porteføljerenten med en referanserente som er relevant for kommunal risiko. Referanserenten består av 3M nibor og 4-års fastrente (kommunal risiko) med en durasjon på 2,5 år. Norges Bank sin styringsrente (foliorenten) og 3M niborrente fremgår også av grafen:



Referanserenten i 2. halvår 2011 (se grafen) faller som følge av at det kommer stadig lavere verdier inn fra "fastrenteelementet" (som følge av fallende nivå på fastrenter), mens porteføljerenten beholder sin historiske inngangsverdi på fastrente. I tillegg hadde ikke niborrenten falt særlig da kommunens flytende lån fikk ny rente for 3 måneder den 21. desember. Det oppstår på denne bakgrunn et gap mellom porteføljerenten og referanserenten i 2. halvår 2011.

Vurdering og håndtering av finansiell risiko.

Verdal kommune vurderer fortløpende sin finansielle risiko i låneporteføljen. Kredittrisikoen (motpartsrisiko) er ved årsskiftet vurdert som god, ved at Nordea, DnB, Swedbank og Fokus Bank er motparter i renteswapper og FRA-kontrakter. Renterisikoen (med en durasjon på 2,5 år og en fastrenteandel på 50%) er vurdert som akseptabel og ønsket. Likviditetsrisikoen i kommunens renteeksponering anses som god ved at det kontinuerlig har vært stilt priser fra våre motparter i renteswapper og FRA's - også i de mest krisepregede tidspunkter i høst. Kommunen har ingen valutaeksponering. Usystematisk risiko i renteeksponering anses som meget lav, mens den systematiske risikoen anses som ønsket - her verdsettes kommunens renteeksponering (renteswapper og FRA's) ut fra gjeldende rentesetting i markedet.

Stresstest.

Kommunen kjører stresstest på sin låneportefølje ved å simulere en parallell renteoppgang på 2 prosentpoeng over hele rentekurven. Det understrekes at dette er en kraftig rentebevegelse, særlig på lange renter. En renteoppgang vil medføre **økte rentekostnader** og **positiv kursendring** på fastrenteposisjonene (fastrentene vil fremstå som lave etter en renteoppgang):

Stresstest låneportefølje - Verdal kommune

Simulert renteøkning på 2 prosentpoeng parallellt over hele rentekurven

Kursendring ved renteendring:

	Balanse %	Balanse MNOK	Rente- endring	Følsomhet	Beregnet verdiendring
Gjeld med flytende rente	50 %	457	0,01 %	0,19	0,01
Gjeld med fast rente	50 %	450	0,01 %	4,70	0,21
Finanspassiva	100 %	907			0,22

Verdiendring ved parallell endring i rentekurven på 0,01 prosentpoeng:

ca. 0,22 millioner kroner.

Renteøkning (parallell over hele rentekurven):	2,00 %
Porteføljevolum (mill. kroner)	907
Kursendring (positiv verdiøkning) låneportefølje (mindre enn):	44,04 (mill. kroner)

Endring renteutgifter:

	2012	2013	2014	2015	2016
"stressprognose" renteutgifter	34 715 641	39 540 879	45 020 075	47 280 043	51 459 097
Differanse ift. ordinær prognose	1 226 885	5 834 676	10 232 761	10 147 990	11 905 909

Oversikten viser at renteposisjonene vil ha en positiv verdi-/kursendring på (mindre enn) 44 millioner kroner dersom hele rentekurven stiger med 2 prosentpoeng.

Samtidig vil renteutgiftene øke. For 2012 vil ikke en øyeblikkelig renteøkning få så stort utslag da lån med flytende rente til en viss grad er sikret med FRA's. Lenger ut i økonomiplanperioden (fra 2014) vil virkningen av den simulerte renteoppgangen bli større. Dette skyldes at kommunen her har lavere (fallende til null fra desember 2013) sikringsandel på den flytende delen av låneporteføljen.

Forvaltning av overskuddslikviditet

Etter en anbudsrunde ble det skifte av hovedbankforbindelse fra Sparebanken Midt-Norge til Fokus Bank, med virkning fra 1.3.2012. Fokus hadde totalt sett det beste tilbudet, og det var hard og jevn konkurranse om oppdraget. De to viktigste elementene i anbudet var innskuddsrente og tilbudet på kommunens totale transaksjonskostnader. Den avtalte innskuddsrente er avtalt med basis i Nibor 3-måneders rente pluss en fast margin på vel ett prosentpoeng.

Finansreglementer hjemler plasseringer i obligasjons- og sertifikatmarkedet, men med den uro og usikkerhet, samt små tilleggsmarginer, har kommunen ikke valgt å plassere ledige driftsmidler i disse markeder.

P.t. er hele den kommunale likviditetsbeholdning plassert på rentebærende innskuddskonti, i all vesentlighet hos kommunens hovedbankforbindelse og i all hovedsak til flytende rente pluss en avtalt margin. En relativt liten del av den ledige likviditeten er plassert til fast rente fram til august 2012. Kommunen har ikke midler som er klassifisert som langsiktige finansielle aktiva. Ingen bestemmelser i finansreglementer er overtrådt og det har ikke funnet sted avvik fra dette.

Nøkkeltallsrapport låneporteføljen

Verdal kommune

jfr. "Forskrift om kommuners og fylkeskommuners finansforvaltning" - trådte i kraft 1. juli 2010.

Rapport "Nå" : IMM desember 2011

Rapport "Forrige" : IMM september 2011

Sammensetning av passiva:	Nå	Forrige		Krav/limit
Andel lån med fast rente:	50 %	52 %	Maksimum	80 %
Andel lån med flytende rente:	50 %	48 %	Maksimum	80 %
herav rentesikret for 2012	78 %	33 %		
herav rentesikret for 2013	58 %	0 %		
Gjennomsnittlig durasjon (år)	2,5	2,7	Min.-/makskrav:	0-4 år
Porteføljens rentefølsomhet (%)	2,43	2,61		-
Lengste rentebinding (utløpsår)	2020	2020	Maksgrense	-
Andel største enkeltlån i porteføljen:	15 %	15 %	Maksimalgrense:	35 %
Gjennomsnittlig porteføljerente:	3,65 %	3,73 %		
Anslag renteutgift 2012 (mill. kroner)	33,4	33,83	Budsj. renteutg.	
Innløsningsverdi passiva (i prosent). Negativ verdi kommer i tillegg til pari kurs, mens positiv verdi kommer til fradrag til pari kurs.	-3,13 %	-2,32		
Innløsningsverdi passiva (i mill kroner). Negativ verdi kommer i tillegg til pålydende gjeld, mens positiv verdi kommer til fradrag til pålydende gjeld	-28	-20		
Lån som skal refinansieres innen 1 år (%)	0 %	0	Maksgrense	40 %

Kommentar til "vesentlige markedsendringer":

Ingen vesentlige endringer i markedet for kommunal kreditt, men tendensen er noe økende marginer på lån. Økte egenkapitalkrav for finansinstitusjoner kan medføre dyrere kreditt (høyere marginer) i 2012.



Verdal kommune

Sakspapir

Trafikksikkerhetsplan 2012-2015, Verdal kommune

Saksbehandler: Åge Isaksen E-post: aage.isaksen@innherred-samkommune.no Tlf.: 74048519	Arkivref: 2011/3876 - /Q80
---	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	17.04.2012	35/12
Verdal formannskap	19.04.2012	47/12
Verdal kommunestyre	30.04.2012	40/12

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 19.04.2012

BEHANDLING:

Innstilling fra komite plan og samfunn ble utdelt i møtet.

Ved votering ble komiteens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015 vedtas som grunnlag for kommunens prioriteringer av trafikksikkerhetsarbeidet.

Rådmannens forslag til vedtak:

Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015 vedtas som grunnlag for kommunens prioriteringer av trafikksikkerhetsarbeidet.

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn i Verdal - 17.04.2012

BEHANDLING:

Ved votering ble rådmannens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015 vedtas som grunnlag for kommunens prioriteringer av trafikksikkerhetsarbeidet.

Vedlegg:

Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015, Verdal kommune.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Innkomne uttalelser og innspill.

Saksopplysninger:

Bakgrunn.

Kommunens trafikksikkerhetsplan er sist behandlet og vedtatt av kommunestyret i 2006. Det har nå vært et stort behov for å få revidert planen, slik at den framstår som et oppdatert og nyttig verktøy i arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten. Kommunens trafikksikkerhetsutvalg har derfor gjort vedtak om å gjennomføre denne planrevisjonen.

Planforslaget.

Som grunnlag for planarbeidet er det foretatt registreringer av trafikkfarlige forhold, der spesielt oppvekstområdene og velforeningene er bedt om å komme med innspill. Dette sammen med tidligere registreringer har bidratt til mange ønsker om tiltak som bør gjennomføres. I planen er det valgt å peke ut en del satsningsområder/delmål, som det synes viktig å konsentrere trafikksikkerhetsarbeidet om. Dette gjelder følgende forhold:

- *Opplæring i trafikkadferd må forbedres for alle aldersgrupper.*
- *Bruken av sikringsutstyr må forbedres for alle trafikantgrupper.*
- *Trafikkfarlige steder på vegnettet må utbedres, og spesielt skal barn og unge ha en trygg og trafikksikker atkomst til barnehage, skole og fritidsaktiviteter i nærmiljøet.*

Tiltak knyttet til disse satsningsområder vil forhåpentligvis bidra til at antall skadde og drepte i trafikken reduseres i forhold til dagens nivå. Planen legger også til grunn den nasjonale og regionale nullvisjon, om at det i framtiden ikke skal forekomme trafikkulykker som fører til drepte eller hardt skadde.

Høring.

Kommunens trafikksikkerhetsutvalg har behandlet høringsforslaget i møte den 29.11.2011, og vedtatt at det sendes på høring. I forbindelse med høringen har det innkommet de uttalelser som nedenfor er gjengitt i sammendrag og kommentert.

Statens vegvesen, dat. 16.01.12.

Målet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Både den politiske og den administrative ledelse må spille en aktiv rolle i planarbeidet. Trafikksikkerhetsplanen må inngå i det kommunale planhierarkiet og gis en politisk behandling som er i samsvar med dette.

Aktivisering av innbyggerne i kommunen kan gi verdifulle innspill i planprosessen, bidra til bevisstgjøring og atferdsendring og derfor i seg selv betraktes som et trafikksikkerhetstiltak. Trafikksikkerhetsplanen har tatt for seg gode delmål som fører bedre trafikksikkerhet. Planen er oversiktlig med prioriterte tiltak.

Kommentar.

Trafikksikkerhetsplanen vil være en temaplan som har forankring innen flere virksomhetsområder, bl.a. oppvekst, helse og teknisk drift. Planen vil bli politisk behandlet.

Eldrerådet, dat. 12.01.12.

Eldrerådet mener at pensjonistforeningene og Eldrerådet også bør være samarbeidspartnere for tiltak B. 1. Bruk av refleks og holdninger til dette angår alle aldersgrupper. Eldrerådet støtter for øvrig planen og lover å bidra så godt de kan.

Kommentar.

Eldrerådet og pensjonistforeningene tilføyes som samarbeidspartnere for tiltak B.1.

Ungdomsrådet, dat. 12.01.12.

Ungdomsrådet synes det er en god plan generelt og støtter også spesielt tiltakene som er foreslått. Når det gjelder Tiltak A.2 og B.2 hvor ungdomsrådet er foreslått som ansvarlig, ber de om at SLT-koordinator også settes opp som samarbeidspartner. Ungdomsrådet skal bidra så godt de kan.

Kommentar.

SLT-koordinator tilføyes som samarbeidspartner for tiltakene A.2 og B.2.

Vurdering:

Trafikksikkerhetsplanen synes å kunne bli et godt verktøy for kommunens arbeid med trafikksikkerhetsoppgaver i perioden 2012 – 2015. Mange av tiltakene i planen omfatter et bredt spekter av kommunens organisasjon. Det vil være viktig å få satt fokus på de oppgaver som skal gjennomføres, og at dette arbeidet ansvarliggjøres der det hører hjemme i organisasjonen. For at trafikksikkerhetsarbeidet skal bli mer målrettet er det dessuten viktig med årlige evalueringer og prioriteringer.

Flere av tiltakene spesielt fysiske tiltak på veg forutsettes behandlet i mer detaljerte planer, både for å avklare løsninger og finansiering. Med grunnlag i de prioriteringer det legges opp til i trafikksikkerhetsplanen, vil de enkelte tiltak bli tatt opp til mer grundig behandling før gjennomføring. Trafikksikkerhetsplanen betraktes som en temaplan som legger føringer for prioriteringer og videre behandling av aktuelle tiltak.

Høring har ikke gitt vesentlige merknader til planforslaget, og planen tilrås vedtatt som grunnlag for kommunens prioriteringer av trafikksikkerhetsarbeidet.



Innherred samkommune

Sakspapir

Nasjonal transportplan 2014- 2023, høring

Saksbehandler: Åge Isaksen	Arkivref: 2012/2947 - /N00
E-post: aage.isaksen@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048519	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	26.04.2012	10/12
Verdal kommunestyre	30.04.2012	41/12
Levanger formannskap		

Administrasjonssjefens forslag til innstilling:

Kommunen mener forslag til Nasjonal transportplan på en god måte belyser relevante problemstillinger. For framtidsrettet og robust utvikling av regionen er det viktig å legge et høyt ambisjonsnivå for samferdselsinfrastrukturen.

Kommunen vil spesielt peke på:

1. 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. 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.
3. 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.

4. Det er i Levanger og Verdal kommuner en del mer avgrensede utfordringer som av trafikkavviklingsmessige og trafikksikkerhetsmessige forhold må løses på kort sikt. Eksempler på slike utfordringer vil være:
 - Avklaring trase/utbedring E6 gjennom Bjørga i Verdal kommune.
 - Ny planfri kryssing E6 – Fv 72 ved Bergsgrav i Verdal kommune.
 - Avklaring trase/utbedring E6 Havnekrysset i Verdal kommune – Mule i Levanger kommune.
 - Forbedret E6 gjennom Åsen i Levanger kommune.
 - Forbedret ferjetilbud mellom Levanger og Ytterøy i Levanger kommune.
5. Det er sterkt ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.
6. Det er politisk vilje til å åpne for vurderinger av bruk av bompenger på veg, for å bidra til å finansiere utvikling av jernbanenettet.

Vedlegg:

[Forslag til Nasjonal transportplan 2014 - 2023](#)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

ISK sak nr. 29/11; Konseptvalgutredning Trondheim – Steinkjer.
ISK sak nr. 34/11; Regional transportplan.

Saksopplysninger:

Bakgrunn.

Transportetaten har lagt fram forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014- 2023. Fylkeskommunen er bedt om uttalelse til planforslaget, og det vil bli lagt fram sak om NTP for fylkestinget i juni 2012. I den sammenheng er kommunene i Nord-Trøndelag invitert til å bidra med innspill til fylkeskommunens uttalelse innen 4.5.2012.

Planforslaget. (utdrag fra sammendraget).

Effektive transport er en forutsetning for velferd og økonomisk vekst. Overordnet mål for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Økonomisk vekst og økt inntekt vil sammen med befolkningsvekst gi kraftig økt etterspørsel etter transport. Denne utviklingen skaper utfordringer - kapasiteten i

transportsystemet må bygges ut. Samtidig skal klimamålet nås og transportsystemet skal utvikles i en mer miljøvennlig retning. Befolkningsveksten i de største byregionene er utfordrende, men gir også muligheter til å utvikle tettere bysamfunn og et transportsystem der kollektivtrafikk, gåing og sykling tar veksten i persontransporten. Dette vil bidra til reduserte klimagassutslipp fra transport. Transportetatene foreslår en tredelt politikk:

I de største byområdene må kollektivtrafikk, gåing og sykling ta veksten i persontransporten. I byene prioriteres derfor gode kollektive løsninger og tiltak for å legge til rette for gåing og sykling. Staten må gi økonomisk rom for kommuner og fylkeskommuner til å bygge ut sin del av kollektivtrafikken. Det er behov for mer statlige midler. Samtidig må det innføres restriktive tiltak mot den private biltrafikken. Eksempler på dette er køprising og dyrere parkering.

I regionene gjennomføres tiltak som bidrar til regionforstørring og dermed til mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Utbygging av jernbanen i Intercity-området og rundt de største byene, og utbygging av vegnettet i regionene, er eksempler på tiltak som bidrar til regionforstørring og regional utvikling.

Mellom byer og landsdeler bygges transportsystemet ut for å redusere avstandskostnadene for næringsliv og innbyggere. Dette vil bidra til økonomisk vekst og regional utvikling. Et helhetlig og rasjonelt nasjonalt transportnett med effektive knutepunkter skal bidra til at langdistanse godstransport i større grad kan gå på sjø eller bane i stedet for på veg.

I hele transportnettet må det satses mer på drift og vedlikehold enn tidligere, fordi infrastrukturen må bli mer robust til å stå imot klimaendringer og andre utfordringer. Trafikken og kravene til pålitelighet øker og anleggene som skal driftes og vedlikeholdes blir stadig mer teknisk kompliserte. Mangel på tilstrekkelig vedlikehold over lang tid har ført til økt behov for fornyelse av infrastrukturen. For å få en mer pålitelig og robust infrastruktur, må standarden på infrastrukturen bringes opp til et nivå der framkommelighet og sikkerhet ivaretas og forfallet minimeres. Dette vil bidra til å redusere kostnadene både for infrastruktureiere, trafikanter og operatører.

Det er alt for mange drepte og hardt skadde i vegtrafikken i dag. Trafikksikkerhetsarbeidet og arbeidet mot nullvisjonen i alle transportformene må styrkes. I vegsektoren foreslår transportetatene et ambisiøst mål. Antallet drepte skal ikke overstige 100, og antallet drepte og hardt skadde skal ikke overstige 500 i 2024.

Gjennom Nasjonal transportplan 2010-2019 ble de økonomiske rammene for transporttiltak økt med 100 mrd. kr i forhold til tidligere plan. Den økte aktiviteten stiller transportetatene og entreprenør- og rådgiverbransjen overfor store utfordringer knyttet til planlegging og gjennomføring. Transportetatene vil samarbeide med bransjen for å bidra til økt kompetanse og gjennomføringsevne med kortere planleggingstid og nye kontraktstrategier. Det er også nødvendig med langsiktig forutsigbar finansiering for å få en rasjonell utbygging. Med tilstrekkelig og forutsigbar finansiering, og mer effektive planprosesser, kan transportinfrastrukturen bygges ut til en god standard på 20 år.

Økonomiske prioriteringer. (utdrag fra kap. 5)

Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen prioriterer bruken av midlene innenfor gitte økonomiske rammer i følgende rekkefølge:

1. Drift av infrastruktur
2. Vedlikehold av infrastruktur
3. Fornyelse og tiltak for å rehabilitere infrastruktur som har forfalt
4. Planlegging
5. Programområdetiltak
6. Store investeringsprosjekter

Økte kostnader for prosjekter som inngår i NTP 2010-2019 og prioriteringen av drift, vedlikehold og fornyelse, gjør det vanskelig å prioritere nye store prosjekter i alle økonomiske rammenivåer unntatt i rammen på +45 prosent.

I retningslinjene for transportetatenes arbeid med NTP 2014-2023 heter det at planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket skal skje med utgangspunkt i sektorvise økonomiske rammer på samme nivå som i rammene for perioden 2014-2019 (planteknisk ramme). I tillegg skal etatene foreslå prioriteringer i alternative økonomiske rammer, som er henholdsvis -20, +20 og +45 prosent i forhold til planteknisk ramme.

Transportkorridor 7, Trondheim – Bodø. (utdrag fra kap. 7)

Korridoren er en transittkorridor for transporter mellom Nord- og Sør-Norge samtidig som den har viktige regionale funksjoner. E6 og Nordlandsbanen binder sammen naboregioner til felles bo- og arbeidsmarked, blant annet Trondheim og Steinkjer, Mosjøen og Mo i Rana, samt Fauske og Bodø. Korridoren omfatter også korridorene fra Nord-Trøndelag og Nordland til Sverige. Korridoren har også betydelig godstransport sjøveien med bulktransport fra Brønnøy og Rana og sjøtransport fra Sandnessjøen til petroleumsvirksomheten i Norskehavet.

Jernbane: Ny Stjørdalselva bru og sporomlegging Hell omfatter ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva, og omlegging av spor til og med Værnes stasjon. Utbyggingen vil gi bedre avvikling av togtrafikken i krysningspunktet mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen, og er en del av null- alternativet i KVVU for Trondheim-Steinkjer. Prosjektet er prioritert i rammene på +20 prosent og +45 prosent.

Elektrifisering av Trønderbanen er prioritert om rammen økes med 45 prosent. Tiltaket gir mulighet for gjennomgående tog nord-sør for Trondheim, noe som vil gi et bedre rutetilbud med mulighet for høyere frekvens. Videre utvikling og elektrifisering av Trønderbanen vil ha avgjørende betydning for reduksjon av reisetid gjennom hastighetsøkning. Tiltaket vil være sentralt for utvikling av togproduktene og operatørens strategiske beslutninger om materiellanskaffelser.

E6: I første fireårsperiode fullføres prosjektet E6 Harran – Nes bru i Nord-Trøndelag. Dersom rammen økes med 20 prosent, går transportetatene inn for å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens krav om byggingen av ekstra tunnellop i Være-, Stavsjø- og Helltunnelen på E6 øst for Trondheim i første fireårsperiode. Foreslåtte statlige midler kan være bidrag til en mer omfattende utbygging av vegnettet i tilknytning til tunnelene, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til bompengeprogger for en slik utbygging.

Dersom rammen økes med 45 prosent, prioriteres i siste seksårsperiode videre utbygging av E6 nord for Steinkjer på strekningen Selli - Asp - Sem. I tillegg foreslås statlige midler til å starte utbyggingen av E6 til firefelts veg på strekningen Kvithamar – Åsen i Nord-Trøndelag.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak som breddeutvidelse av strekninger som mangler gul midtlinje, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk og tiltak mot utforkjøringsulykker. I tillegg prioriteres midler til utbedring av forfall i vegnettet og oppgradering av tunneler. Dersom rammene økes, prioriteres mer midler til disse tiltakene.

Vurdering:

Framtidige utfordringer innen transportsektoren har kommunen den senere tid behandlet både i Konseptvalgutredning Trondheim – Steinkjer (ISK sak nr. 29/11) og i Regional transportplan (ISK sak nr. 34/11). Det vil derfor være riktig å henvise til disse behandlinger når det også gjelder NTP.

De investeringer som skal gjøres er investeringer for svært lang tid framover, og dermed viktig for de muligheter hele regionen har for framtidig utvikling. 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.

For å oppnå en ønsket fremtidsrettet utvikling innenfor regionen, 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.

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. I tillegg bør mulighetsstudie Meråkerbanen løftes fram for å oppnå synergieffekter med elektrifisering og for styrking av det Midt-Nordiske transportsystemet.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn det er lagt opp til i konseptvalgutredningen (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 bør være en realistisk og nødvendig ambisjon.

I forbindelse med KVVU logistikknutepunkt for Trondheimsregionen, er det reist en 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). 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 hele Midt-Norge. Dess mer en vektlegger rollen som brohode i internasjonal handel, dess viktigere blir sjødelen, og dess større regional betydning vil lokaliseringen ha.