



Verdal kommune
Møteinnkalling

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg: Kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 18.06.2018
Tid: 18:00

Evt forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til rådmannskontoret på telefon 740 48257 eller på epost: line.ertsas@verdal.kommune.no

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Før møtet blir satt vil det bli følgende orienteringer:

Tindved Kulturhage v/daglig leder Anne Segtnan – 30 min.

Ny helseplattform v/kommuneoverlege Ragnhild H. Aunsmo – 30 min.

Innstillinger fra formannskapet i sakene 53/18, 54/18, 55/18, 56/18, 57/18, 59/18 og fra komite plan og samfunn i sak 58/18 vil bli utlagt i møtet.

Verdal, 8. juni 2018

Bjørn Iversen
ordfører (s)

Sakliste kommunestyrets møte 18. juni 2018

52/18 Godkjenning av møteprotokoll

53/18 Tertialrapport 1 - 2018

54/18 Helsebygg Verdal - miljøambisjoner

55/18 Ordning for nærmiljøtiltak i Leksdal, Ness og Helgådal

56/18 Høring utkast til delstrategi veg og innspill til handlingsprogram veg

57/18 Salg tomt Ydsedalen

58/18 Detaljregulering Brygga II

59/18 Silje H. Sjøvold - søknad om permisjon inntil videre fra folkevalgte verv

60/18 Orienteringer

PS 52/18 Godkjenning av møteprotokoll



Tertialrapport 1 - 2018

Saksbehandler: Helge Holthe E-post: helge.holthe@verdal.kommune.no Tlf.:	Arkivref: 2018/7624 - /212
---	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	14.06.2018	56/18
Kommunestyre	18.06.2018	53/18

Rådmannens innstilling:

1. Økonomirapportering 1. tertial 2018 og finansrapport 1. tertial Verdal kommune tas til etterretning.
2. Verdal kommunes driftsbudsjett endres slik:
 - a. Barnevernet styrkes med 2 mill kr for å dekke anslag merutgifter for 2018.
 - b. Renteprognose viser økte renteutgifter for året på 1,5 mill kr som følge av forventet renteøkning i siste del av 2018. Budsjett for renteutgifter økes tilsvarende.
 - c. Gjenstående innsparingsbehov flyttes til fellesområdet. Etter budsjettjusteringen i april (PS 25/18, kommunestyret 23.4.2018) gjenstår fortsatt 2.1 mill kr av innsparingskravet på 5,25 mill kr (jf. PS 3/18, kommunestyret 29.01.2018). Gjenstående beløp som fortsatt står som innsparingskrav på virksomheter som produserer tjenester er: 178.572 kr på Kultur, 178.572 kr på Teknisk drift og 178.572 kr på Hjemmetjenesten. I sum betyr dette at innsparingskrav på 535.716 kr flyttes fra tjenestene over til fellesområdet. Etter denne overføringen vil hele innsparingskravet på 2.1 mill kr stå som en midlertidig inntekt (inntektsart 14900) på fellesområdet. Det arbeides videre med konkrete tiltak for å avvikle den midlertidige inntekten i neste budsjettrevidering.
 - d. Ytelser til livsopphold reduseres med 500.000 kr. Det utredes om budsjettet kan nedjusteres ytterligere i en senere budsjettjustering.
 - e. Finansiering av punktene a, b og c foretas med 500.000 kr fra reduserte utgifter i punkt d. Resterende som mangler finansiering føres midlertidig som innsparingskrav (inntektsart 14900) på fellesområdet. Innsparingskravet er da bare en midlertidig løsning som krever oppfølging i neste budsjettrevisjon. Årsaken til at budsjettjusteringen får en midlertidig finansiering, er at det er nødvendig å utrede konkrete tiltak før budsjetttrammene til virksomhetene kan reduseres.
 - f. Rådmannen gis fullmakt til å foreta nødvendige endringer mellom virksomhetsområdene for å tilpasse pensjonskostnadene/lønnsoppgjør.
 - g. Midler til prosjekt Ungdomslos for høsten 2018 finansieres ved bruk av disposisjonsfond med 850.000 kr i samsvar med politisk vedtak i 2017, jf PS055/17. Øvrig finansiering er ved bruk av statlige prosjektmidler (Ungdomslos) kr 350.000. Tiltaket har varighet fram til sommer 2019.

- h. Den samlede virkning av budsjettjusteringen fremgår av budsjettskjema 1A og 1B. Budsjettskjemaene er lagt inn som vedlegg i saken.
3. Analyse av Kostra, befolkningsdata og tjenestedata utarbeides i løpet av juni-august og legges fram etter sommeren.

Vedlegg:

- 1 Rapport Tertialrapport 1 - 2018
- 2 Finansrapport tertial 1 - 2018
- 3 Budsjettskjema 1A og 1B

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Rådmannen legger med dette fram tertialrapport for første tertial 2018. Sammen med rapporten legges det også fram budsjettjusteringer som anses som modne for iverksetting. I tertialrapporten er det også flere saker som kan kreve budsjettjustering i 2018, men hvor det ikke kommer forslag om budsjettjustering i denne omgang. For disse sakene foreslås det enten utsettelse eller at saken gis midlertidig finansiering inntil det kommer på plass tiltak som gir reell innsparing.

Tertialrapporten viser merforbruk når regnskapsførte beløp måles mot forventet bruk. De første beregningene av avvik ble tatt med i orientering til formannskapet i aprilmøtet. I møtet ble det vist til store avvik på lønnsområdet. Samtidig ble det gjort oppmerksom på at det ikke var tatt vurdering av refusjoner på lønnsområdet og at det manglet tilbakemelding fra virksomhetene på hvilke målte avvik som var reelt merforbruk. Når tertialrapporten nå legges fram, er tallene gjennomgått med virksomhetene. Avvik som kan forklares er nå korrigert. Korrigeringer omfatter feilperiodiseringer, etterslep av lønnsrefusjoner, høyere lønnsrefusjoner som følge av sykefravær osv. Etter korrigering gjenstår fortsatt et avvik, men avviket er som forventet redusert. Periodenes avvik omregnet til årsprognose tilsier nå et merforbruk for 2018 på ca 11 mill kr. Årsprognosen er basert på at merforbruket fra starten av året fortsetter i samme takt resten av året. Unntaksvis har vi gjort avvik fra dette prinsippet i tilfeller der det er klart at periodens avvik ikke er relevant for resten av året.

I tillegg til merutgiftene er det sannsynlig at kommunen også får inntektsreduksjoner på ca 5,5 mill kr i årsvirkning. Dette er forhold tatt opp i tertialrapporten. Avvikene på inntektssiden vil bli fulgt nøye i rapporteringen utover i 2018. Budsjettjusteringer for inntektssvikt kan bli nødvendig.

Tertialrapporten viser betydelig merforbruk på lønnsutgifter når det måles mot forventet forbruk pr 30.04. Samtidig utløser merutgiftene også refusjoner for sykefravær, nedkomst mv, slik at

nettoutgiftene begrenses til kommunens egenandel. Nettoutgiftene på lønnsområdet for årets første fire måneder er 3.4 mill kr høyere enn forventet.

Måling av forbruk etter bare fire måneder har en iboende metodisk usikkerhet, slik at det ikke er mulig å si med full sikkerhet om målte avvik er reelt merforbruk eller variasjoner i behov. Målt merforbruk i en begrenset periode er derfor ikke ensbetydende med at kommunen får et merforbruk for hele året. Rådmannen tar målingen av merforbruk på største alvor og iverksetter tiltak for å holde driften innenfor årsbudsjettet. Det er derfor kun på barnevern at merforbruket innebærer forslag om økning i driftsrammene. På de andre tjenestoområdene må virksomhetene justere forbruket slik at merforbruk de fire første måneder hentes inn igjen på driften for resten av året. Det kan også gjøres administrativ omfordeling innenfor virksomhetsområdene. Det vil være krevende å komme i balanse når året starter med merforbruk, men historiske forbruksdata for siste 5 år viser at kommunen har klart dette før. Virksomhetene ble i siste halvdel av april gjort kjent med at det ble målt høyt forbruk på lønnsområdet. Organisasjonen har derfor hatt skjerpet fokus på kostnadskontroll fra slutten av april. Dette følges nå opp med tett oppfølging fra økonomienheten og flere rapporteringer fra virksomhetene. I tillegg vil rådmannen til høsten legge fram en sak til politisk behandling med tiltak som skal gjennomføres i andre halvår. Systemer for bedre analyse av budsjettavvik og tettere økonomirapportering er under utvikling og blir implementert fortløpende.

I første tertialrapport er det nedlagt et betydelig arbeid i å utvikle bedre styringsverktøy og fremskaffe kunnskap om hvordan inntekt og utgifter periodiseres fra måned til måned. Herunder er det brukt tid på å finne svar på hvorfor kommunen de fleste år måler stort merforbruk i første tertial på utgifter, samtidig som kommunen ikke får merforbruk på utgiftene i årsregnskapet. Bruk av tid til å få bedre kunnskapsgrunnlag om måling av forhold budsjett/regnskap, endring av rutiner for virksomhetenes rapportering av tiltak for å holde budsjett, manglende utredning av konkrete sparetiltak mv kan forklare hvorfor noen nødvendige justeringsbehov foreslås utsatt til over sommeren. Det er også nødvendig å bruke tid på å få gode prosesser med involvering av ledere, tillitsvalgte osv før det gjøres endringer som skal redusere utgiftene.

I tertialrapporten finnes det informasjon og korrigeringer om forhold som kommunen er kjent med, men som ikke er tatt inn i budsjettjusteringen i denne omgang. Dette er punkter som vil bli fulgt nøye, og som kan føre til budsjettjusteringer utover høsten 2018.

Nye saker som har blitt kjent i budsjettåret, og som ikke tas opp i budsjettjustering:

- Eiendomsskatt. Gjelder retaksering av verker og bruk og en rettsak som gir tilbakebetaling av innkrevd eiendomsskatt. Kommunen er kjent med at det kommer korreksjoner på eiendomsskatt. Det er foreløpig ikke tallfestet hvor store virkninger dette vil gi, og det er derfor for tidlig å gjøre en endelig justering av budsjett for eiendomsskatt.
- Skattesvikt. I revidert Nasjonalbudsjett meldes at det forventes nedgang i skatteinntektene i siste halvdel av 2018. Kommunen hadde et skatteanslag noe over nasjonal prognose for i budsjett for 2018. Når det nå i tillegg er regnet på anslag nasjonal skattesvikt, finner vi at dette kan bety et bortfall av 1.7 mill kr i utjevnet skatteinntekt i forhold til budsjett 2018. Rådmannen vil følge nøye med på nasjonal skatteutviklingen og vurdere budsjettjustering dersom signalene om skattesvikt fortsetter inn i høsten 2018.
- Avvikling samkommunen. Flere av de interkommunale selskapene som ble opprettet etter avvikling av samkommunen, opplever at budsjettene ikke er realistiske. Det kan bli behov for budsjettjusteringer utover høsten 2018. Det foreligger pr dato ikke noen samlet oversikt over behovet.
- Lavere lønnsvekst. I revidert nasjonalbudsjett opplyses at lønnsveksten for kommunene i 2018 blir 2.8% mot tidligere anslått 3%. Dette er også bakgrunnen for nedjustert skatteanslag for 2018. Ut fra opplysninger om lavere lønnsvekst kan det finnes en reserve i avsetninger for lønnsoppgjør. Det er for tidlig å tallfeste beløp.

Kommuneregnskapet for 2017 ble avlagt med netto driftsresultat på 33,4 mill kroner. Dette er andre året med gode regnskapsresultater. Det gode resultatet ble oppnådd på grunn av stram økonomistyring, lavt rentenivå og sterk vekst i nasjonal skatteinngang. I regnskapssaken vedtok kommunen å sette av overskuddet (mindreforbruket) til disposisjonsfond. Rådmannen vil på prinsipielt grunnlag sterkt anbefale at fondet ikke tappes for å finansiere ubalanse i drift. Balanse i drift innebærer at løpende driftsutgifter i regelen skal finansieres av løpende driftsinntekter. Ukritisk bruk av disposisjonsfond fører til at merforbruk kamufleres av ekstra tilførsel av midler fra disposisjonsfond.

Årsberetningen varsler at tallene for den underliggende drift er svake. Selv marginale økninger i forbruket er nok til å utløse ubalanse i drift. Budsjettet for 2018 har bare delvis fått på plass nødvendige tiltak for å konsolidere en god driftsbalanse. Det innebærer at driftsbalansen er skjør og uten store reserver til å møte det uforutsette. Det finnes noen utfordringer og svakheter i budsjettet etter avvikling av samkommunen. Dette er eksempelvis pukkelkostnader, ryddebehov i budsjettene, mangel på historikk for nye virksomheter, behov for å sette nye nivåer etter omorganisering og endring av virksomheter osv. Det er således ikke overraskende at de første regnskapstallene for 2018 viser at det er krevende å styre forbruket innenfor rammene i årsbudsjett for 2018.

I årsberetning og i det foreløpige arbeid mot ny økonomiplan er det i flere sammenhenger vist til at kommunen er på vei inn i en periode med mer krevende økonomi. I denne situasjonen kan det være uheldig for omstillingen om nødvendige endringer i drift settes på vent fordi det er lettere å tilføre midler fra fond i stedet for å gjøre tilpasninger som uansett må komme. For en kommune med stort omstillingsbehov er det viktig å holde omstillingstrykket oppe. Terskelen for å bruke av disposisjonsfondet i 2018 bør etter dette være høy. I budsjettjusteringen er det kun lagt inn bruk av disposisjonsfond som følger av vedtak fra 2017 om bruk av disposisjonsfond. Verdal har i første kvartal hatt en svak nedgang i folketallet. Trenden med lave barnefødsler fortsetter. En stabil vekst i folketallet er nøkkelen for å kunne ha en forutsigbar økonomi, og å kunne levere tjenester som ønsket til kommunen innbyggere. Som en minsteinntektskommune må en hele tiden arbeide kontinuerlig med omstilling og utvikling.

Vurdering:

Rådmannens vurderinger av tallgrunnlag fremkommer av vedlagte tertialrapport og finansrapport.

Rådmannen tar målingen av merforbruk i første tertial på største alvor og iverksetter tiltak for å holde driften innenfor årsbudsjettet. Rådmannen er av den oppfatning at det til tross for målt merforbruk i starten av året, fortsatt skal være mulig å drive kommunens virksomhet innenfor rammene i årsbudsjettet. Budsjettavvik på inntekter følges opp etter sommeren. Budsjettjustering kan bli nødvendig.

Det er metodiske utfordringer knyttet til å lage en presis årsprognose tidlig i året. Dette kan enkelt forklares ved at det er en liten del av året som danner kunnskapsgrunnlaget, mens det er en stor del av året som omfattes av beste estimat. Avvik som er målt for en periode er ikke nødvendigvis representativ for den etterfølgende del av året. Forsiktighetsprinsipper vil stå sterkt i en avviksberegning tidlig i året. Prognosen for resten av året vil således lett få preg av en «worst case»- analyse. De aller fleste tidligere år har årets første tertialrapport vist et stort merforbruk. Merforbruket for første tertial 2018 er omtrent på tidligere års nivå. Kvaliteten i

målingen bedrer seg utover i året som følge av at en større del av årets transaksjoner er bokført. Det er derfor alvorlig om det merforbruket som er målt i starten av året viser seg å fortsette i de påfølgende måneder.

Oppfølging av tertialrapporten de neste månedene fremover blir derfor en viktig oppgave. Vi er nødt til å se at avviket mellom regnskapsført og forventet bruk blir gradvis mindre utover i året, for at kommunen skal kunne holde seg i balanse. I år er det heller ikke varslet noen ekstra skatteinntekt som kan finansiere avviket.

Det er også viktig å være klar over at vi uansett ressursbruk og metodebruk vil måtte forholde oss til usikkerhet og manglende presisjon i prognoser generelt. Arbeidet med prognoser må derfor ses i et kost/nytteperspektiv. Jakten på gode svar må ikke føre til ressursbruk til rapportering som forstyrrer tjenesteproduksjonen mer enn det gir nytteverdi.

Som det fremkommer av tertialrapporten ser rådmannen det som nødvendig å bruke noe mer tid på å tilpasse dagens drift til kommunens økonomiske handlingsrom. Det vil derfor bli fremmet en egen sak rett etter sommerferien hvor driftsbudsjettet for 2018 vil bli foreslått justert.

Integrering og Mangfold overfører midler til andre virksomheter i kommunen for utgifter knyttet til tjenester som skole, helsestasjon osv. Det er i 2018 langt færre flyktninger som skal ha tjenester. Færre flyktninger betyr lavere tilskuddsinntekter for Integrering og Mangfold. Virksomheten mangler på grunn av dette inntekter til å videreføre samme overføringsnivå til andre virksomheter i kommunen. På mottakersiden har andre virksomheter i kommunen overføringsinntekter som ikke er korrigert for et lavere behov. Det vil kreve noe tid å utrede korreksjonsbehovet. Rådmannen vil derfor komme tilbake med en budsjettjustering over sommeren.

Ytelser til livsopphold. Statistikk over nedgang i arbeidsledighet og samfunnsutvikling ellers tilsier et lavere behov for ytelser til livsopphold. Dette er i noen grad også målt i tertialrapporten, og er grunnlaget for at budsjettet reduseres med 500.000 kr i punkt 2d. Rådmannen utreder behovet og vil komme tilbake med en budsjettjustering over sommeren, dersom videre utredningsarbeid viser at en ytterligere nedjustering utover 500.000 kr i punkt 2d er riktig og forsvarlig.

Forbedret økonomirapportering. Rådmannen vil komme med egen sak om endringer i økonomireglement. Det legges det opp til kvartalsrapporteringer og mellomrapporteringer av budsjett og regnskap. Mellomrapportering avgis til formannskapet og vil være en enklere sammenstilling av regnskapstall målt mot forventet bruk. Mellomrapportering vil gjøre det mulig å følge utviklingen mot årsbudsjett fra måned til måned.

Endringer i rapporteringsstrukturer. Det gjøres noen endringer i oppstillingsplan for regnskap og budsjett for å oppnå bedre styringsdata. Dette vil ha nytteverdi både for administrasjonen og kommunens politiske organer. Det største tiltaket er at selvkostområdet for teknisk område (vann og avløp) skilles ut som eget virksomhetsområde. Dette vil gjøre det lettere å se virksomheten på teknisk område som en todelt virksomhet, der en del er finansiert med bevilgninger (som de fleste andre deler av kommunen) og en del som drives til selvkost (selvfinansiert). I tillegg gjøres det en del mindre endringer for å få bedre symmetri mellom regnskap og budsjett, og det ryddes i kontostrukturen.



Verdal kommune
Rådmannen

Økonomirapportering 1. tertial 2018

Verdal kommune

Kommunens økonomiske situasjon
30.04.2018



Foto: Øystein Kvistad

Verdal 8.6.2018

INNHOLDSFORTEGNELSE

1. INNLEDNING	3
2. SAMFUNNSMÅL OG STRATEGIER I KOMMUNEPLANENES SAMFUNNSDEL ..	7
3. STATUS ØKONOMISK DRIFT, UTVIKLING I INNTEKTER OG UTGIFTER.....	8
3.1 Oppsummering av økonomisk situasjon pr 30.04.2018	8
3.1.1 Regnskapsskjema 1A	8
3.1.2 Regnskapsskjema 1B	9
3.1.3 Oppvekst.....	13
3.1.4 Velferd	15
3.1.5 Næring og samfunnsutvikling.....	17
3.1.6 Utvikling og virksomhetsstøtte	18
3.2 Budsjett - justeringsbehov drift	18
3.3 Budsjett - justeringsbehov investering	18
4. STATUS TJENESTEPRODUKSJON	19
5. FRAVÆR/NÆRVÆR	21
5.1 Oversikt på gruppeansvarsnivå	21
5.2 Aktiviteter for økt nærvær	21
5.3 Avvik/ årsaker	22

1. INNLEDNING

Status fjoråret: Kommuneregnskapet for 2017 ble avlagt med et årsresultat (mindreforbruk) på 27,5 mill kroner. Resultatet framkommet ved virksomhetsområdenes drift, innenfor de rammer kommunestyret har stilt til rådighet i budsjettvedtak, med et mindreforbruk på ca kr 8 mill. kroner og merinntekter av en ekstraordinær god nasjonal skatteinngang og lavere pensjonskostnader. Stram økonomistyring videreføres i 2018. Det er ikke reserver i budsjettet til å finansiere økt aktivitet. Dette vil kreve mye av organisasjonen i driftsåret. Arbeid med omstilling og tilpasning må drives fram med mange mindre styringstiltak gjennom året. Omstillingsarbeidet kan ikke isoleres til økonomiplanprosessen.

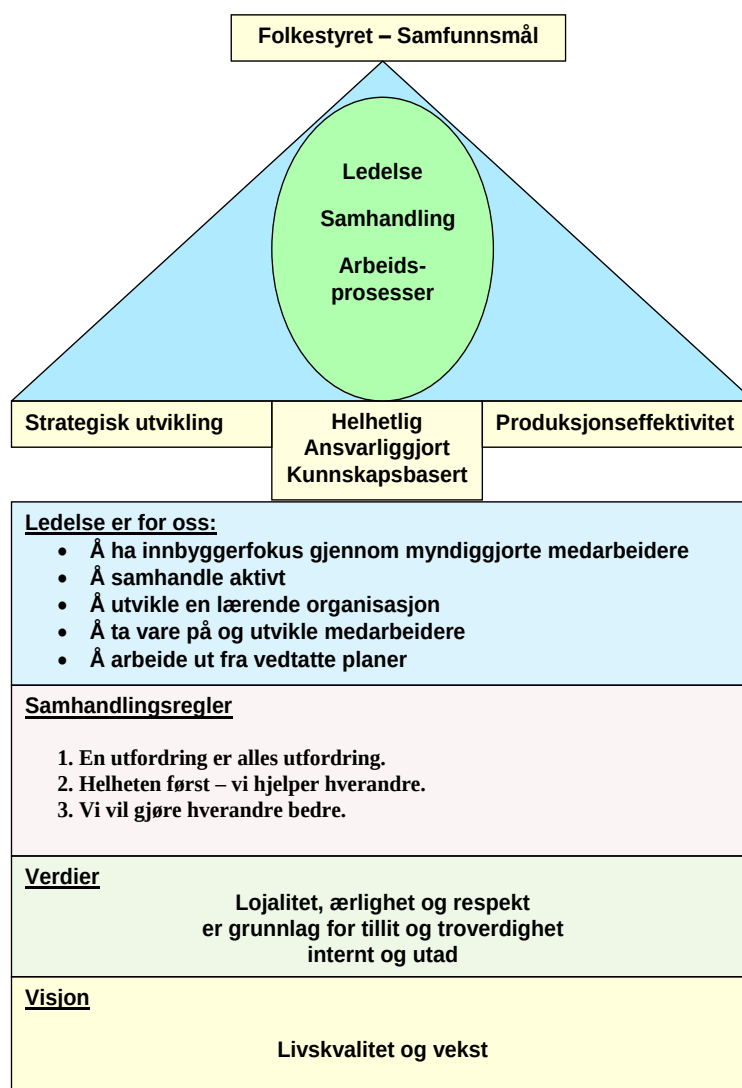
Inntekt-/utgiftsutvikling. Forventningene til skatteinngang i 2018 er lavere enn i 2017. I tillegg har kommunen en stagnasjon i folketallet med nedgang i barnetall og økning i antall eldre innbyggere. Renteutvikling i 2018 følges nøye, tilsvarende for prognose skatt og rammetilskudd. Redusert flyktningetilfang og endringer i inntektssystem og pålagte bemanningsnormer (barnehage og grunnskole), som ikke er fullfinansiert, vil påvirke kommunens handlingsrom. I starten av 2018 har det påløpt noe omstillingskostnader etter oppløsning samkommunen og etablering av enheter og roller for å ivareta de overførte oppgavene. Ikke alle planlagte aktiviteter er satt i drift p.g.a. stram budsjetttramme og det gjenstår fortsatt 2,15 mill kr som ikke har fått en varig finansiering etter vedtak om lavere eiendomsskatt enn hva opprinnelig budsjett var fordelt etter. Statens krav til effektivisering og digitalisering i kommunesektoren øker, samt forventinger om at dette skal støtte oppunder produksjon og erstatte årsverk.

De strategiske retningene kommunen for drift og utvikling står fast:

1. Organisasjon og infrastruktur utvikles for effektiv kommunal tjenesteyting.
2. Sterkt fokus på ledelse, samhandling og helhet for endringsdyktighet og utviklingsevne.
3. Et gjennomgående folkehelseperspektiv for at folk skal mestre eget liv.
4. Samhandling, helhet og kontinuitet i virkemidler for å skape trygge oppvekstvilkår.
5. Digitalisering og teknologibruk for tjenesteutvikling.
6. Utvikling gjennom medvirkning og samskaping mellom ressurser og aktører.

Kommunen må sørge for god kobling mellom budsjett og drift gjennom kostnadsreducerende aktivitetstilpasninger og prosessforbedringer. En kommunes inntektsside er stort sett gitt. De store elementene, skatt og rammetilskudd, er tuftet på et stort sett indikatorer med demografi som en vesentlig bestanddel. De øvrige inntektskomponenter er også stort sett gitt, enten i form av maksimalprisbegrensninger eller selvkostbegrensninger. Den eneste inntektskilden av betydning kommunen selv beslutter er eiendomsskatt.

Det etablerte ledelsesfundament for drift og ledelse står fast, jf figuren under.



Vurdering av funn, målemetoder og mulighetene for forbedringer

Kommuneregnskapet for 2017 ble avlagt med netto driftsresultat på 33,4 mill kroner. Dette er andre året med gode regnskapsresultater. Det gode resultatet ble oppnådd på grunn av stram økonomistyring, lavt rentenivå og sterk vekst i nasjonal skatteinngang. I regnskapssaken vedtok kommunen å sette av overskuddet (mindreforbruket) til disposisjonsfond. Rådmannen vil på prinsipielt grunnlag sterkt anbefale at fondet ikke tappes for å finansiere ubalanse i drift. Balanse i drift innebærer at løpende driftsutgifter i regelen skal finansieres av løpende driftsinntekter. Ukritisk bruk av disposisjonsfond fører til at merforbruk kamufleres av ekstra tilførsel av midler fra disposisjonsfond.

Årsberetningen varsler at tallene for den underliggende drift er svake. Selv marginale økninger i forbruket er nok til å utløse ubalanse i drift. Budsjettet for 2018 har bare delvis fått på plass nødvendige tiltak for å konsolidere en god driftsbalanse. Det innebærer at driftsbalansen er skjør

og uten store reserver til å møte det uforutsette. Det finnes noen utfordringer og svakheter i budsjettet etter avvikling av samkommunen. Dette er eksempelvis pukkelkostnader, ryddebehov i budsjettene, mangel på historikk for nye virksomheter, behov for å sette nye nivåer etter omorganisering og endring av virksomheter osv. Det er således ikke overraskende at de første regnskapstallene for 2018 viser at det er krevende å styre forbruket innenfor rammene i årsbudsjett for 2018.

I årsberetning og i det foreløpige arbeid mot ny økonomiplan er det i flere sammenhenger vist til at kommunen er på vei inn i en periode med mer krevende økonomi. I denne situasjonen kan det være uheldig for omstillingen om nødvendige endringer i drift settes på vent fordi det er lettere å tilføre midler fra fond i stedet for å gjøre tilpasninger som uansett må komme. For en kommune med stort omstillingsbehov er det viktig å holde omstillingstrykket oppe. Terskelen for å bruke av disposisjonsfondet i 2018 bør etter dette være høy. I budsjettjusteringen er det kun lagt inn bruk av disposisjonsfond som følger av vedtak fra 2017 om bruk av disposisjonsfond.

Det er metodiske utfordringer knyttet til å lage en presis årsprognose tidlig i året. Dette kan enkelt forklares ved at det er en liten del av året som danner kunnskapsgrunnlaget, mens det er en stor del av året som omfattes av beste estimat. Avvik som er målt for en periode er ikke nødvendigvis representativ for den etterfølgende del av året. Av forsiktighetsgrunner er det ingen grunn til å legge inn noen optimisme på inntektsposter. En årsprognose tidlig i året vil således lett få preg av en «worst case»- analyse. De aller fleste årene bak oss har tertialrapporten vist et stort merforbruk. Merforbruket for første tertial 2018 er omtrent på tidligere års nivå. Kvaliteten i målingen bedrer seg utover i året som følge av at en større del av årets transaksjoner er bokført. Det er derfor også alvorlig om det merforbruket som er målt i starten av året viser seg å fortsette i de påfølgende måneder. Oppfølging av tertialrapporten de neste månedene fremover blir derfor en viktig oppgave. Vi er nødt til å se at avviket mellom regnskapsført og forventet bruk blir gradvis mindre utover i året, for at kommunen skal kunne holde seg i balanse. I år er det heller ikke varslet noen ekstra skatteinntekt som kan finansiere avviket.

Kommunen har ikke noe fullperiodisert perioderegnskap eller fullperiodisert budsjett. Et system med høy kvalitet i periodisering vil kreve administrative ressurser, og det er heller ikke slik at kommuneloven krever dette. Verken inntekter eller utgifter er så presist periodisert gjennom året som det vil være i årsregnskapet. Tertialrapportene bygger dermed på et noe mer omtrentlig datagrunnlag enn det årsregnskapet gir. Da blir også informasjonsverdien noe mer omtrentlig.

For å forbedre styringsdata iverksettes flere tiltak. Tertialrapport skal bli til kvartalsrapport og det er målsetting om å kjøres månedlige økonomirapporter som viser forhold mellom budsjett og regnskap. Dersom alt er i rute kan rådmannen legge fram den første mellomrapportering i løpet av siste halvdel av juni og en kvartalsrapport for andre kvartal (halvårsrapport) ferdigstilles til august. For å begrense ressursbruken vil kvartalsrapportene bli noe mindre omfangsrike enn tertialrapportene de siste årene, og også prosessuelt forenklet og effektivisert.

Analysen i tertialrapporten måler et stort merforbruk isolert på lønn og vikarutgifter pr 30.04. En del av ekstra vikarutgifter vil bli refundert gjennom sykelønnsrefusjoner. Vi tar likevel på stort alvor at målingen gir sterke indikasjoner på at det brukes mer ressurser enn budsjettet. Det kan være et signal om at aktivitet er høyere enn budsjettet gir rom for. Hvis det er vesentlig høyere aktivitet enn det som ligger i premissene for budsjettet, er ikke nødvendigvis problemet løst om refusjonene tar vekk deler av utgiftene. Aktiviteten skal følge av budsjettet. Rådmannen vil orientere formannskapet om hvilke typer administrative tiltak som er iverksatt for å holde budsjettene. Slike tiltak vil om nødvendig kunne være midlertidig utsettelse av nyansettelser, redusert bruk av vikarer så langt det er mulig, midlertidig innkjøpsstopp osv. Dette er tiltak som ikke kan brukes over tid og der utgiftsreduksjonen kun gir en midlertidig virkning. Det betyr at kommunen må finne bærekraftige og varige løsninger på tilpasning av aktivitetsnivå i arbeidet med økonomiplan 2019-2022.

Det er krevende at det de fleste år meldes stort overforbruk tidlig i året, samtidig som regnskapene for hele året viser at virksomhetene holder seg innenfor budsjett. Det er behov for et bedre datagrunnlag for å kunne skille mellom reelt overforbruk og påregnelige sesongsvingninger. Det kan heller ikke utelukkes at avvikstallene viser en noe uheldig styringsform med merforbruk tidlig i året og sterk innsparing i siste del av året. Hvis så er tilfelle, er dette neppe en gunstig ressursfordeling gjennom året. Uansett hvor gode analysemodeller vi utvikler, vil det være en iboende usikkerhet for en årsprognose tidlig i året. Siden usikkerheten i årsprognosen har sitt utspring i usikkerheten i periodeavviket, vil måleproblemet ikke kunne løses ved å se isolert på avviket for perioden. Rådmannen vil fortsette arbeidet med å utvikle bedre styringsdata.

Det er også viktig å være klar over at vi uansett ressursbruk og metodebruk vil måtte forholde oss til usikkerhet og manglende presisjon i prognoser generelt. Arbeidet med prognoser må derfor ses i et kost/nytteperspektiv. Jakten på gode svar må ikke føre til ressursbruk til rapportering som forstyrrer tjenesteproduksjonen mer enn det gir nytteverdi.

Verdal har i første kvartal hatt en svak nedgang i folketallet. Trenden med lave barnefødsler fortsetter. En stabil vekst i folketallet er nøkkelen for å kunne ha en forutsigbar økonomi, og å kunne levere tjenester som ønsket til kommunen innbyggere. Som en minsteinntektskommune må en hele tiden arbeide kontinuerlig med omstilling og utvikling.

2. SAMFUNNSMÅL OG STRATEGIER I KOMMUNEPLANENES SAMFUNNSDEL

SAMFUNNSMÅL		
• Våre kommuner er gode samfunn å leve i hele livet, og alle føler seg som en verdsatt del av fellesskapet • Alle barn får en best mulig start på livet • Alle innbyggere opplever trygghet, mestrer hverdagen, og har flere aktive leveår med god helse og trivsel • Våre kommuner er en utviklingskraft i en bærekraftig og robust del av Midt-Norge		
STRATEGIER		
A) Sikre en bærekraftig politikk • Prioritere forebygging og tidlig innsats • Prioritere tiltak som favner store deler befolkningen • Sikre at kommunal innsats prioriteres etter innbyggernes behov • Legge til rette for et innovativt og lønnsomt arbeids- og næringsliv og økt matproduksjon • Ta tydeligere ansvar for miljø- og klimautfordringene • Mobilisere lokalsamfunnets ressurser gjennom åpenhet, medvirkning fra innbyggere og gjennom samspill og allianser med kunnskapsinstitusjoner, næringsliv, frivillighet og offentlige aktører • Sikre helhetsløsninger, koordinerte arbeidsprosesser og fremtidsretta og kunnskapsbaserte tjenester • Avstemme politikk og tjenesteproduksjon gjennom forpliktende, helhetlig og økonomisk bærekraftig planverk	B) Prioritere en god start og mestring hele livet • Prioritere barns oppvekstvilkår og muligheter for å mestre livet • Legge til rette for inkludering, trygghet og deltakelse i sosiale fellesskap • Prioritere virkemidler som reduserer sosiale ulikheter i helse og livsvilkår • Legge til rette for og stimulere til sunne levevaner • Vektlegge innbyggernes egne ressurser og erfaringer i tjenesteytingen • Vektlegge familie- og nettverksperspektiv som arbeidsform • Ha et nært og likeverdig samarbeid med innbyggerne • Forbedre læringsresultatene i skolen • Arbeide for et godt og inkluderende arbeidsliv • Gi alle innbyggere mulighet for kulturopplevelser	C) Skape rause og robuste livsmiljøer • Bygge opp under gode nærmiljø • Utvikle aktive og mer kompakte senterområder i de ulike delene av kommunene • Stimulere til vakre og levende sentra og sikre arealer til trygge grøntområder, møteplasser og tilrettelagt infrastruktur • Gjøre det enklere og mer attraktivt å gå og sykle • Legg til rette for lek, aktivitet, kultur- og naturopplevelser og fritidstilbud for alle uavhengig av alder og funksjonsnivå • Tilrettelegge for differensierte botilbud som svarer til innbyggernes behov • Stimulere til at innbyggerne tar bedre vare på hverandre og sine omgivelser • Legge til rette for kontinuitet og robusthet i frivilligheten, og tydeliggjøre ansvarsdeling og samspill mellom frivillige, offentlige og private aktører • Bygge opp under utvikling og innovasjon som naturlig i organisasjon og samfunn • Styrke identitet og attraksjonsverdi gjennom satsing på våre fortrinn og særpreg

3. STATUS ØKONOMISK DRIFT, UTVIKLING I INNTEKTER OG UTGIFTER

3.1 Oppsummering av økonomisk situasjon pr 30.04.2018

3.1.1 Regnskapsskjema 1A

Økonomiske oversikter	1. tertial 2018	1 tertial 2017	2018	2018	2017	Prognose	Avvik
Regnskapsskjema 1A - drift	Regnskap	Regnskap i fjor	Reg. budsjett	Oppr.budsjett	Regnskap	2018	Budsjett og prognose
Regnskapsskjema 1A - drift							
Skatt på inntekt og formue	97 224 698	92 331 460	325 000 000	325 000 000	319 009 905	325 000 000	
Ordinært rammetilskudd	161 089 522	157 474 206	469 000 000	469 000 000	461 589 890	467 300 000	-1 700 000
Skatt på eiendom	11 024 020	11 542 085	40 250 000	34 500 000	35 568 062	37 916 000	-2 334 000
Andre direkte eller indirekte skatter	-	-	-	-	-	-	
Andre generelle statstilskudd	-	419 881	3 300 000	3 300 000	3 341 170	3 300 000	
Sum frie disponible inntekter	269 338 240	261 767 632	837 550 000	831 800 000	819 509 026	833 516 000	-4 034 000
Renteinntekter og utbytte	1 018 673	924 972	5 480 000	5 480 000	6 648 181	5 480 000	
Gevinst finansielle instrumenter (omløpsn)	-	-	-	-	-	-	
Renteutg.,provisjoner og andre fin.utg.	8 136 239	9 675 825	35 302 000	35 302 000	33 747 736	36 802 000	1 500 000
Tap finansielle instrumenter (omløpsmidl)	-	-	-	-	-	-	
Avdrag på lån	15 176 667	12 666 672	41 000 000	41 000 000	38 000 050	41 000 000	
Netto finansinnt./utg.	-22 294 233	-21 417 526	-70 822 000	-70 822 000	-65 099 605	-72 322 000	1 500 000
Til dekning av tidligere regnsk.m. merforbr	-	-	-	-	-	-	
Til ubundne avsetninger	-	-	-	-	23 965 610	-	
Til bundne avsetninger	-	-	-	-	-	-	
Bruk av tidligere regnsk.m. mindreforbruk	-	-	-	-	23 965 610	-	
Bruk av ubundne avsetninger	-	752 667	7 150 000	7 150 000	5 663 000	7 150 000	
Bruk av bundne avsetninger	-	-	-	-	-	-	
Netto avsetninger	-	752 667	7 150 000	7 150 000	5 663 000	7 150 000	-
Overført til investeringsregnskapet	-	-	-	-	100 000		
Til fordeling drift	247 044 007	241 102 773	773 878 000	768 128 000	759 972 421	768 344 000	-5 534 000
Sum fordelt til drift (fra skjema 1B)	283 117 607	274 566 800	773 878 000	768 128 000	732 412 297	773 878 000	
Regnskapsmessig mer/mindreforbruk	-36 073 600	-33 464 027	-	-	27 560 124		

Det ujusterte regnskapet pr april viser et merforbruk på 36 mill kr. Dette er ikke reelle tall, da budsjettet ikke er periodisert, samtidig som en del større regnskapsposter ikke fordeles over driftsåret. Kolonnen for 1.tertial 2017 viser dessuten at man også i fjor hadde et lignende avvik etter første tertial, mens dette som kjent ble snudd til et overskudd ved utgangen av året. Dette illustrerer at vi har noen utfordringer når det kommer til regnskapsoppfølgingen. Det arbeides derfor med en modell/verktøy for å fastsette bedre forventninger til de ulike regnskapslinjene. I modellen kan periodeavvik korrigeres og kjente faktorer legges til for å beregne prognoser for året. Verktøyet er så vidt tatt i bruk til denne rapporteringen, men forventes å være bedre implementert og gi mer treffende prognoser til neste rapportering.

Foreløpige signaler gir lavere anslag for inntektsutjevning enn budsjettet. I prognose er dette ivaretatt med reduserte inntekter på -1,7 mill kr. Økte rentekostnader i andre halvår er anslagsvis lagt på 1,5 mill kr.

Bokført eiendomsskatt dekker første utfakturerte termin av årets tre terminer. Grunnlaget for eiendomsskatt vil til enhver tid være i endring. Statnett vant gjennom i Høyesterett i 2017 i sak vedr avskrivningstiden på produksjonsutstyr. Takstene for Statnett og NTE vil dermed bli redusert. Effekt av ny taksering av overføringslinjene i NTE og Statnett vil få tilbakevirkende kraft fra og med Høyesteretts domsavsigelse 26. juni 2017. Det jobbes fra flere sider mot en felles «sjablong» som evt. kan forenkle takseringen av kraftlinjene – bl.a. KS Eiendomsskatteforum, Statnett og mulig Norsk Industri. SINTEF er

utpekt som nøytral part for å skape en «sjablong». Det er uvisst når takseringen kan gjennomføres i 2018. Først når oppdatert skattegrunnlag foreligger kan en avklare hva effekt på ilagt eiendomsskatt blir.

Takstene på verk og bruk vil derimot bli redusert fra og med 2019. Reduksjonen vet vi først når omtakseringen er utført. Fylkesmannen skal fordele kr. 71 mill. som kompensasjon til omtaksering verk og bruk. Det er antatt et grunnbeløp på kr. 150 000,-/kommune. I tillegg skal restbeløpet fordeles etter folketall, men endelig avklaring på fordeling er ikke foretatt.

For mye innkrevd eiendomsskatt på NTE Nett sine anlegg i perioden 2013-2017 er tilbakebetalt i 2018 og belastet årets regnskap. NTE fikk medhold i klagesak jfr takstgrunnlaget gjeldende fra 2012 grunnet feil taksering fra VKL. Tilbakebetalt eiendomsskatt er drøye 2,34 mill kr og vil påvirke måloppnåelse mot budsjett.

I revidert Nasjonalbudsjett meldes at det forventes nedgang i skatteinntektene i siste halvdel av 2018. Kommunen hadde et skatteanslag noe over nasjonal prognose for i budsjett for 2018. Når det nå i tillegg er regnet på anslag nasjonal skattesvikt, finner vi at dette kan bety et bortfall av 1.7 mill kr i utjevnet skatteinntekt i forhold til budsjett 2018. Rådmannen vil følge nøye med på nasjonal skatteutviklingen og vurdere budsjettjustering dersom signalene om skattesvikt fortsetter inn i høsten 2018.

3.1.2 Regnskapsskjema 1B

Grp. ansvar	Regnskapsskjema 1B Drift	Regnskap 1.tertial 2018	Regnskap 1.tertial 2017	Budsjett inkl. endring 2018	Forbruk % av budsjett	Regnskap 2017	Prognose (før tiltak) 2018	Awik Budsjett og prognose
110	Rådmann	6 059 110	10 946 833	44 233 251	13,70	26 888 897	44 633 251	400 000
180	Fellesområder	2 294 530	1 196 708	11 819 115	19,41	465 547	11 819 115	0
	Fellesområder Totalt	8 353 640	12 143 541	56 052 366		27 354 444	56 452 366	400 000
126	Oppvekst felles	55 094 258	52 557 713	116 457 813	47,31	113 918 795	116 457 813	0
127	Skole / SFO	70 922 816	64 408 122	194 523 692	36,46	191 103 428	199 023 692	4 500 000
128	Barnehage	265 021	1 334 177	1 385 753	19,12	197 148	1 385 753	0
130	Ressursenter oppvekst	16 810 296	14 478 823	50 521 492	33,27	47 591 512	52 339 706	1 818 214
	Oppvekst Totalt	143 092 391	132 778 835	362 888 750		352 810 883	369 206 964	6 318 214
135	NAV Sosial- og flyktningsjenesten	8 085 634	7 560 481	22 602 743	35,77	22 809 551	23 498 589	895 846
150	Hjemmetjenesten	30 807 774	27 056 838	81 116 597	37,98	79 885 625	83 076 597	1 960 000
153	Institusjonstjenesten	31 220 122	30 515 212	91 097 920	34,27	87 854 515	91 597 920	500 000
156	Bo- og dagtilbudstjenesten	31 085 468	28 884 301	87 053 147	35,71	83 776 779	86 830 147	-223 000
	Velferd Totalt	101 198 998	94 016 832	281 870 407		274 326 470	285 003 253	3 132 846
125	Kulturtjenesten	7 772 692	6 521 212	22 198 068	35,02	20 401 680	22 198 068	0
140	Landbruk, miljø og arealforvaltning	2 057 305	0	6 293 700	32,69	-57 053	6 293 700	0
141	Teknisk drift	14 323 133	14 173 820	35 876 709	39,92	35 827 970	35 876 709	0
145	Integrering og mangfold	5 408 373	1 986 021	-1 023 400	-528,47	-2 049 732	-1 058 400	-35 000
	Næring og samfunnsutvikling Totalt	29 561 503	22 681 053	63 345 077		54 122 865	63 310 077	-35 000
170	IKS, Regnskap, innfordring og lønn	1 236 438	0	4 500 700	27,47	4 876	4 500 700	0
171	IKS, Geodata og oppmåling	694 896	0	30 200	2 300,98	7 014	934 200	904 000
195	§27-samarbeid Levanger (IKT, Kemner, innk	3 815 968	0	11 450 800	33,32	0	11 450 800	0
196	Brann og feiervesen, samarbeid med Levan	170 326	0	8 759 700	1,94	0	8 759 700	0
199	Kommunens andel til ISK	0	12 946 539	0		38 117 032	0	0
850	Finanstransaksjoner	-5 006 553		-15 020 000	33,33	-14 331 285	-15 020 000	0
	Øvrig Totalt	911 075	12 946 539	9 721 400		23 797 637	10 625 400	904 000
	Totalsum	283 117 607	274 566 800	773 878 000		732 412 299	784 598 060	10 720 060

Prognose for driftsåret 2018 viser et merforbruk på 10,7 mill kr. De største avvikene ligger på Oppvekst og Velferd med henholdsvis 6,3 og 3,1 mill kr i merforbruk. Tyngden av merforbruket ligger på lønnsutgifter. I prognose ligger avvik mot budsjett som virksomhetene har estimert for driftsåret.

Det er all grunn til å ta merforbrukene alvorlig, all den tid vi står foran store låneopptak samtidig som at finansmarkedene varsler renteoppgang. Kommunen er derfor nødt til å rydde plass i sine budsjetter til økte renter og høyere låneavdrag, bl.a. med mer effektiv logistikk og drift i nye bygg.

Tertialrapporten viser betydelig merforbruk mot forventning. Det er samtidig slik at det ikke varsles budsjettjusteringsbehov på poster som var kjent da budsjettet ble lagt. Hovedbildet er at analysen av historiske periodiseringsnøkler viser at tilsvarende avvik mot forventet bruk av budsjett har vært justert inn i løpet av året tidligere. Det anses derfor som mulig å få til dette også for 2018. For å få dette til er det behov for omprioriteringer innenfor det enkelte virksomhetsområde. Dvs at kommunalsjef i samarbeid med sine virksomhetsledere foretar omprioriteringer og gjør tiltak slik at den totale ressursbruken holdes innenfor det samlede budsjett. Slike mindre tiltak er ubyråkratiske og kan iverksettes hurtig. For tiltak som krever utredning og politisk behandling, må iverksettelsen skje etter sommeren. Rådmannen vil orientere formannskapet om hvilke typer tiltak som er iverksatt administrativt. Slike tiltak vil kunne være midlertidig utsettelse av nyansettelser, redusert bruk av vikarer så langt det er mulig, midlertidig innkjøpsstopp osv. Dette er tiltak som ikke kan brukes over tid og der utgiftsreduksjonen kun gir en midlertidig virkning. Det betyr at vi må finne flere nye bærekraftige og varige løsninger i arbeidet med økonomiplan 2019-2022.

Nærmere om de største regnskapslinjene på kostnadssiden:

Lønnskostnader – netto inkl sykelønnsrefusjoner mv

Netto lønnskostnader (lønn inkl sykelønns- og svangerskapsrefusjon)	Regnskap 1.tertial 2018	Regnskap 1.tertial 2017	Forventet forbruk 1.tertial 2018	Avvik fra forventet 1.tertial 2018
Rådmann	8 720 190	3 689 501	11 047 093	-2 326 903
Fellesområder	1 201 014	463 760	598 535	602 479
Fellesområder totalt	9 921 204	4 153 261	11 645 628	-1 724 424
Oppvekst felles	1 715 741	1 464 977	1 767 412	-51 671
Skole / SFO	75 631 560	71 564 550	72 272 707	3 358 853
Barnehage	27 656 844	25 491 159	27 316 207	340 637
Ressurssenter oppvekst	13 925 735	13 309 396	14 652 499	-726 764
Oppvekst totalt	118 929 880	111 830 082	116 008 825	2 921 055
NAV Sosial- og flyktningetjenesten	3 703 004	3 303 296	3 687 792	15 212
Hjemmetjenesten	29 401 127	27 045 355	27 453 646	1 947 481
Institusjonstjenesten	28 453 000	29 092 698	28 897 177	-444 177
Bo- og dagtilbudstjenesten	40 938 107	37 273 412	40 015 614	949 169
Velferd totalt	102 495 238	96 714 761	100 054 229	2 467 685
Kulturturtjenesten	4 108 389	3 779 615	4 096 382	12 007
Landbruk, miljø og arealforvaltning	2 911 190	0	3 183 892	-251 092
Teknisk drift	12 820 819	12 165 608	14 124 293	-1 303 474

Integrering og mangfold	10 429 249	10 135 595	9 076 544	1 352 705
Næring og samfunnsutvikling totalt	30 269 647	26 080 818	30 481 111	-189 854
IKS, Geodata og oppmåling	1 398 820	0	1 120 005	278 815
IKS, Regnskap, innfordring og lønn	3 383 405	0	3 756 652	-373 247
Innherred kommunesamarbeid, Verdal	4 782 225	0	4 876 657	-94 432
Totalt	266 398 194	238 778 922	263 066 449	3 380 031

Forventningen som ligger til grunn for lønnskostnadene er lagt med utgangspunkt i jevn fordeling av fastlønn over året, med unntak av feriemånedene, samt en del mer tilpassede forventningsnøkler for f.eks. ferievikarbruk. Bildet forstyrres naturligvis der hvor aktiviteten ikke er i samsvar med disse forutsetningene, eksempelvis ved stillinger som er holdt vakante, eller hvor bemanningen blir lavere utover året, og det er derfor vanskelig å fastslå hvor stort det nøyaktige avviket er. Det har også vist seg at det er behov for å gjøre noen omposterings der hvor regnskapet ikke reflekterer den nye organiseringen etter årsskiftet. Dette gjelder spesielt for rådmannsområdet, hvor avviket vil minke etter hvert som vi kommer lengre ut i året og alle budsjetterte stillinger er på plass.

Så langt som det nye analyseverktøyet er tatt i bruk pr i dag, ser vi at kommunen har et merforbruk ifht forventning pr 1. tertial på til sammen 8,5 mill kr på brutto lønnsposter. Årsaken til avviket er delt; det registreres et høyt forbruk av vikartimer, samtidig som at vi også ser et merforbruk av fastlønnsarter. I og med at en stor del av avviket knytter seg til vikartimer ved sykdom og svangerskapspermisjon, utlignes en betydelig andel av denne kostnaden av høyere sykkelønnsrefusjoner enn budsjettert, slik at en står igjen med ca 3,4 mill kr i netto merkostnader på lønn ved utgangen av tertialet, som først og fremst gjelder fastlønn. Spesielt skole/SFO, hjemmetjenesten og integrering og mangfold peker seg ut med merforbruk på fastlønn pr 1. tertial, og det vises i denne sammenheng til virksomhetenes egne kommentarer senere i rapporten.

Dersom aktiviteten fortsetter på samme nivå resten av året, kan man ved utgangen av 2018 ha et netto merforbruk på lønnsposter i størrelsesorden 9,3 mill kr. Samtlige virksomhetsområder melder imidlertid at målt merforbruk er håndterbart, slik at de forventer å komme i balanse ila året. Beste estimat for lønnsprognosen er dermed at vi treffer budsjett ved utgangen av 2018. Unntaket fra dette er barnevernet. Her er det foreslått en merbevilgning.

Innkjøpsposter

Kjøp av varer og tjenester, samt tjenester som erstatter kommunal tjenesteproduksjon	Regnskap 1.tertial 2018	Regnskap 1.tertial 2017	Forventet forbruk 1.tertial 2018	Avvik fra forventet 1.tertial 2018
Rådmann	2 442 057	3 451 745	2 807 027	-377 308
Fellesområder	2 404 795	672 155	1 855 675	549 120
Fellesområder totalt	4 846 852	4 123 900	4 662 702	171 812
Oppvekst felles	30 071 856	30 749 806	30 721 621	-649 765
Barnehage	2 083 792	2 083 578	2 363 149	-278 857
Skole / SFO	3 836 875	3 118 405	3 929 539	-93 203
Ressurssenter oppvekst	4 425 063	3 570 891	3 587 846	837 217
Oppvekst totalt	40 417 586	39 522 680	40 602 155	-184 608
NAV Sosial- og flyktningetjenesten	611 322	471 124	619 871	-8 549
Hjemmetjenesten	2 338 387	2 433 041	2 393 381	-55 395
Institusjonstjenesten	9 504 626	8 713 294	9 456 722	47 904
Bo- og dagtilbudstjenesten	3 746 214	2 850 227	2 788 040	957 193
Velferd totalt	16 200 549	14 467 686	15 258 014	941 153
Kulturturtjenesten	1 083 280	1 154 396	1 236 299	-153 019
Landbruk, miljø og arealforvaltning	486 344	0	463 677	8 506
Teknisk drift	22 060 365	20 483 097	20 578 927	1 481 438
Integrering og mangfold	2 315 909	3 154 984	1 861 805	453 478
Næring og samfunnsutvikling totalt	25 945 898	24 792 477	24 140 709	1 790 402
IKS, Geodata og oppmåling	257 953	0	163 849	94 104
IKS, Regnskap, innfordring og lønn	474 447	0	551 187	-76 740
Innherred kommunesamarbeid, Verdal	732 400	0	715 037	17 363
Kommunens andel til ISK	0	13 064 745	0	0
§27-samarbeid Levanger (IKT, Kemner, innkjøp og jus)	3 815 968	0	3 816 933	-965
Brann og feiervesen, samarbeid med Levanger	170 327	0	0	170 327
Finanstransaksjoner	6 470	0	0	6 470
Totalsum	92 136 050	95 971 488	89 195 550	2 911 955

Når man legger til grunn en forventning om at innkjøp fordeler seg jevnt over året, viser innkjøpspostene et avvik på 2,9 mill kr. Dette er naturligvis et noe forenklet bilde av virkeligheten, da innkjøp også i en del tilfeller svinger fra periode til periode, men i mangel på bedre periodiserte budsjetter og perioderegnskap blir en slik fordeling et beste estimat.

Tallene i tabellen over viser at merforbruket spesielt ligger på fellesområdene, hos ressurscenter oppvekst, bo- og dagtilbudstjenesten, teknisk drift og integrering og mangfold. En del av dette knytter seg til engangshendelser som ikke forventes å oppstå i de neste tertialene, men overforbruket må like fullt tas inn mot årsslutt.

Merforbruket på fellesområdet skyldes at en andel av kostnadene til personalforsikringer i 2017 ved en feil ikke ble belastet 2017-regnskapet, og dermed må tas i 2018. Dette utgjør ca 0,82mill kr. I bo- og dagtilbudstjenesten ble et ikke planlagt institusjonsopphold i starten av året en ekstra kostnadsbelastning på ca 0,8 mill kr. Teknisk avdeling har pr første kvartal et overforbruk ifht budsjett, men melder at de vil komme inn på budsjett ved årsslutt. Her ligger også selvkostområdene vann og avløp, som blir finansiert av kommunale gebyrer. Barnevernet opplever bl.a. at de må overta omsorgen for stadig flere barn, samtidig som at det er krevende å finne fosterheims plasser, noe som betyr økt antall institusjons plasser. Dette er en trend de ikke har rom for i budsjettene.

Foruten barnevernstjenesten, melder samtlige virksomhetsområder at de forventer å finne tiltak for å komme i balanse også på innkjøpsområdet i løpet av 2018.

3.1.3 Oppvekst

Oppvekstområdet består av virksomhetsområdene Oppvekst felles, Skole / SFO, Barnehager og Ressurssenter oppvekst. Skolene og barnevernet melder om vansker med å holde budsjettet, mens de øvrige forventer å holde seg innenfor rammene. Det arbeides med å identifisere tiltak slik at man kan komme i balanse til årsslutt. Under følger kommentarer og avviksanslag fra virksomhetene før slike tiltak er gjennomført:

Ressurssenter oppvekst - barneverntjenesten

Ressurssenter Oppvekst består av PPT, Barnevern, Helsestasjon og Ungdomskontakten.

Barneverntjenesten har en del oppgaver som kan være uforutsigbare. Mye tyder på at barneverntjenesten ikke vil klare å holde seg innenfor de tildelte rammene i 2018. Det ligger an til et overforbruk på funksjon Barn utenfor hjemmet. Overforbruket er knyttet til plasseringer i statlige familiehjem og beredskapshjem, barnehage/sfo, reise/diett fosterforeldre, kjøp av tjenester fra staten – institusjonsopphold.

Barneverntjenesten har fått et utvidet ansvar for å følge opp biologiske foreldre i tillegg til fosterforeldre og fosterbarn. Alle disse tiltakene er avhengige av at vi har et forsvarlig antall kontaktpersoner med god kompetanse på området. Barneverntjenesten foretar mange krevende plasseringer hvor behovet for ulike typer støtte og oppfølging er nødvendig. Mye av støtten knytter seg til veiledning – en oppgave som allerede i stor grad er overført fra staten til kommunene. En styrking av barnevernet vil både på kort og på lengre sikt kvalitetssikre tjenesten og medvirke til at kommunen kan gi forsvarlige tjenester til barn som er flyttet i fosterhjem. En styrking av bemanningen på omsorgsteam vil kunne være med på å forhindre brudd i fosterhjem – en situasjon som både er svært uønsket og som har store menneskelige og økonomiske omkostninger.

Det vil sannsynligvis også bli et overforbruk på funksjon Barneverntjeneste. Dette gjelder i hovedsak kostnader til sakkyndige utredninger/juridisk bistand. Mange saker føres for Fylkesnemnda og de fleste saker ankes. I tillegg har vi fått en ny konstruksjon som heter Samtaleprosess. Dette innebærer at de fleste saker som tenkes ført for nemnda først skal behandles i samtaleprosess hvor også partene møter med sine prosess-fullmektiger. Kommuneadvokatens kapasitet har vært begrenset – noe som igjen har medført

behov for kjøp av juridisk bistand. Estimert overforbruk i barneverntjenesten vil ligge i området 1,5 – 2 millioner.

Skole / SFO

De fleste enhetene melder på dette tidspunkt av året om et visst overforbruk ved årets slutt i forhold til budsjett. Det er svært utfordrende å se det totale bildet på denne tiden av året. Det som er de mest synlige tegnene, er at alle enheter er svært sårbare for endringer i driften gjennom utenforliggende årsaker, altså ting som påvirker driftsnivået som man ikke har styring på selv. F.eks tilflytting/fraflytting av elever i budsjettåret, og nye tilrådninger om spesialundervisning/andre tiltak som må settes inn for å drive forsvarlig pedagogisk. Svært stramme rammer medfører at ingen enheter har rom i sin økonomi til å håndtere uforutsette hendelser som medfører økonomiske belastninger for enhetene.

Samlet sett ser det ut til at Skole/SFO-området går mot et underskudd i 2018 på nærmere 4,5 mill kroner. De aller fleste enhetene i dette virksomhetsområdet melder overforbruk, og de største avvikene er nærmere kommentert under.

Vuku oppvekstsenter – anslått merforbruk på ca 0,5 mill dette budsjettåret

På lønn samlet er periodisert overforbruk på 1 196 000kr noe som i all hovedsak skyldes overforbruk på sykdom pedagogisk personale og svangerskap. Dette rettes imidlertid opp i all hovedsak gjennom økte refusjoner, noe som ligger ca. 1,1 mill kr over budsjett i perioden.

Noe av overforbruket skyldes også økt bemanning rundt enkeltelever ut over budsjett, og her jobbes det med å få ned personalkostnaden.

Samlet sett ser det ut til at Vuku oppvekstsenter skal komme i havn innenfor budsjett ut året, men en del usikkerhet i forbindelse med sammenslåing med Volden skole foreligger ennå.

Stiklestad skole - totalt anslått merforbruk på ca. 0,7 mill dette budsjettåret:

Stiklestad skole har et overforbruk på lønn som skyldes oppbemanning ut over budsjett pga tilflytting av enkeltelever med store behov. Dette vil vedvare ut budsjettåret.

Verdalsøra Barneskole - anslått merforbruk på ca. 1,2 mill dette budsjettåret:

Verdalsøra barneskole har hatt noe høyere driftsnivå enn planlagt:

Flere og nødvendige tiltak for å sikre læringsmiljø og forsvarlig opplæring til klasser og enkeltelever i samarbeid med PPT, BUP og barnevern er gjennomført. Justerte tilbud til elever med spesialundervisning, etter tilråding fra PPT.

Tilretteleggingstiltak for flere ansatte (IA) har vært/ er nødvendig både i skole og SFO.

Skolen har hatt flere fosterheimplasserte elever som nå er blitt flyttet i løpet av skoleåret. Dette medfører også bortfall av budsjetterte inntekter 2018. Det er skolens faste ansatte som har utført oppgavene, og disse har fått tildelt nye oppgaver etter nye tilrådninger fra PPT for andre elever.

Reduksjon i elev-/ barnetall i skolefritidsordningen, reduksjon av inntekter i forhold til budsjett.

Tiltak for å begrense budsjettavvik:

Reduksjon av voksentettheten i SFO fra 01.01.18 er gjennomført, ytterligere tiltak må vurderes snarest og senest fra 01.08.18. Vakanser, miljøterapeut (80% stilling), stilling som konsulent/ sekretær er holdt vakant (ca.20%) Begrense bruk av vikar når det er mulig. Prosess med overføring av ansatt med relevant kompetanse til annet tjenesteområde er gjennomført (IA).

Ny gjennomgang av refusjoner fra andre kommuner. Refusjonskrav første halvår sendes juni 2018. Planlagte reduksjoner av driftsnivå i skolen fra 01.08.18.

Verdalsøra Ungdomsskole - anslått merforbruk på ca. 0,7 mill dette budsjettåret:

Enheten er mer bemannet i vårhalvåret enn det som er planlagt i budsjettet for høsthalvåret. Enheten regner med å unngå nedbemanning som en følge av den nye lærernormen, og tilførsel av midler gjennom budsjettendring i august 2018.

Enheten har sett seg nødt til å bemanne opp med personell rundt en gruppe elever med atferdsvansker. Dette har medført overforbruk på lønnsmidler. En omlegging av arbeidet rundt denne ungdomsgruppen kan medføre reduserte kostnader for denne enheten høsten 2018.

På inntektsiden mangler utfakturering av større refusjonskrav. Det er innsendt krav på nærmere 1 mill for vårhalvåret, som utgjør ca. 550 000kr for tertiale.

Ness oppvekstsenter - anslått merforbruk på ca. 0,57 mill dette budsjettåret:

Samlet sett holder Ness oppvekstsenter seg innenfor budsjett 1. tertial. Det er imidlertid gjort vedtak om at Ness oppvekstsenter i en periode frem til nedlegging får opprette tilnærmet fulldeling for å forberede elever som har gått i fådelte klasser på å begynne i fulldelte klasser i Vinne høsten 2019. Dette vil medføre noe overforbruk i 2018 på lønn pedagogisk personale. Videre har Ness oppvekstsenter fått elever med krav om særskilt norskopplæring som det ikke er tatt høyde for i budsjett 2018.

Virksomhetsleder - anslått merforbruk på ca. 0,6 mill dette budsjettåret:

Anslått merforbruk knytter seg til økt antall fosterheimsplasserte barn som går på skole og får spesialundervisning i andre kommuner, og som Verdal kommune dermed mottar refusjonskrav for.

3.1.4 Velferd

Velferdssektoren omfatter virksomhetsområdene NAV, Hjemmetjenesten, Bo- og dagtilbudtjenesten og Institusjonstjenesten. Under kommenteres avvikene ved de enkelte virksomhetsområdene, og anslag for merforbruk dersom samme aktivitet og situasjon som i dag videreføres. Det arbeides med å finne tiltak for å bringe alle virksomhetsområdene i balanse til årsslutt, og virksomhetene har i fellesskap med kommunalsjef bekreftet at man forventer at dette er mulig.

Institusjonstjenesten

Institusjonstjenesten melder om et forventet netto merforbruk ved Verdal bo- og helsetun på 0,5 mill kr ved årets slutt, noe som knytter seg til en rekke forhold;

Verdal bo og helsetun 1 etg: Korrigert for høyere sykelønnsrefusjon enn forventet har avdelingen et merforbruk på ca 400 000. Det er mottatt ca 160 000 mindre i brukerbetaling enn budsjettet. Hvis trenden fortsetter ut året vil det utgjøre ca 480 000 mindre i brukerbetaling enn budsjettet. Resterende skyldes høyt sykefravær og bruk av overtid. Noe av dette kan relateres til langvarig utbrudd av NORO virus. Prognose for året viser et merforbruk på ca 1 mill.

Verdal bo og helsetun 2 etg: Avdelingen har høye lønnsutgifter sykefravær grunnet høyt langtidsfravær. Korrigert for høyere sykelønnsrefusjon og høyere inntekt på brukerbetaling enn forventet, har avdelingen første tertial et underforbruk på ca 300 000. Avdelingen forventes å ha et mindreforbruk ved årets slutt på ca 0,5 mill.

Hjemmetjenesten

Hjemmetjenesten ved Øra og Vinne distrikt melder om forventede overforbruk på hhv 0,6 mill kr og 1 mill kr.

Avdelingene har første år med årsturnus og det er lagt inn en del overtallighet til å dekke planlagte vikar vakter. Dette gir økning av fastlønn over budsjett, samtidig som at det er overforbruk på vikarposter. Mangler også noe lønnsrefusjon.

Det har vært en krevende periode fra medio november og ut over våren, med flere brukere som krever ekstra ressurser. Mange brukere har svekket helse og hendelse som fall medfører ekstra oppfølging av lege og evt. sykehusinnleggelse i perioden. Dette gir store endringer i tjenestene og er ressurskrevende å følge opp. Det har vært nødvendig med ei ekstra vakt på kveld for å kunne gi alle hjelp. Ei ekstra kveldsvakt gir et forbruk av vikarer på ca. 100 000 pr mnd. Ansatte gir tilbakemelding på slitasje og det jobbes med å forebygge sykmeldinger.

Det er en forutsetning i budsjettet at det skal inngås en del nye innkjøpsavtaler. Når nye avtaler blir gjeldende vil dette ha betydning for hjemmetjenesten, spesielt for leasingbiler.

Det er behov for utdeling av medikamenter til personer under LAR behandling på søndag og helgedager. Dette vil gi en utgift på ca. 150 000. I tillegg kommer vaksinasjon (Hepatitt og stivkrampe) og opplæring av personell.

I tillegg til merforbruket ved hjemmetjenestene avd Øra og Vinne, melder rehabiliteringstjenesten om et forventet overforbruk av lønn på 0,36 mill kr, da man ser seg nødt til å øke bemanningen mer enn forutsatt i budsjettet for å møte stor etterspørsel etter bla hørselshjelpemidler.

3.1.5 Næring og samfunnsutvikling

Næring og samfunnsutvikling består av områdene Kulturtjeneste, Teknisk drift, Landbruk, miljø og arealforvaltning, og Integrering og mangfold. Alle disse områdene forventer å holde seg innenfor rammene ved årets slutt. Under følger noen kommentarer til enkelte av områdene.

Teknisk drift

Innenfor kommunale bygg er det knappe rammer til drift og vedlikehold. Vedlikeholdet er prøvd tilpasset de økonomiske rammer som er gitt. På nåværende tidspunkt ser vi ut til å ligge litt over budsjettert nivå. Dette medfører at det resten av året blir et svært restriktivt nivå på igangsetting av vedlikeholdsoppgaver på kommunale bygg. Energikostnadene er betraktelig høyere i år enn i 2017. Dette skyldes høyt strømforbruk på grunn av en kald vinter, samt at spotprisen på strøm har vært forholdsvis høy. Prisen på kjelekraft til elkjeler er basert på spotpris.

I 2018 har vi hatt en forholdsvis normal vinter på vegsektoren. Det følges opp at en holder seg innenfor de budsjetterte rammer.

Selvkostområdene (vann og avløp)

- Rentenivå er fortsatt lavt.
- Forbruk innenfor vann og avløp er bortimot på budsjettert nivå.
- Inntektene ser ut til å ligge litt under budsjettert nivå både for vann og avløp.

Integrering og mangfold

Integrering og mangfold er blant de virksomhetsområdene som viser merforbruk på lønn. Dette har sammenheng med at aktiviteten i år er noe skjevfordelt, slik at man har flere årsverk første halvår enn andre halvår. Kostnaden forventes derfor å normalisere seg mot budsjett når man nærmer seg årsslutt. Man skal bosette et betydelig antall færre flyktninger i år enn i fjor, og denne store aktivitetsendringen krever også at virksomhetsområdet gjør flere tiltak for å tilpasse kostnadsnivået til forventet aktivitet både i år og i årene fremover. Dette arbeidet er allerede i gang, f.eks med oppsigelse av private leieavtaler på boliger.

Landbruk, miljø og arealforvaltning

Disse tjenestene lå tidligere under samkommunen, men er et eget virksomhetsområde i Verdal fra 2018. Som nyopprettet virksomhetsområde knytter det seg naturlig noe usikkerhet til budsjettene, da erfaringstallene er begrensede og at ressursbehov avdekkes og kommer på plass underveis. Prognosen med utgangspunkt i driften etter første tertial vitner imidlertid om at virksomheten vil gå i balanse ved årsslutt.

3.1.6 Utvikling og virksomhetsstøtte

Området består av Rådmannens fellesområde, støtte- og utviklingsfunksjoner og kirker.

Etter opphøret av samkommunen har det vært behov for å ansette et betydelig antall personer, - hvor mange av dem inngår i dette området. En del av disse stillingene står fortsatt vakante, til dels på grunn av politiske prioriteringer, og disse innsparingene er allerede justert i budsjettet. Budsjettavviket knytter seg til en restpost fra budsjettinnstrammingene som ennå ikke er oppløst.

3.2 Budsjett - justeringsbehov drift

Ut fra tilbakemeldingene som er innhentet fra virksomhetene til denne tertialrapporteringen blir det klart at de fleste områdene forventer å holde budsjettet ut året. Unntaket er barnevernstjenesten, som estimerer merutgifter pga påregnelige variasjoner i behovet på ca 2 millioner kroner, og som det ikke finnes dekning for i nåværende budsjett. Rådmannen vil derfor legge fram en budsjettjusteringssak hvor barnevernet styrkes.

3.3 Budsjett - justeringsbehov investering

Budsjettjustering for arbeidene ved Holmen bru ble vedtatt i kommunestyret 23/4-18 (PS 29/18). Det er utover dette ikke identifisert behov for justeringer hittil, men en nærmere gjennomgang vil bli foretatt i tiden fremover for å tilpasse budsjettnivået til den faktiske framdriften i prosjektet. Det er ingen kjente kostnadsoverskridelser.

4. STATUS TJENESTEPRODUKSJON

Virksomhetene er bedt om å rapportere på hvorvidt tjenestene som leveres er i samsvar med vedtatte planer og/eller mål med tanke på mengde, kvalitet og utvikling, herunder nye hendelser, aktiviteter eller pålegg som utfordrer virksomhetens ressurser og økonomi. Under følger rapporteringen fra virksomhetsområdene som melder avvik:

Ressurssenter oppvekst

PPT

Implementering av nytt digitalt fagsystem har tatt mye ressurser i vår, som har medført forsinkelser med sakkyndige vurderinger. I tillegg forventes noe flere klienter på ventelister utover vår, sommer, høst noe som innebærer at klienter må vente over tre måneder for utredning. Det legges opp til felles dugnad på kontoret for å ta unna ventelister når sakkyndige vurderinger er ferdige.

Deltakelse i kommunalt innsatsteam mot mobbing kan bli ressurskrevende hvis det blir mange saker å følge opp.

Helsestasjon og skolehelsetjenesten

Det oppleves at det ikke er samsvar mellom de ønskene og forventningene det er til tjenesten, og det vi er i stand til å levere av tjenester. Dette skyldes bl.a. manglende samsvar mellom de forventningene som skapes av sentrale politikere og den kommunale realiteten som vi opplever.

Vi har for tiden store utfordringer med å rekruttere helsesøstre. Enhet er tilført nye oppgaver, HPV for gutter fom høsten 2018.

Mødre skrives ut tidligere fra sykehus etter fødsel, og dette medfører ekstra oppgaver opp mot mødre/familier, ofte i form av hjemmebesøk.

Økende arbeidsoppgaver med oppfølging av barn og unge som sliter psykisk og fysisk i skolen, gjelder oppfølging av rus, overvekt og fedme.

Helsedirektoratet er søkt om midler til å styrke tjenesten og til å sette inn tiltak i for noen av de utfordringene vi beskriver. Vi har fått innvilget midler som vil gå til å styrke Helsestasjonen og skolehelsetjenesten på disse områdene, noe vil også bli prøvd løst gjennom samarbeid med Frisklivsentralen og Ergo/fysioterapeutene i kommunen.

Barnevern

Mange saker har vært ført for fylkesnemnd og domstol, vi har tre store saker som omhandler 5 barn som skal til behandling før ferien og nye saker (også ankesaker) kommer for retten og nemda til høsten.

Mange fosterhjem har «sprukket» det siste året – dette er krevende saker for alle parter og det har også økonomiske og personalmessige konsekvenser.

Fra og med 2020 trer endringer i barnevernloven (barnevernreformen) i kraft. Her kommer det mest sannsynlig store endringer som medfører økte oppgaver og ansvar for kommunene. Dette gjelder spesielt i fosterhjemsomsorgen og for en del tyngre hjelpetiltak. Noen av oppgavene har allerede kommunene startet opp med.

Barnevernreformen med medførende nye arbeidsoppgaver vil medføre behov for å styrke barneverntjenesten. Dette gjelder både fagstillinger og kompetanse til alle ansatte. Dette må vurderes i budsjettprosessen fram mot 2019/2020.

Arbeidet med kompetansehevingen er allerede igangsatt og det kan opplyses at 6 ansatte gikk opp til eksamen i Barnevern ved Universitetet i Oslo, juridisk fakultet, i mai i år.

Barnehage

Tjenestene som leveres innenfor kommunale barnehager, er stort sett i samsvar med vedtatte planer og mål med tanke på kvalitet og utvikling. Ny bemanningsnorm ble innført i kommunale barnehager fra 01.01.18, mens ny pedagognorm innføres 1. halvår 2018, og skal være på plass på alle enheter innen 01.08.18.

Når det gjelder mengde, er det er hittil i år 17 flere barn enn hva som ble anslått i budsjett som har fått plass i kommunale barnehager. Økt bemanning som følge av økt barnetall dekkes opp av tilskudd fra myndighet og foreldrebetaling. Driftsposter økes imidlertid ikke.

Planlegging og gjennomføring av nye Vuku barnehage har krevd mye ekstra arbeid for ansatte på enheten og ledelse. Det har også vært krevende for ansatte å drive barnehage i midlertidige lokaler uten tilhørende uteareal. Fleksible og løsningsfokuserte ansatte har vært en forutsetning for en god midlertidig drift.

Kulturtjenesten

Ansaret for ungdomshuset Panzer ble overført til oppvekstområdet fra 1. april. Tjenestetilbudets nivå forøvrig samsvarer med de forutsetningene som lå til grunn i budsjettet.

Kommunestyre gjorde slikt vedtak i forbindelse med behandlingen av sak om operasjonalisering av budsjettvedtak den 29. januar: «*Det undersøkes om sentralidrettsanlegget kan være aktuell for overdragelse/salg til andre aktører.*»

Eiendomsmegler¹ har gjort en verdivurdering av eiendommen. Det foreligger lite erfaringstall for salg/verdivurdering av denne type eiendommer. I vurderinger er det lagt til grunn en antatt kontantstrøm som eiendommen kan ha, basert på utleie til idrettsarrangement, tivoli, sirkus, konserter m.v.

Basert på ovennevnte antas eiendommens verdi å ligge på totalt ca. MNOK 2,8 – 5,5. Verdien er avhengig av hvor mye leieinntekter eiendommen gir. Dersom eiendommen skal vurderes ut fra en mulig konvertering til bolig eller næring, vil eiendommen oppnå en langt høyere verdi.

I forbindelse med salg av Volden skole ble det klarlagt at slikt salg må følge EØS reglene som innebærer at salg av kommunal eiendom skal skje til markedsverdi.

I protokollen fra formannskapetets møte den 26. april er det protokollert følgende i sak 44/18 Orienteringer:

Marit Voll – idrettsrådets mail om idrettsbanen og utredning salg. Hvis vi skal forholde oss til EØS (jfr salg av Volden skole) – kan ikke salg av idrettsanlegget lenger være aktuelt. Ønsker rådmannen kommer tilbake til dette.

Rådmannen anser med dette at salg av eiendommen ikke er formålstjenlig, men vil be om at det foretas en politisk konkludering på om en skal gå videre med utsalg av eiendommen i fb.m. behandlingen av tertialrapporten. Er konklusjonen at kommunen fortsatt skal stå som eier må det settes i gang en snarlig prosess for å få på plass en ny driftsavtale for anlegget i løpet av 2018.

5. FRAVÆR/NÆRVÆR

5.1 Oversikt på gruppeansvarsnivå

Enhet/område	1. tertial 2014	1. tertial 2015	1. tertial 2016	1. tertial 2017	1. tertial 2018		
	Totalt	Totalt	Totalt	Totalt	Totalt	1-16 dager	>=17 dager
110 Rådmannen	8,20 %	3,50 %	1,30 %	7,00 %	7,20 %	1,10 %	6,10 %
125 Kultur	5,50 %	2,70 %	2,10 %	1,80 %	3,80 %	1,50 %	2,30 %
126 Oppvekst felles	3,50 %	32,60 %	0,00 %	0,00 %	13,80 %	3,30 %	10,50 %
127 Virksomhetsområde skole/sfo	9,70 %	6,40 %	6,90 %	7,50 %	7,50 %	2,60 %	4,90 %
128 Virksomhetsområde barnehager	9,00 %	10,70 %	9,90 %	11,90 %	8,00 %	2,60 %	5,40 %
130 Ressurssenter Oppvekst	6,80 %	10,90 %	7,50 %	7,30 %	8,50 %	2,90 %	5,60 %
135 NAV Sosial og flyktningetjenesten	4,40 %	3,70 %	3,70 %	4,80 %	4,80 %	1,40 %	3,40 %
140 Landbruk, miljø og arealforvaltning					3,70 %	1,50 %	2,20 %
141 Teknisk drift	6,30 %	6,50 %	4,90 %	10,10 %	3,00 %	1,20 %	1,80 %
145 Integrering og mangfold				7,80 %	5,20 %	2,50 %	2,70 %
150 Hjemmetjenesten	9,50 %	13,50 %	8,50 %	8,00 %	7,00 %	2,60 %	4,40 %
153 Institusjonstjenesten	10,40 %	10,70 %	10,80 %	10,20 %	10,40 %	2,80 %	7,60 %
156 Bo og dagtilbudstjenesten	9,60 %	10,30 %	9,20 %	10,20 %	9,20 %	2,80 %	6,40 %
170 IK Regnskap, innfordring og lønn					5,90 %	2,20 %	3,70 %
171 IK Geodata og oppmåling					2,20 %	2,20 %	0,00 %
Totalt:	9,10 %	9,00 %	8,10 %	8,60 %	7,50 %	2,50 %	5,00 %

Tabellen viser en positiv trend hvor sykefraværet i første tertial 2018 er lavere enn i samme periode tidligere år. Sammensetningen viser at brorparten av sykefraværet skyldes langtidsfravær. Områdene innen helse og velferd har generelt det høyeste fraværet i kommunen, noe som er gjennomgående i driften av kommuner.

5.2 Aktiviteter for økt nærvær

Verdal kommune er IA bedrift og har mål om å redusere fravær og øke nærvær. Under er eksempler på aktiviteter som virksomhetsområdene har satt i verk for å redusere fravær og bedre det psykososiale arbeidsmiljøet.

Aktiviteter som benyttes for å styrke nærværet på den enkelte enhet er medarbeidersamtaler, tilrettelegging av hjemmekontor for enkeltansatte med helseutfordringer (forutsatt mobile arbeidsoppgaver), fokus på nærvær, tilrettelegging og ergonomi. Bruk av Bedriftshelsetjenesten i temamøter og i direkte samhandling/møter med ansatte der også NAV arbeidslivssenter er deltakende. Involvering av verneombudene i møter med virksomhetsledere, tillitsvalgte og avdelingsledere der arbeidsmiljøutfordringer diskuteres. Tydelig og tilstedeværende ledelse med fokus på motivasjon, kommunikasjon, samarbeid, relasjonsbygging, inkludering og tillit. Gode planer for utøvelse av oppdrag gir trygge medarbeidere.

Tiltak for kompetanseheving og kollegaveiledning, studieturer og trekke inn andre kommunale krefter for å dele kompetanse og erfaring. Samarbeid med frivilligheten og næringslivet oppleves som positivt.

Gjennomføring av sosiale arrangementer for styrke fellesskapsfølelsen i virksomhetsområdet er positive tiltak for arbeids og kollegamiljøet.

5.3 Avvik/ årsaker

Lavere totalsykefravær er delvis knyttet til færre langtidssyke. I barnehager har det vært en bemanningsøkning fra 01.01.18, dette kan være medvirkende årsak til mindre belastning på den enkelte ansatte og mer tilstedeværelse.

Verdal kommune.

Låneporteføljen

Rapport 30. april 2018.

Forklaring av ord og uttrykk finnes på siste side i rapporten.

Innhold:

- Kort sammendrag.
- Rapportering i hht. krav i forskrift og eget finansreglement.

Kort sammendrag:

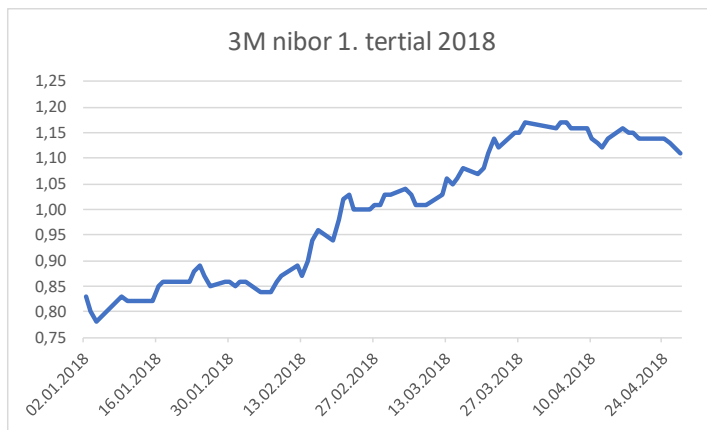
Den korte pengemarkedsrenten (3M nibor) har steget med omtrent 0,3 prosentpoeng i 1. tertial - og dette har skjedd uten at Norges Bank har endret styringsrenten. Store deler av lånene i porteføljen får renten fastsatt med utgangspunkt i den korte pengemarkedsrenten. I markedet prises det inn at Sentralbanken vil komme med sin første renteheving i september. Marginen på lån med kommunal- og fylkeskommunal risiko er lite endret i 1. tertial. Kommunalbankens margin på flytende niborlån er uendret og ligger på 0,6 prosentpoeng.

Totalt utgjør volumet i låneporteføljen 1.276 millioner ved utløpet av 1. tertial. Andelen fast rente i låneporteføljen er 24%. Det er Kommunalbanken og verdipapirmarkedet som er kildene for lån i porteføljen. I gjennomsnitt er renten i låneporteføljen på 2,35%. De neste 12 måneder forfaller 2 lån til innfrielse/refinansiering. Forfallet har et volum på 309 millioner og dette er en andel på 24% av låneporteføljen. Gjennomsnittlig tid til forfall på hele porteføljen er 8,1 år, mens porteføljens gjennomsnittsdurasjon er 0,53 år. Samlet finansiell risiko anses som tilfredsstillende. Det har ikke forekommet brudd på finansreglementet i 1. tertial.

Rapportering i hht. krav i forskrift og eget finansreglement.

Markedet for lån med kommunal risiko.

Norges Bank har holdt styringsrenten uendret i over 2 år og dette har i lengre tid gitt oss lave nivåer på 3M niborrente, som er utgangspunktet for prisingen på store deler av lånene i porteføljen. Ved siste renteregulering i 2017 (desember) ble 3M niborrente fastsatt til 0,88%, mens den ved marsreguleringen i 2018 ble fastsatt til 1,07%. Niborrenten har med andre ord steget betydelig i 1. tertial, noe grafen illustrerer:

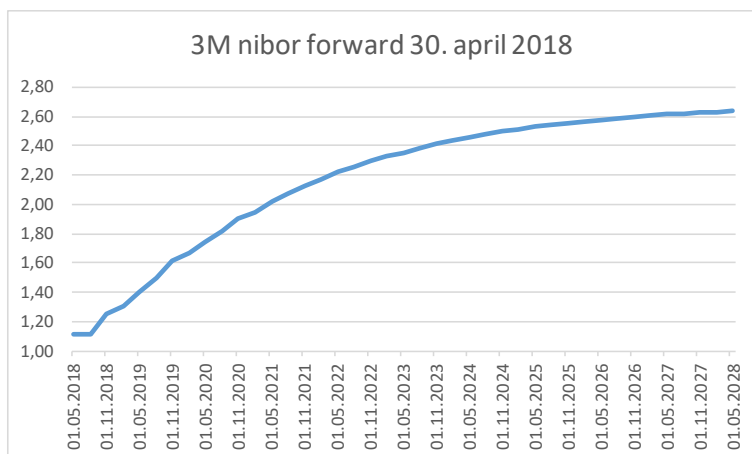


Hvorfor denne renteoppgangen, så lenge Norges Bank sier at første renteheving mest sannsynlig kommer til høsten? Svaret er litt teknisk, men folkelig fortalt springer det (sannsynligvis) ut fra en ubalanse i markedet for korte amerikanske statspapirer. Det ser ut som om etterspørselen etter lån er større enn den naturlige tilbudssiden. Dette kan skyldes at det bygges opp likviditetsbuffer hos amerikanske myndigheter, i kombinasjon med omfattende skatteletter (som igjen medfører økende underskudd og lånebehov.) Under illustreres denne ubalansen:



Grafen viser risikopremien ved tre måneders finansiering i USA. Ved tidligere topper (i 2011) gikk den opp på eurokrisen og i 2016 grunnet en pengemarkedsreform i USA. Utviklingen har medført høyere kortrente her hjemme, uten at Norges Bank har gjort noen endringer i styringsrenten. Sentralbanken er sikkert godt fornøyd med at niborrenten har steget med ca. 0,3 prosentpoeng i 1. tertial - mer enn en «vanlig» renteendring – uten at det er gjort endringer i styringsrenten. Ved styremøtet 3. mai lot det til at Norges Bank var forsiktige med å komme med uttalelser som rører ved markedsaktørenes oppfatning om at første renteheving kommer i september.

Forwardkurven illustrerer markedsaktørenes forventning til nivået på fremtidig kortrente (3M nibor):



Forwardkurven (ovenfor) benyttes som utgangspunkt for å lage prognose for fremtidige rentekostnader på lån med flytende rente.

Marginen på lån med kommunal- og fylkeskommunal risiko har ikke endret seg vesentlig i 1. tertial. Marginen på langsiktige niborlån i Kommunalbanken er uendret og ligger på 0,6 prosentpoeng ved utløpet av april.

I boligmarkedet synes prisfallet gjennom 2017 å være tilbakelagt og vi ser forsiktig positiv prisutvikling over hele landet. Sammen med en del andre indikatorer, som f.eks. oljepris, sysselsetting, skatteinngang, osv., synes mye å utvikle som forventet.

Sammensetning av låneporteføljen.

Låneporteføljen er består av lån fra Kommunalbanken og verdipapirmarkedet. Samlet lånevolum utgjør 1.276 millioner kroner.

Långiver	30.apr.18	andel
Kommunalbanken	967	0,76
Verdipapirmarkedet	309	0,24
(tall i mill)	1 276	1,00

Endringer i låneporteføljen/risikoeksponering i perioden (januar - april).

Kommunens sertifikatlån pål. 109.015.000,- kom til forfall den 20. februar. I den anledning ble det avholdt anbudskonkurranse for nytt lån med tilsvarende volum den 14. februar. Beste tilbud kom fra Sparebank1 Markets som har tilrettelagt et sertifikatlån med løpetid 20. februar 2018 – IMM (19.) september 2018. Renten på lånet er 0,96% og den er fast i hele lånets løpetid. Lånet forfaller til full innfrielse IMM september 2018.

Løpetid på lånene.

Tabellen under viser en oversikt over alle lån i porteføljen. Her fremgår långiver, pålydende lån, hvor stor andel hvert lån utgjør, endelig forfall på lånet og hvor mange år det er til forfall. Porteføljen er preget av at de fleste lån er etablert med lang løpetid og dette sikrer lavere refinansieringsrisiko.

Vektet løpetid på lån.

Långiver	saldo 30.04.2018	andel av samlet volum	forfall/ innfrielse	Løpetid (år) (tid til forfall)
Obligasjonslån FRN +50 forfall 6/18	200 000 000	0,157	juni 2018	0,1
Sertifikatlån FF190918 (Spb1 M.)	109 015 000	0,085	september 2018	0,4
Kommunalbanken FRN +36 forfall 6/20	178 411 351	0,140	juni 2020	2,2
Kommunalbanken flytende margin m/ avdrag	60 400 000	0,047	mars 2038	10,1
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	76 700 000	0,060	mars 2037	19,1
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	130 000 000	0,102	mars 2031	13,0
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	62 317 800	0,049	desember 2025	7,7
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	69 200 000	0,054	desember 2030	12,8
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	46 000 000	0,036	juni 2027	9,2
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	28 817 980	0,023	mars 2026	8,0
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	69 563 530	0,055	desember 2028	10,7
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	42 800 000	0,034	juni 2026	8,2
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	129 000 000	0,101	mars 2030	12,0
Kommunalbanken flytende margin u/ avdrag	73 800 000	0,058	desember 2036	18,9
	1 276 025 661	1,000	Vektet løpetid (år):	8,1

Lån som skal innfris/må refinansieres de neste 12 mndr.

Finansforskriften for kommuner og fylkeskommuner fastslår at det skal synliggjøres i hvilken grad man har lån som kommer til forfall (må refinansieres) de neste 12 måneder. Lån som er markert med gult i tabellen over, må refinansieres i løpet av det neste året. Porteføljen har 2 kortsiktige lån, pålydende 309 millioner, og dette utgjør 24% av lånevolumet. Bruken av kortsiktige lån er innenfor rammene i finansreglementet.

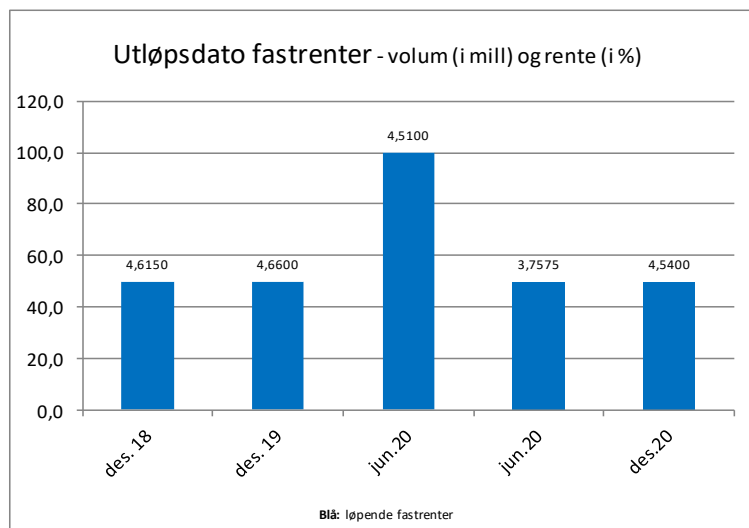
Om kommunens låneportefølje.

Volummessig er det meste av låneporteføljen etablert med flytende rente basert på 3M nibor (i Kommunalbanken). Det foretas en renteregulering hver 3. måned der ny rente settes lik 3M nibor, med tillegg for en margin som kan endres av långiver på kort varsel. Ved utløpet av april var marginen på samme nivå som ved siste årsskifte; 0,6 prosentpoeng. Slike lån har lang løpetid.

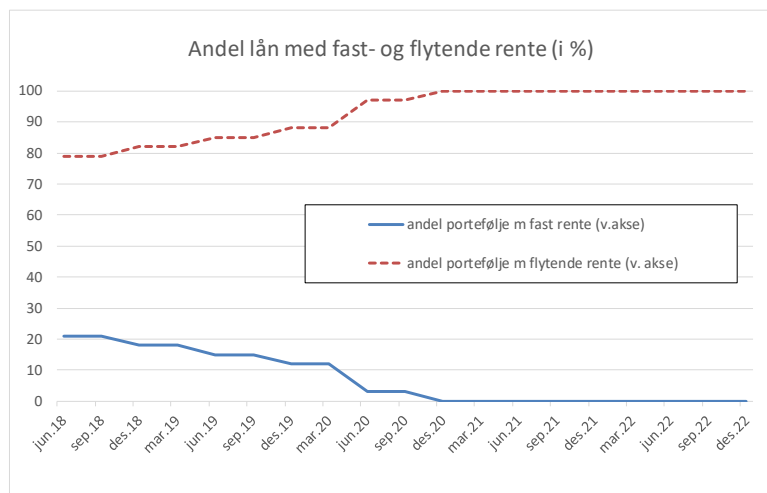
Kommunen har 2 lån som er etablert via verdipapirmarkedet. Det ene har flytende rente og reguleres på samme måte som lånene i Kommunalbanken. Marginen på dette verdipapiriserte lånet er lavere enn i Kommunalbanken. Lånet forfaller i juni og det vil bli foretatt en refinansiering innen forfall.

Det andre verdipapiriserte lånet (et sertifikat) ble etablert i februar og kommer til forfall i september. Dette lånet har en rente på 0,96%.

Det er benyttet rentebytteavtaler for å få fastrente inn i låneporteføljen. Samlet sett utgjør fastrenteandelen i porteføljen 24% (nedre grense for fastrenteandel i finansreglementet er 20%). Tabellen under viser en samlet oppstilling over alle fastrenteposisjoner:



Fastrenteandelen i porteføljen vil alltid tendere nedover. Dette skyldes at fastrenter kommer til forfall som en funksjon av at tiden går. I grafen under er fastrenteandelen fremskrevet for økonomiplanperioden. Framskrivningen bygger på en del forutsetninger, bla. annet at det ikke blir etablert nye fastrenter i perioden (selv om det skulle medføre at fastrenteandelen kommer under grensen i finansreglementet).



Låneporteføljen har en gjennomsnittlig durasjon (varighet) på 0,53 år, mens rentefølsomheten ligger på 0,52%.

Strategi for rentesikringer.

Kommunens finansreglement inneholder regler og rammer for bruk av rentesikring. Rentesikringer tas i bruk for å skape forutsigbarhet og stabilitet i kontantstrømmen knyttet til renteutgifter. Etablering av rentesikring skjer i hht. intern strategi for innlån og rentesikring. Rentesikringene foretas under forutsetning om lang tidshorisont og at de vil bli holdt til forfall.

Verdi på låneporteføljen og rentesikringer.

Når det etableres fastrente gjøres dette til markedsmessige nivåer på avtaletidspunktet. I perioden frem til forfall på fastrenten, vil markedsrenten for tilsvarende rentebinding endres. Dette medfører at kursen (verdien) endres. Dersom markedsrenten faller, så vil kursen stige (overkurs) – og motsatt dersom markedsrenten stiger. Jo lengre rentebindingen er, jo mer vil kursen svinge, gitt lik endring i markedsrenten. Ved opphør av fastrenten vil kursen igjen være pålydende. Finansforskriften bestemmer at markedskursen på fastrente etablert ved bruk av rentebytteavtaler skal rapporteres. Tabellen under illustrerer alle fastrenter etablert ved bruk av rentebytteavtaler, samt markedsverdien på fastrenten ved utløpet av 1. tertial.

Verdivurdering renteswapper

Renteswapper - motpart, kupong, kurs og verdi.

Anvendt sikringsinstrument: renteswap/rentebytteavtale.

Type risiko: variabilitet i kontantstrøm.

Sikringsobjekt: portefølje av flytende lånemasse.

Sikringseffektivitet: Høy, margin er usikret.

Formål med sikringen: sikring av kontantstrøm.

motpart	kupongrente	sluttdato	volum	markedskurs	markedsverdi	startdato	type sikring
Danske Bank	4,6150	imm des 18	50 000 000	102,20	51 100 000	løpende	kontantstrøm
Danske Bank	4,6600	imm des 19	50 000 000	105,50	52 750 000	løpende	kontantstrøm
DNB	4,5100	imm jun 20	100 000 000	106,70	106 700 000	løpende	kontantstrøm
Danske Bank	3,7575	imm jun 20	50 000 000	105,15	52 575 000	løpende	kontantstrøm
Danske Bank	4,5400	imm des 20	50 000 000	108,15	54 075 000	løpende	kontantstrøm

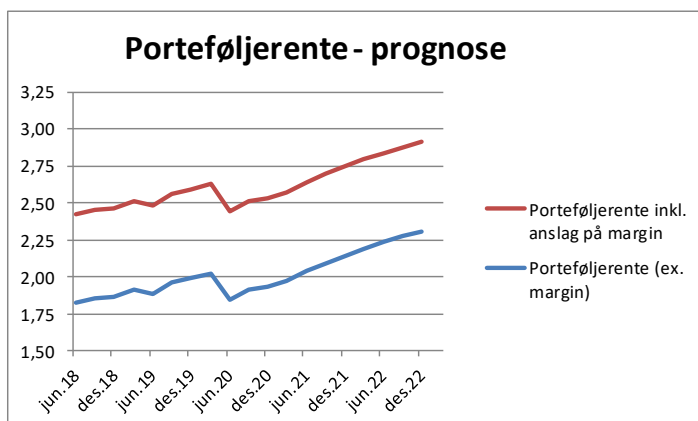
Tabellen viser løpende rentebytteavtaler med motpart, hvilken fastrente som betales, sluttdato for fastrenten, volum og markedskursen/markedsverdi på rentesikringen.

Avvik mellom faktisk forvaltning og krav i finansreglementet.

Ingen bestemmelser i finansreglementet er overtrådt og det har ikke funnet sted avvik fra dette i perioden. I denne sammenheng vises til vedlegget "Avviksanalyse" lengre bak i rapporten.

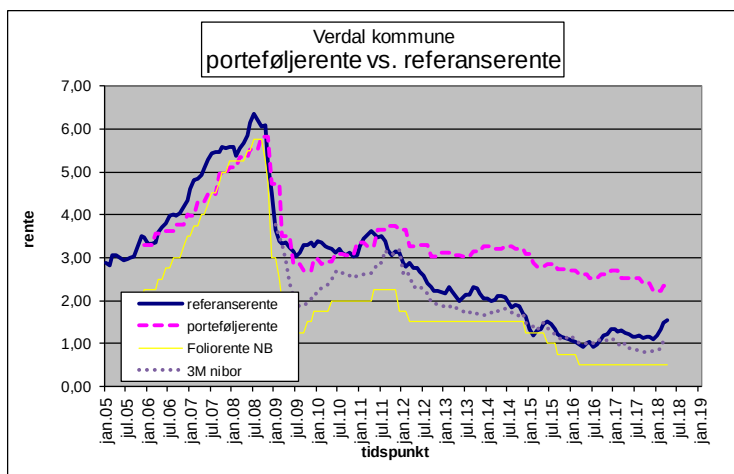
Markedsrenter og egne betingelser.

Ved utløpet av 1. tertial er gjennomsnittsrenten i låneporteføljen 2,35%. Det foretas fortløpende en framskriving av porteføljerenten for økonomiplanperioden til bruk i budsjett- og prognosesammenheng. Tabellen under illustrerer framskriving av porteføljerenten:



Sammenligning av renteutgifter (benchmarking).

Gjennomsnittsrenten i låneporteføljen sammenlignes med en referanserente som er sammensatt av flytende rente (3M nibor) og fast rente (4-års swaprente). De to faktorene er gitt en vekt på hhv. 34% og 66%. Årsaken til avviket mellom referanserenten og porteføljerenten de siste årene er at referanserenten oppgis uten margin, samt at markedsrenten har falt for de perioder det er etablert fastrente.



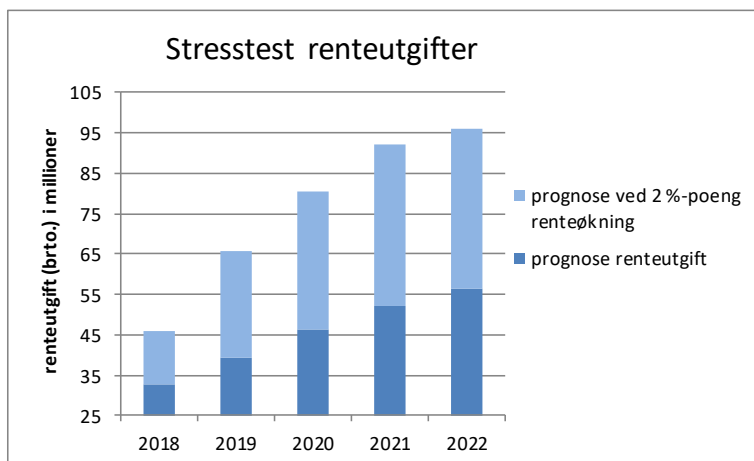
Vurdering og håndtering av finansiell risiko.

Kommunen vurderer den finansielle risikoen i henhold til interne rutiner for finansforvaltning. Dette innebærer periodiske vurderinger, i tillegg til vurderinger i forkant av risikotilpasninger og låneopptak. Vurderingene som gjennomføres blir arkivert.

Samlet vurderes den finansielle risikoen å være tilfredsstillende, ønsket og innenfor rammene i vedtatt finansreglement, intern låne-/sikringsstrategi, forskrift og gjeldende lov.

Rentesjokk.

I prognosesammenheng foretas det fortløpende en stresstest, der renten umiddelbart øker med 2 prosentpoeng. Grafen under viser en prognose på hva brutto renteutgifter blir ved 2% renteøkning (lys farge). Ordinær prognose på brutto renteutgifter illustreres med mørk farge.



En renteoppgang vil også ha betydning for selvfinansierende lån og aktivaside. Det ikke tatt høyde for slike forhold i beregningen ovenfor.

Verdal, mai 2018.
Helge Holthe

Avviksanalyse låneporteføljen - nøkkeltallsrapport.

Verdal kommune

jfr. forskrift om kommuners og fylkeskommuners finansforvaltning, vedtatt finansreglement og intern rutinebeskrivelse for finansområdet.

Rapport "Nå" : 30. april 2018
Rapport "Forrige" : IMM mars 2018

Sammensetning av passiva:	Nå	Forrige		Krav/limit
Andel lån med fast rente:	24 %	24 %	Maksimum	80 %
Andel lån med flytende rente:	76 %	76 %	Maksimum	80 %
herav rentesikret for (resten av) 2018	0 %	0 %		
herav rentesikret for 2019	0 %	0 %		
Gjennomsnittlig durasjon (år)	0,53	0,59	Min.-/makskrav:	0-4 år
Porteføljens rentefølsomhet (%)	0,52	0,58		-
Lengste rentebinding (utløpsår)	2020	2020	Maksgrense	-
Andel største enkeltlån i porteføljen:	16 %	16 %	Maksimalgrense:	35 %
Gjennomsnittlig porteføljerente:	2,35 %	2,35 %		
Anslag renteutgift 2018 (mill. kroner)	32,7	32,85	Budsj. renteutg.	
Anslag renteutgift 2019 (mill. kroner)	39,35	40,05		
Innløsningsverdi passiva (i prosent). Negativ verdi kommer i tillegg til pari kurs, mens positiv verdi kommer til fradrag til pari kurs.	-1,30 %	-1,3		
Innløsningsverdi passiva (i mill kroner). Negativ verdi kommer i tillegg til pålydende gjeld, mens positiv verdi kommer til fradrag til pålydende gjeld	-17	-17		
Innløsningsverdi FRA-sikring (mill. kr)	0	0		
Vektet løpetid portefølje (år)	8,1	8,1		
Lån som skal refinansieres innen 1 år (%)	24 %	24	Maksgrense	40 %

Kommentar til "vesentlige markedsendringer":

Korte pengemarkedsrenter har steget ca 0,3 prosentpoeng i 1. tertial.

Begrensningene i Finansreglementet er overholdt.

Dato:

signatur

Vurdering og håndtering av finansiell risiko.

Risiko	Beskrivelse	Henvisning til kapittel i finansreglementet	ja	nei	merknad
Kredittrisiko	Plassering	5, 6, 8			
	Lån/sikring	5, 7, 8	X		
Markedsrisiko	Plassering	5, 6, 8			
	Lån/sikring	5, 7, 8	X		
Renterisiko	Plassering	5, 6, 8			
	Lån/sikring	5, 7, 8	X		
Likviditetsrisiko	Plassering	5, 6, 8			
	Lån/sikring	5, 7, 8	X		
Refinansieringsrisiko	Lån	Presisering i forskriften fra 01.01.17	X		
Valutarisiko	Plassering	5, 6, 8			
	Lån/sikring	5, 7, 8	X		
Systematisk/generell markedsrisiko	Plassering	5, 6, 8			
	Lån/sikring	5, 7, 8	X		
Usystematisk/spesifikk risiko	Plassering	5, 6, 8			
	Lån/sikring	5, 7, 8	X		
Finansiell risiko samlet	Plassering	5, 6, 8			
	Lån/sikring	5, 7, 8	X		
Rapportering/ rutiner	Finansreglementet kap 10. Er finansreglementets bestemmelser om rapportering oppfylt ?		X		

Ja = i samsvar med

finansreglement

Nei = avvik fra finansreglement

ORDLISTE - forklaring til ord og uttrykk.

Niborrente: interbankrente, en rente som bankene kan låne til seg imellom. Mer presist: hva de største bankene i kronemarkedet i utgangspunktet er villig til å tilby likviditet til gjennom valutabytte. Priser stilles for ulike perioder. Mest brukt er 3 mndr.

IMM: internasjonale oppgjørsdatoer - 3. onsdag i hhv. mars, juni, september og desember.

FRA (forward rate agreement): En FRA-kontrakt er en avtale mellom to parter om å låse rentesatsen for et lån eller en plassering for et gitt volum og en gitt periode på et fremtidig tidspunkt. Avtalen gjøres opp til gjeldende Niborrente på tidspunktet for avtalens begynnelse. Mest brukt er 3M-perioder. Det utveksles kun rentebeløp (netto) ved avregning, ingen hovedstol. Kontraktene avregnes på IMM (lik tidspunktet for renteregulering av underliggende lån). Prisen (renten) på kontrakten styres av balansepunktet der låntagere og långivere finner det attraktivt å handle. Dette balansepunktet styres igjen ut fra aktørenes forventninger til økonomisk utvikling og bl.a. Sentralbankens rentebane (prognose). Ved å sette de ulike kontraktene etter hverandre kan man finne **forwardkurven** - som blir markedets prising av fremtidig kortrente. Forwardkurven benyttes i budsjettssammenheng for å finne kostnaden på den flytende delen av låneporteføljen for fremtidige perioder (f.eks. økonomiplanperioden).

Durasjon: Lån (og plasseringer) tilbakebetales ved forfall - og renter underveis betales på avtalte terminatoer frem til forfall. Til sammen utgjør dette lånets/plasseringens kontantstrømmer. Durasjon er den gjennomsnittlige tid (antall år) det tar før disse kontantstrømmene utveksles. Kontantstrømmene veies med størrelsen. Mer folkelig (men ikke korrekt) kan man si at durasjonen er et uttrykk for gjennomsnittlig rentebinding.

Rentefølsomhet: et uttrykk som henger nært sammen med durasjon (modifisert durasjon) og gir uttrykk for hvor stor kurssvingningen (verdiendringen) på et lån (eller en plassering) blir ved renteendringer. Følsomheten oppgis i prosent. En rentefølsomhet på 2% betyr at et lån (eller en plassering) vil endre seg i kurs (verdi) med 2% dersom renten endres med ett prosentpoeng.

Obligasjon: En obligasjon er et rentebærende, omsettelig verdipapir, gjerne lagt ut som et standardisert lån i et organisert marked, med lengre løpetid enn ett år ved utleggelse.

Sertifikat: som obligasjon, men med løpetid under ett år ved utleggelse.

Renteswap: (også kalt rentebytteavtale) er en kontrakt mellom to parter (f.eks en bank og kommunen) om bytte av rente. En slik avtale innebærer bytte av fast rente mot flytende/kort rente (for eksempel 3M nibor). Kommunen benytter renteswapper for å få en ønsket struktur med fast-/flytende rente i sin låneportefølje. Det utveksles ingen hovedstol i en renteswap men kun rentedifferansen (mellom fast- og flytende rente) for det avtalte volum. Nåverdien av renteswappen er null ved inngåelse. Senere vil verdien av den svinge i takt med utviklingen for markedsrenten for den avtalte perioden. Ved utløpet av perioden vil nåverdien igjen være null.

Referanserente: en rente det er naturlig å sammenligne egne resultater (porteføljerenten) med (også kalt benchmarking).

Stresstest: Test for å måle effekten av et forhåndsdefinert markedssjokk. Eksempler på mulige stresstestscenarier er 30 prosents aksjekursfall og 2 prosent renteøkning.

Formannskapsmøte 14.06.2018

Budsjettskjema 1A - drift	Budsjett etter siste politiske vedtak	Administrative endringer	Budsjett 2018 gjeldende	Rådmannens innstilling	Nytt budsjett
Skatt på inntekt og formue	325 000 000		325 000 000		325 000 000
Ordinært rammetilskudd	469 000 000		469 000 000		469 000 000
Skatt på eiendom	40 250 000		40 250 000		40 250 000
Andre direkte eller indirekte skatter	0		0		0
Andre generelle statstilskudd	3 300 000		3 300 000		3 300 000
Sum frie disponible inntekter	837 550 000		837 550 000	0	837 550 000
Renteinntekter og utbytte	5 480 000		5 480 000		5 480 000
Gevinst finansielle instrumenter (omløpsmidler)	0		0		0
Renteutg.,provisjoner og andre fin.utg.	35 302 000		35 302 000	1 500 000	36 802 000
Tap finansielle instrumenter (omløpsmidler)	0		0		0
Avdrag på lån	41 000 000		41 000 000		41 000 000
Netto finansinnt./utg.	-70 822 000	0	-70 822 000	-1 500 000	-72 322 000
Til dekning av tidligere regnsk.m. merforbruk	0		0		0
Til ubundne avsetninger	0		0		0
Til bundne avsetninger	0		0		0
Bruk av tidligere regnsk.m. mindreforbruk	0		0	850 000	850 000
Bruk av ubundne avsetninger	7 150 000		7 150 000		7 150 000
Bruk av bundne avsetninger	0		0		0
Netto avsetninger	7 150 000	0	7 150 000	850 000	8 000 000
Overført til investeringsbudsjettet			0		
Til fordeling drift	773 878 000		773 878 000	-650 000	773 228 000
Sum fordelt til drift (Tilsvare sum skjema 1B)	773 878 000		773 878 000	-650 000	773 228 000
Mer/mindreforbruk	0	0	0	0	0

Grp. ansvar	Budsjettskjema 1 B	Budsjett etter siste politiske vedtak	Administrative endringer	Budsjett 2018 gjeldende	Rådmannens innstilling	Nytt budsjett
110	Rådmann	43 904 682	328 571	44 233 253		44 233 253
125	Kulturtjenesten	22 198 069		22 198 069	178 572	22 376 641
126	Oppvekst felles	116 457 812		116 457 812		116 457 812
127	Skole / SFO	194 523 691	231 792	194 755 483	850 000	195 605 483
128	Barnehage	1 385 753		1 385 753		1 385 753
130	Ressursenter oppvekst	50 521 492		50 521 492	2 000 000	52 521 492
135	NAV Sosial- og flyktningetjenesten	22 602 743		22 602 743	-500 000	22 102 743
140	Landbruk, miljø og arealforvaltning	6 293 700		6 293 700		6 293 700
141	Teknisk drift	36 376 710	-500 000	35 876 710	178 572	36 055 282
145	Integrering og mangfold	-1 023 400	26 797	-996 603		-996 603
150	Hjemmetjenesten	81 116 597		81 116 597	178 572	81 295 169
153	Institusjonstjenesten	91 097 920		91 097 920		91 097 920
156	Bo- og dagtilbudstjenesten	87 053 147		87 053 147		87 053 147
170	Innherred kommunesamarbeid, Regnskap, innfordring og lønn	4 500 700		4 500 700		4 500 700
171	Innherred kommunesamarbeid, Geodata og oppmåling	30 200		30 200		30 200
180	Fellesområder	11 647 686	-87 160	11 560 526	-3 535 716	8 024 810
195	§27-samarbeid Levanger (IKT, Kemner, innkjøp og jus)	11 450 800		11 450 800		11 450 800
196	Brann og feiervesen, samarbeid med Levanger	8 759 700		8 759 700		8 759 700
850	Finanstransaksjoner	-15 020 000		-15 020 000		-15 020 000
	Sum bevilget til virksomhetene (Tilsvare sum drift i skjema 1A)	773 878 000	0	773 878 000	-650 000	773 228 000



Helsebygg Verdal - miljøambisjoner

Saksbehandler: Oddvar Govasmark	Arkivref: 2018/4302 - /
E-post: oddvar.govasmark@verdal.kommune.no	
Tlf.: 74048531	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn - utgått	12.06.2018	54/18
Formannskap	14.06.2018	57/18
Kommunestyre	18.06.2018	54/18

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn - 12.06.2018

BEHANDLING:

Ved votering ble rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Verdal kommune legger dokument «Helsebygg Verdal – miljøambisjoner» til grunn for videre arbeid med planlegging av helsebygget.

Rådmannens innstilling:

Verdal kommune legger dokument «Helsebygg Verdal – miljøambisjoner» til grunn for videre arbeid med planlegging av helsebygget.

Vedlegg:

- 1 Helsebygg Verdal - miljøambisjoner

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Klima- og energiplan for Verdal kommune 2010 – 2020.

Klima og miljøstrategi, behandling i samkommunestyret 06.10.2017, sak 37/17.

Teknisk forskrift til plan- og bygningsloven TEK 17.

Saksopplysninger:

Internasjonale føringer:

I henhold til opplysninger gitt på **regjeringen.no** er Paris-avtalen den første rettslig bindende klimaavtale med reell global deltakelse. Alle land har plikter og rettigheter i avtalen. Alle land skal ha utslippsmål og rapportere på dem.

Avtalen finnes i lenka:

<http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf>

Nasjonale føringer:

Nasjonale føringer er gitt fra klima- og miljødepartementet og finnes blant annet under [regjeringen.no/tema/klima-og miljø](http://regjeringen.no/tema/klima-og-miljo). Det refereres:

Norske politikere har gjennom klimaforliket i Stortinget vedtatt mål for klimapolitikken og tiltak for hvordan vi skal nå målene.

Norges klimapolitikk er basert på forlik inngått i Stortinget i 2008 og 2012 mellom alle de politiske partiene med unntak av Fremskrittspartiet. Forlikene er et resultat av at det er bred politisk enighet om at Norge skal ta et ansvar for reduksjon i klimagassutslipp gjennom en aktiv nasjonal politikk. Avtalen inneholder mål for utslippsreduksjoner i 2020, herunder ambisjoner for nasjonale utslippsreduksjoner og et langsiktig mål om å omstille Norge til et lavutslippssamfunn.

Overordnede mål for den norske klimapolitikken

- *Norge skal overoppfylle Kyoto-forpliktelsen med 10 prosentpoeng i første forpliktelsesperiode.*
- *Norge skal fram til 2020 påta seg en forpliktelse om å kutte de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 30 prosent av Norges utslipp i 1990.*
- *Norge skal være karbonnøytralt i 2050.*
- *Som en del av en global og ambisiøs klimaavtale der også andre industriland tar på seg store forpliktelser, skal Norge ha et forpliktende mål om karbonnøytralitet senest i 2030. Det innebærer at Norge skal sørge for utslippsreduksjoner tilsvarende norske utslipp i 2030.*

Lokale føringer:

Verdal kommune har vedtatt klima- og energiplan for perioden 2010 – 2020. I tillegg har samkommunestyret behandlet en sak om klima og miljøstrategi i møte den 06.10.2017.

Vedtatt klima og energiplan gir konkrete føringer for nye kommunale bygg, i planen anføres det blant annet:

Verdal kommune har fokus på effektivisering av energibruken i kommunale bygg og vil fortsette å hente ut potensialet innen energiøkonomisering i alle nye og eksisterende bygg og anlegg. Vi skal prioritere tiltak som monner. Videre skal kommunen sette ambisiøse mål og iverksette tiltak i egen virksomhet.

- *Legge til rette for bruk av fornybare energikilder for oppvarming i kommunale bygg ved at all nye og rehabiliterte bygg over 500 m² bygges med vannbårent varmesystem.*
- *•Redusere spesifikk energibruk i kommunale bygg og anlegg med 20 % innen 2020*
- *Den spesifikke energibruken (kWh/m²) i kommunal virksomhet skal være redusert med 20 % innen 2020.*
- *Vi skal ha utviklet minst 40 GWh/år småskala fornybar kraftproduksjon innen 2020.*

I sak behandlet av samkommunestyret 06.10.2017 ble vedtaket som følgende:

Samkommunestyret foreslår at disse strategiene for klima og miljø blir tatt inn i neste revisjon av kommuneplanens samfunnsdel.

- *Minske transportbehovet i og rundt våre tettsteder.*

- *Overgang til utslippsfrie transportmidler, det vil si el og hydrogen som energibærere.*
- *Minske energibehovet i bygningsmassen og bruke fornybar energi til oppvarming.*

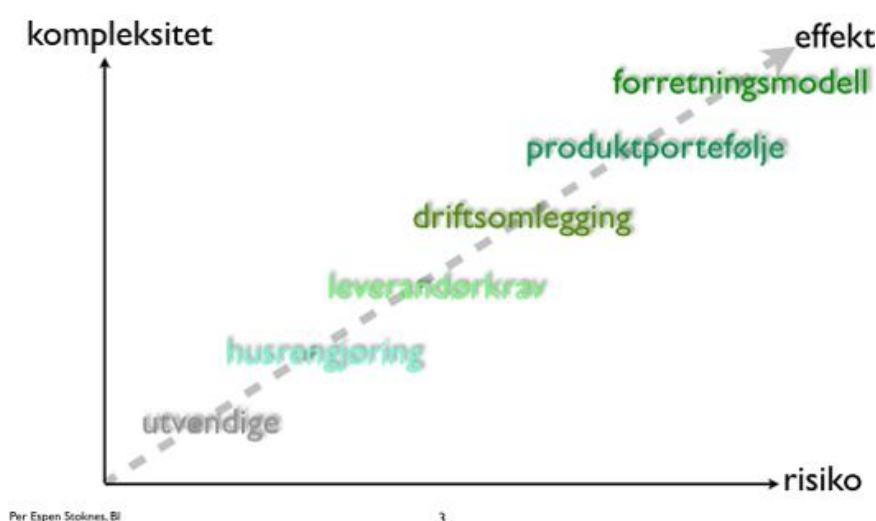
Vurdering:

Med henvisning til vedtatt klima- og energiplan er det laget et bærekraftsnotat for planlagt helsebygg. Notatet er forholdsvis omfattende og målene er ambisiøse slik vedtatte klima- og energiplan krever. Notatet må sees på som ambisjoner, ikke absolutte krav. Konsekvenser av ambisjonene og konkrete tiltak blir vurdert videre i prosjektet, blant annet med levetidskostnader. Uansett anbefaler rådmannen at ambisjonene legges høyt slik notatet legger opp til. På den måten svares det opp både på eksisterende klima- og energiplan og strategier foreslått av samkommunestyret.

BÆREKRAFTSNOTAT HELSEBYGG VERDAL

1 Bærekraftstrategi

Et prosjekts bærekraftstrategi kan symboliseres gjennom en enkel graf, som viser hvordan et selskap, en satsning eller et prosjekt kan jobbe strategisk med dette tema. Samtidig viser den også at et fremtidsrettet selskap eller prosjekt bør knytte bærekraft strategien tett til selskapets- eller prosjektets overordnede strategi. Identifiser hva en ønsker å oppnå med prosjektet og belys ambisjonene. De beste selskaper eller prosjekter knytter nemlig prosjektets overordnede strategi tett til bærekraftstrategien.



Trappen kan enkelt forklares i relasjon til Verdal Kommune;

På nederste nivå, «utvendige» har vi er kjent at andre snakker om bærekraft, vi forstår at verden står foran store klimautfordringer, og vi undres hvordan vi kan bidra. Andre nivå, «husrengjøring» innebærer at kommunen beslutter å gjøre en forskjell på disse tema gjennom sine prosjekter, og bestemmer seg for et ambisjonsnivå som setter både videre retning og posisjon. Det betyr at kommunen prioriterer det bærekraftige, og prioriterer bort det som ikke er bærekraftig. På nivå 3, «leverandørkrav» stilles det krav til alle i deres sfære, skal en samarbeide med dere må en ta dette temaet på alvor. Verdal kommune må vise at de kan gå foran på disse tema. Prosjektet Helsebygg Verdal er stort og viktig nok til å eksemplifisere en slik strategi.

«Driftsomlegging» påvirker den daglige driften i kommunen, det vil i dette tilfelle si at det bærekraftige går hånd i hånd med prosjektstrategi og mål. Samtidig besluttes det klare prioriteringer som kommuniseres i markedet. På nivå 5, «produktportefølje» profesjonaliseres dette ytterligere og det settes klare bærekraftsmål for fremtidige prosjekter. Siste nivå, «forretningsmodell» åpner for at bærekraft gjennomsyrrer alt som gjøres i prosjektet. Hvordan dere samhandler med andre, stiller krav til samarbeidspartnere, kommuniserer og til slutt hvordan helsebygget driftes og forvaltes økonomisk. Bygget må sees i sammenheng med helheten, og mange kommuner opererer derfor med en klima- og energistrategi. For Oslo kommune ble denne vedtatt i 2016, og denne er noe av det mest ambisiøse som finnes i verden i dag. Det er naturlig at Verdal kommune ser til denne for inspirasjon ved utvikling av egen bærekraftstrategi.

2 Bærekraftig utvikling

Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å dekke sine. Bærekraftmålene reflekterer de tre dimensjonene i bærekraftig utvikling: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold.



Målene skal fungere som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn. I motsetning til de tidligere tusenårsmålene gjelder bærekraftsmålene for alle land i verden – også de rike. Selv om mange av målene allerede er nådd i Norge, er det fortsatt noe som gjenstår. Det er derfor viktig at det hele tiden arbeides mot å tilfredsstille målene dersom Norge skal stå frem som et godt eksempel for verdenssamfunnet. Når målsetningen er av en slik skala er det vanskelig å forestille seg at ett enkeltprosjekt bidrar. Da er det viktig å huske at ingen kan gjøre alt, men alle kan gjøre noe. Derfor foreslås det at Helsebygg Verdal setter fokus på bærekraftig utvikling ved å inkludere konkrete tiltak innenfor relevante bærekraftsmål. «We might not live in a sustainable age, but we're living in the age of sustainability».

Seks av målene fremstår nærliggende å fokusere på for Helsebygg Verdal:

- **God Helse** – *“Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder.”* Selv om norsk helsevesen er i øverste sjikt i global sammenheng er det fortsatt ytterst viktig at det settes fokus på å kontinuerlig videreutvikle og å skape innovasjon innenfor helsesektoren. Det betyr vi må inkludere alle aspekter av helsevesenet. Helsebygg spiller en sentral rolle i hvordan helsepersonell utøver sitt yrke, og tilrettelegging for moderne helse- og velferdsteknologi vil være essensielt for at norsk helsevesen skal fortsette å være et forbilde i det globale samfunnet. Moderne norske helsebygg bør derfor bygges etter bærekraftige prinsipper og samtidig bidra til videreutviklingen av helseteknologi.
- **Innovasjon og infrastruktur** – *“Bygge solid infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon.”* Bærekraftige byggeprosjekter er nødt til å se utover egne tomtegrenser og vurdere egen påvirkning på lokal infrastruktur. Strøm-, avløps- og varmenett er i perioder under høy belastning og må alltid dimensjoneres for topplast. Topplasten leveres som oftest kun i små tidsperioder og redusert topplast gir besparelse både for utbygger av infrastruktur og byggeier. Bærekraftige utviklingsprosjekter er derfor nødt til å implementere tiltak for lokal håndtering eller reduksjon av egen belastning på lokal infrastruktur.
- **Bærekraftige byer og samfunn.** Helsebygg bidrar positivt til samfunn ved å tilby opphold og helsepleie for trengende. Likevel er det viktig at bærekraftige helsebygg ser utover egen primærfunksjon og skaper tilbud for andre deler av lokalsamfunnet. Bygget har gjerne fasiliteter som kan gjøres tilgjengelig for aktiviteter på tvers av aldersgrupper og funksjon. Bygg

med fleksibel funksjon er vesentlig i bærekraftig samfunnsutvikling. Samtidig er det en viktig del av bærekraftig utbygning å ta vare på lokal økologi og sikre tilstrekkelig med grøntområder. Grøntområder bidrar til økt trivsel og aktivitet, samtidig som det verner om lokalt plante- og dyreliv.

- **Ansvarlig forbruk og produksjon** – *“Sikre bærekraftig forbruks- og produksjonsmønstre.”* Vi må gjøre mer for mindre og fokus på avfallsreduksjon, gjenbruk og resirkulering er derfor sentralt i bærekraftige prosjekter, både under oppføring og under drift. Byggeprosjekter bør derfor fokusere på bærekraftige kilder til materialer, gjerne kortreiste alternativer der det er tilgjengelig, samtidig som avfall og restprodukter enten gjenbrukes eller resirkuleres.
- **Stoppe klimaendringene** – *“Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.”* Bygg står for 40 % av klimagassutslippene i Europa og det er derfor et vesentlig potensiale for reduksjon i byggesektoren. Fokus på materialvalg og energiløsninger bidrar langt på vei til å redusere dette betraktelig, men praksis på byggeplass er også en viktig del av en bærekraftig byggenæring. Moderne prosjekter er derfor nødt til å ta hensyn til alle deler av byggeprosessen – fra oppføring til drift og til slutt nedrivning.
- **Samarbeid for å nå målene** – *“Styrke gjennomføringsmidlene og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling.”* For å lykkes med bærekraftsmålene trengs det et godt samarbeid mellom myndigheter, næringsliv og sivilsamfunn. Målene fungerer som en felles, global retning og prioritert innsats. Åpenhet rundt innovative løsninger og prosjekter er derfor essensielt for å skape en tankegang som har bærekraft i fokus, samtidig som det virkeliggjør og beviser mulighetene som eksisterer i moderne bærekraftprosjekter.

3 Verdal Kommunes rolle i den bærekraftige utviklingen

Dersom Norge skal lykkes i å imøtekomme både selverklærte bærekraftambisjoner og samtidig bidra mot FNs bærekraftsmål, er vi helt avhengig av at innflytelsesrike aktører tar en aktiv og strategisk rolle i utviklingen. Signalbygg, målt nasjonalt eller lokalt, må derfor stå frem som moderne eksempler på bærekraft og må tørre å satse stort på å hele tiden flytte grenser for hva som kreves av bærekraftige prosjekter. Verdal Kommune med sitt nye helsebygg har dermed en fantastisk mulighet til å stå frem som en viktig og ambisiøs aktør i markedet, ved å sette klare bærekraftige premisser sentralt i videreutviklingen av prosjektet. Kommunen bør benytte seg av denne muligheten til å begynne utviklingen av sin egen energi- og miljøstrategi og bør oppsøke velutviklede kilder for ytterligere inspirasjon. Lån aspekter fra bærekraftige programmer som BREEAM, og lær av ambisiøse kollegaer som Oslo Kommune. Sett ambisiøse mål for prosjektene som kommer, krev mye av deres leverandører. Ikke vær redd for å virke overambisiøse, det er ved dette grensesnittet virkelig innovasjon fremkommer.

Eksempelvis kan en dra inspirasjon fra Per Espen Stoknes, med sine fem drivkrefter for transformasjon mot 2048:

1. All energi er fornybar
2. Elektrifisering av all transport
3. Varme- og kjølebehov dekkes elektrisk (Varmepumpe)
4. Regenerativt hav- og landbruk
5. Sirkulær økonomi i fokus

Han mener de tre første punktene kan redusere klimagassutslipp med 70 % innen 2048 og kaller dette «*Det gode liv – den nye europeiske drømmen*».

Eller se til Inger Andersen fra ZEN og hennes syv hovedområder:

1. Reduksjon av klimagassutslipp mot null, sett i et livsløpsperspektiv
2. Energieffektivitet og fornybar energi
3. Fleksibilitet og effektreduksjon
4. Mobilitet
5. Stedskvaliteter (brukermedvirkning, tilgjengelighet til servicefunksjoner og rekreasjonsmuligheter i offentlige rom)
6. Økonomi med fokus på livssykluskostnader
7. Innovasjon

Uansett hvor en finner inspirasjon er det viktig at målsetningen konkretiseres. Det er mindre viktig nøyaktig hvilke mål som settes, så lenge de utfordrer både prosjekter og samarbeidspartnere til nytenkning innenfor et bærekraftig perspektiv. Verdal Kommune har en unik mulighet til å starte denne nytenkningen med Helsebygg Verdal og bør derfor sette ambisiøse bærekraftsmål for prosjektet.

4 Konkrete bærekraftsmål for Helsebygg Verdal

Ved ta utgangspunkt i et utvalg av FNs bærekraftsmål foreslås det en rekke ambisjonsmål for prosjektet Helsebygg Verdal. Ambisjonsmålene er knyttet til de seks fremhevede bærekraftmålene og er derfor tiltak som vil bidra til at prosjektet imøtekommer alle tre dimensjoner av bærekraft: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold.

God Helse

- Implementere relevant moderne velferdsteknologi. Det skal utredes hvilke type teknologier som vil bidra til både mer effektivt helsepersonell og bedre levevilkår for pasienter. Eksempler er berøringsfrie låsmekanismer, digitale trygghetsalarmer og elektronisk medisineringsstøtte.

Innovasjon og infrastruktur

- Overvann håndteres og utnyttes lokalt på tomten. Byggingen av Verdal Helsebygg skal ikke lede til økt belastning på lokal infrastruktur for overvannshåndtering, sammenlignet med dagens situasjon. Overvannet skal i stedet samles og gjenbrukes til relevante formål som vanning og grovvaske.
- Det utredes hvorvidt energi kan utveksles på tvers av nærliggende tomter. Nabo er en videregående skole, som har et svært annerledes bruksmønster og det utredes om helsebygget kan benytte seg av skolens energikilder utenfor skolens driftstid. Dette reduserer størrelsesbehovet på egne energikilder og en får mer ut av allerede etablerte energisentraler.
- Helsebygg Verdal bidrar til økt innovasjon ved å søke midler hos Enova for gjennomføring av en konseptutredning. Enova gir støtte for utredning av nye energikonsepter og Helsebygg Verdal kan dermed søke støtte til videre utredning av energiutveksling og moderne energikilder. Resultatet av utredningen promotes i samarbeid med Enova.

Bærekraftige byer og samfunn

- Helsebygget tilgjengeliggjør fasiliteter for lokalsamfunnet gjennom administrerte aktiviteter som jobbtrening i kjøkkenet, sosiale sammenkomster og fysisk aktivitet.
- Minst 50 % av tomtens areal skal ha vegetasjon. I hovedsak skal det brukes naturlig hjemmørende arter og ingen av artene skal være registrert i norsk svarteliste. Artene bør også være økologisk risikovurdert.
- Det settes krav til etiske kontraktsvilkår for samtlige leverandører og underleverandører.

Ansvarlig forbruk og produksjon

- Helsebygg Verdal bygges i massivtre. Massivtre bidrar til et bedre inneklima og har gode egenskaper vedrørende varme, fukt, akustikk og brannmotstand. Det skapes også et visuelt preg som vil bidra til å redusere beboernes følelse av å bo på en institusjon.
- Prosjektet skal sortere 85 % (etter vekt) av byggeavfallet i hovedavfallsgrupper på byggeplassen.
- Det benyttes *kun* miljøsertifiserte produkter og materialer. Der dette ikke er tilgjengelig skal alternativer vurderes av miljørådgiver.
- Totalentreprenør er sertifisert med miljøoppfølgingssystem.
- Det gjennomføres en livsykluskostnadsanalyse av klimaskjerm, drift og renholdskonsept, samt energikonsept for å sikre bærekraftig investering.
- Det utnevnes en ITB-koordinator for prosjektet. Føringerne til ITB-koordinatoren settes av NS3935.

Stoppe klimaendringene

- Helsebygget oppføres med som et plusshus iht. definisjonen satt av Futurebuilt.
- Det etableres et klimagassregnskap for prosjektet. Prosjektet skal redusere CO₂-utslippet over byggets levetid med 50 % sammenlignet med et referansebygg. Klimagassregnskapet skal utføres i henhold til *Regneregler for klimagassberegninger i Futurebuilt, Bygg og områder* 01.02.2018 frem til ny standard NS3720 gyldig.
- Byggeplassen skal være utslippsfri.
- Det utarbeides en miljøoppfølgingsplan (MOP), og det utnevnes en miljøkoordinator med ansvar for imøtekommelsen av MOPen.

Samarbeid for å nå målene

- Etter gjennomført prosjekt deler Helsebygg Verdal lærdom og relevante prosjektløsninger med offentligheten, med hensikt om å bidra til ytterligere innovasjon og bærekraftig tankegang.



Ordning for nærmiljøtiltak i Leksdal, Ness og Helgådal

Saksbehandler: Øystein Kvistad E-post: oystein.kvistad@verdal.kommune.no Tlf.:	Arkivref: 2018/7634 - /
---	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	14.06.2018	59/18
Kommunestyre	18.06.2018	55/18

Rådmannens innstilling:

- Verdal kommune bevilger kr. 1.000.000 fra disposisjonsfond til nærmiljøtiltak.
- Midlene øremerkes Leksdal, Ness og Helgådal, jfr. vedtak i PS 108/17.
- Rammen fordeles med utgangspunkt i et grunntilskudd på kr. 150.000 til hver grend, totalt kr. 450.000,-. De øvrige kr. 550.000,- fordeles etter folketall i skolekretsene Leksdal, Ness og Volden (Helgådal). Det gir følgende fordeling, avrundet til nærmeste 10.000 kroner:
 - Leksdal kr. 390.000,-
 - Ness kr. 330.000,-
 - Helgådal kr. 280.000,-
- Innbyggerne i den enkelte grend får selv ansvar for å etablere lokalsamfunnsutvalg med en hensiktsmessig organisering for å gjennomføre ordningen. Kommunen må få opplyst organisasjonsnummer, kontonummer og kontaktperson(er) slik at ordningen rent teknisk kan gjennomføres.
- Ordningen skal evalueres i fellesskap av kommunen og innbyggerne, representert ved lokalsamfunnsutvalget, etter første driftsår (2018).

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I sak PS 108/17 (Budsjett og økonomiplan 2018-2021) den 11.12 i 2017 fattet kommunestyret følgende vedtak:

«[...]

Punkt 11 – Innbyggerdialog og nærmiljø. Kommunestyret ønsker å forsterke fokuset på innbyggeren og på nærmiljøet, og vil derfor legge til rette for å utvikle en løpende dialog med innbyggerne på en stadig mer aktiv og oppsøkende måte.

På bakgrunn av dette bes rådmannen om å utrede følgende:

- At enkelte kommunestyre- eller formannskapsmøter arrangeres ute i lokalsamfunnene. Møtene starter eksempelvis med en fast dialogdel, slik at lokale lag og foreninger får en fast og forutsigbar kontaktarena med kommunepolitikere.
- Opprettelsen av en egen budsjettpost «nærmiljøtiltak» til bruk i det enkelte lokalsamfunn etter lokale disposisjoner. Den årlige bevilgningen til dette formålet fastsettes ved kommunestyrets behandling av årsregnskapet.
- Det arrangeres en årlig dialogkonferanse med frivillige lag og foreninger med siktemål på å få fram de gode ideene underveis i den løpende samfunnsutviklingen.

[...]»

og

«[...]

Punkt 13 – Det forventes at kommunens regnskap for 2017 vil gi overskudd. Kommunestyret forskutterer at kr 1 mill. av overskuddet skal til bolysttiltak, i de grendene som har vedtak om nedleggelse av skoler (Helgådal, Ness og Leksdal). Over nyåret starter arbeidet med involvering av grendene, for å få eierskap til hvilke tiltak som gir best bolyst.

[...]»

I budsjettjusteringssak PS 03/18 i kommunestyret 29.01.18 ble punkt 11 i desembervedtaket gjentatt som et punkt 13, mens punkt 13 fra desembervedtaket i sin helhet er utelatt. Ordningens godhet ville, etter rådmannens skjønn, vært bedre om kommunestyret hadde etablert en ordning gjeldende for hele kommunen med lik metodisk tilnærming for alle grender. Unntaket fra slik helhet kunne vært området med egen kommunedelplan, som er Verdal by. Rådmannen tolker det imidlertid slik at det er kommunestyrets **intensjon** at opprettelsen av en egen budsjettpost for nærmiljøtiltak skal rettes eksklusivt mot de tre nevnte grendene; Helgådal, Ness og Leksdal.

Verdal kommune har tidligere hatt en egen pott for nærmiljøtiltak i hele kommunen, såkalte Bolystmidler. Den samlede potten for hele kommunen var på 1 million kroner. I sak 45/14 vedtok Komité mennesker og livskvalitet å avvikle ordningen med bolystmidler «for å avhjelpe den økonomiske situasjonen i kommunen». Vedtaket ble gjort på senhøsten 2014 og ordningen med bolystmidler er siden ikke blitt gjeninnført.

Noen erfaringer fra sist kommunen hadde bolystmidler:

- Betydelig variasjon i kvaliteten på søknadene
- Stor spredning i størrelse på omsøkt støttebeløp
- Mange søknader på svært små midler
- Store forskjeller i evnen til å dokumentere hvordan midlene faktisk var benyttet

Vedtaket i PS 108/17 slår fast at det for 2018 skal settes av en ramme på 1 mill. kroner som skal fordeles kun på grendene Helgådal, Ness og Leksdal. Formålet med ordningen er å skape engasjement og eierskap for nye tiltak som kan øke bolysten i de nevnte lokalsamfunn. Det politiske vedtaket i PS

03/18 fastslår videre at det er et selvstendig poeng at **lokalsamfunnet selv skal bestemme over disposisjonen** av budsjettposten «nærmiljøtiltak».

Det er ikke ønskelig å innføre mer offentlig byråkrati og en ordning basert på individuelle søknader med påfølgende individuell saksbehandling i administrasjonen og politiske organer (komité Mennesker og livskvalitet) og eventuelle klagerunder.

Med denne bakgrunn foreslår rådmannen at det opprettes egne lokalsamfunnsutvalg i hver av de tre bygdene – **eksempelvis** Helgådal, Ness og Leksdal grendelag – sammensatt av 5-7 personer som representerer et bredt spekter av alder, kjønn og interesser. Det respektive lokalsamfunnsutvalg får ansvar for å etablere møteplasser (fysiske og/eller digitale) der innbyggerne får diskutere, prioritere og gjennomføre ønskede tiltak. Det er ikke ønskelig å legge for mange føringer for den enkelte tildeling av tilskudd, men **rene driftstilskudd skal unngås**.

Det enkelte lokalsamfunnsutvalg gis selv ansvar for detaljutformingen av sine respektive tildelingskriterier, men rammene for kriteriene bør inneholde krav om at:

- Tiltaket bidrar til deltakelse i lokalsamfunnet hvor mennesker møtes, samarbeider og bygger tillit til hverandre
- Tiltaket legger til rette for medvirkning i eget lokalsamfunn på tvers av alder, sosial eller kulturell bakgrunn
- Tiltaket søker å løse (eller belyse) en utfordring i lokalsamfunnet
- Tiltaket har innovative løsninger og arbeider for et bedre lokalsamfunn
- Tiltaket bidrar til varig endring

Mange opplever at det offentlige er kommet langt vekk fra innbyggerne, og at vi derfor trenger å styrke samfunnets demokratiske verdier. Sterkere demokratiske koblinger krever at vi i større utstrekning enn hva som har vært vanlig, ser kommunen som sted – ikke en organisasjon. Nye løsninger må utvikles på bakgrunn av en bredest mulig oppfatning av et felles «vi» på stedet. En forsøksordning der lokalkunnskap og lokaldemokrati virkelig kommer til sin rett, helt uten overprøving fra kommunen, vil kunne gi både kommune og innbyggere verdifull erfaring i det som i økt omfang omtales som «samskaping». Med en egen ordning for nærmiljøtiltak som det her legges opp til, gis innbyggerne større ansvar og mulighet for å utvikle sine egne lokalsamfunn med utgangspunkt i innbyggernes egne ønsker og prioriteringer. Kommunen stiller initielt opp med direkte pengetilskudd, men kan også for eksempel bidra med annen bistand, som tilgang på kompetanse ved behov. En mulig tilnærming er Bylab-metodikken som nå prøves ut i f.eks. prosjektet «Attractive towns». Vi ser her også til Steinkjer kommune som har utviklet sin egen lokale variant for grendeutvikling; Bolystteam.

Kommunen ønsker som nevnt ikke å opprette en byråkratisk ordning. Det er likevel på sin plass å understreke at alle tildelte midler skal kunne gjøres rede for i etterkant, dvs. at vanlige krav gjelder for dokumentasjon (regnskap med kvitteringer/bilag) på hva pengene er brukt til. Lokalsamfunnsutvalgene må belage seg på å levere en **kortfattet årlig rapport** om hvordan midlene til nærmiljøtiltak er benyttet.

Midlene for nærmiljøtiltak er i vedtaket i PS 108/17 direkte knyttet til beslutningen om nedleggelse av skolene Leksdal, Ness og Volden (Helgådal). Følgelig legger rådmannen til grunn innbyggertallet i de tre skolekretsene som begrunnelse for størrelsen på tilskuddsrammen den enkelte grend kan trekke på. Alle tre får et grunntilskudd på kr. 150.000,- (totalt 450.000,-), mens de resterende 550.000 fordeles etter innbyggertall i den enkelte skolekrets pr. juni 2018.

Det gir følgende fordeling, avrundet til nærmeste hele 10.000 kroner:

• Leksdal	(273 kvinner, 327 menn)	kr. 390.000,-
• Ness	(209 kvinner, 248 menn)	kr. 330.000,-
• Helgådal	(160 kvinner, 164 menn)	kr. 280.000,-
SUM		kr. 1.000.000,-

Siden ordningen kommer i gang sent på året, er det rimelig at eventuelle ubenyttede midler av 2018-budsjettet overføres til påfølgende år. Ellers vises det til punkt 13 i budsjettjusteringssak PS 03/18 (kommunestyret 29.01.2018) der det heter at «[...] den årlige bevilgningen til dette formålet fastsettes ved kommunestyrets behandling av årsregnskapet.»

Hvordan tilskuddsrammene til det enkelte lokalsamfunnsutvalg rent teknisk overføres, må besluttes i dialog mellom kommune og lokalsamfunnsutvalg så fort sistnevnte har funnet sin organisasjonsform i den enkelte grend.

Ved utgangen av første driftsår (2018) bør ordningen evalueres – herunder organisering/arbeidsform, resultater, økonomi og rammer – i fellesskap av kommune og innbyggerne i det enkelte lokalsamfunn.

Vurdering:

Verdal kommune har tidligere hatt en egen pott for nærmiljøtiltak i hele kommunen, såkalte Bolystmidler. Ordningen utgjorde kr. 1.000.000 og var rettet mot bolysttiltak i hele kommunen. Ordningen ble avviklet høsten 2014.

Rådmannen ønsker ikke å gjeninnføre en ordning som gir økt byråkrati. Samtidig fastslår vedtaket i PS 03/18 at lokalsamfunnet selv skal bestemme over hvordan midlene til nærmiljøtiltak skal disponeres. Med innføring av en egen ordning for nærmiljøtiltak i de grendene som har vedtak om skolenedleggelse (Leksdal, Ness, Volden), er det viktig at den organiseres på en måte der innbyggerne har reell innflytelse og kontroll på hvordan midlene prioriteres. En modell med egne lokalsamfunnsutvalg som både definerer tildelingskriterier og sørger for at tiltakene blir gjennomført, ivaretar dette.

Et annet punkt som ble gjentatt i de to nevnte sakene om inneværende økonomiplan er:

At enkelte kommunestyre- eller formannskapsmøter arrangeres ute i lokalsamfunnene. Møtene starter eksempelvis med en fast dialogdel, slik at lokale lag og foreninger får en fast og forutsigbar kontaktarena med kommunepolitikerne.

Samme intensjoner ble også omtalt i PS 112/15, kommunestyrets vedtak om økonomiplan 2016 – 2019:

Innbyggerdialog

Verdal kommune ønsker å forsterke fokuset på innbyggeren og på nærmiljøet. For å styrke dialogen med innbyggerne i Verdal kommune bes rådmannen utrede følgende:

Enkelte av møtene i folkevalgte organ avvikles ute i lokalsamfunnene. To formannskapsmøter i løpet av hvert år avholdes ute i kommunens ulike lokalsamfunn. Møtene starter med en fast dialogdel, slik at lokale lag og foreninger får en fast og forutsigbar kontaktarena med kommunepolitikerne.

Ordningen evalueres ved utløpet av økonomiplanperioden

Det har ikke vært egen sak om dette, kun samtaler, hvor bla problematikk med hvem som kan møte folkevalgte organer på dagtid, kostnader med kveldsmøter m.v. har vært tema. Rådmannens oppfatning er at dette punktet ligger til folkevalgte selv å beslutte.



Høring utkast til delstrategi veg og innspill til handlingsprogram veg

Saksbehandler: Oddvar Govasmark E-post: oddvar.govasmark@verdal.kommune.no Tlf.: 74048531	Arkivref: 2018/7053 - /Q10
--	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	14.06.2018	60/18
Kommunestyre	18.06.2018	56/18

Rådmannens innstilling:

Kommunestyrets vedtak i K-sak 21/17 legges til grunn for høringsuttalelse til handlingsprogram for tiltak på eller langs fylkesvegene.

Kommunestyret prioriterer følgende investeringstiltak innenfor fylkesvegnettet i Verdal kommune:

Forsterkning til 10 tonns bæreevne med asfalt:

FV. 160, Skjækerfossen - Vera

FV170, Lein – Skurset

Punktvis utbedring:

Fylkesveg 757 Stiklestad alle X Verdal videregående skole

FV 759, Stiklestad - Steinkjer

Bruer med store skader slik at ny bru er nødvendig:

Kvernbrua på FV72.

Nye gang/sykkelvegprosjekter:

FV 72, GS Vinne – Levring

FV 757, GS Vuku sentrum

FV 759 Lund – Leksdal skole (GS)»

I forhold til delstrategien ønsker kommunestyret å påpeke viktigheten av tiltak på E6:

Utbedring av strekningen E6 Fleskhus – Koa

Gang/sykkelveg langs strekningen Fleskhus – Koa

Utbedring av kryss Fv 72 Jamtlandsvegen X E6 Vinne

Ny arm ut fra industriområdet

Vedlegg:

- 1 Delstrategi veg
- 2 Høringsbrev
delstrategi

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I Nord-Trøndelag har det vært tradisjon å rullere fylkesvegplanen hvert fjerde år. Planene har vist strategier for investeringer, drift og vedlikehold på fylkesvegnettet og har inneholdt en handlingsplan for investeringer.

Fylkestinget i Trøndelag vedtok i 2018 å sende et høringsdokument for delstrategi veg til kommuner, regionråd og andre aktuelle høringsparter for innspill. Det planlegges å utarbeide fem delstrategier innen områdene veg, sjø, mobilitet, gods og trafikksikkerhet i løpet av 2018. Delstrategi veg er det første som sendes på høring. I dialogmøter med kommunene og regionrådene i høringsperioden, vil alle fem delstrategiene være tema. For Midt-Trøndelag planlegges det dialogmøte til den 19. juni, møtet blir sannsynligvis holdt i Levanger.

I høringsbrevet varsles det at det ikke blir tid til å sende handlingsprogram veg for 2018 på høring. Handlingsprogrammet skal rulleres årlig.

Høringsuttalelse det bes om nå gjelder både for delstrategien og innspill til kommende handlingsplan for fylkesveger.

Vurdering:

Handlingsprogrammet:

Verdal kommunestyre behandlet sak vedrørende «Innspill til Fylkesvegplan 2018 – 2021» som K-sak 21/17 i møte den 27.03.17. Vedtak i saken ble som følger:
«Verdal kommune har følgende innspill til prioriterte investeringer ved utarbeidelse av Fylkesvegplan 2018 – 2021 (2023)

Fornyingsprosjekt:

Fv 758 Vuku – Stene skanse

Forsterkning til 10 tonns bæreevne med asfalt:

FV. 160, Skjækerfossen - Vera

FV170, Lein – Skurset

Punktvis utbedring:

Fv 757 Havnekrysset øst – Holbergkrysset

Fylkesveg 72 Jamtlandsvegen X Verdal videregående skole

FV 759, Stiklestad - Steinkjer

Bruer med store skader slik at ny bru er nødvendig:

Kvernbrua på FV72.

Nye gang/sykkelvegprosjekter:

FV 72, GS Vinne – Levring

FV 757, GS Vuku sentrum

FV 759 Lund – Leksdal skole (GS)»

Fv 758 – Vuku – Stene skanse er utført, likeens med Fv 757 Havnekrysset øst – Holbergkrysset. I rådmannes instilling er det tatt hensyn til utførte prosjekt.

Delstrategien:

Dokumentet delstrategi veg er et omfattende dokument der det er lagt stor vekt på overordnet visjoner og strategier samt beskrivelser av dagens situasjon.

I delstrategien er det anført blant annet:

Trøndelag fylkeskommune har en målsetting om å ha en infrastruktur som ivaretar trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø og regional utvikling. Dette skal bidra til at regionen på bærekraftig vis, er attraktiv for bosetting, etablering og utvikling av næringsvirksomhet og et senter innenfor forskning og utdanning.

Om kommende utbygging av E6 skrives det:

Vegselskapet «Nye veier AS» prioriterer E6 gjennom fylket. Bygging av ny E6 gjennom Trøndelag vil med ny kryss - struktur, påvirke trafikkstrømmene på det parallelle lokalvegnettet og i sentrumsområdene. Det er viktig å stille med ressurser for å møte de utfordringene og mulighetene for byene og tettstedene denne E 6 - utbygginga kan gi.

Med henvisning til det over kan vi ikke unngå å nevne tiltak som rådmannen anser som aller viktigst angående trafiksikkerhet og beredskap, selv om det gjelder E6 og ikke fylkesveger. Det gjelder:

Utbedring av strekningen E6 Fleskhus – Koa

Gang/sykkelveg langs strekningen Fleskhus – Koa

Utbedring av kryss Fv 72 Jamtlandsvegen X E6 Vinne

Ny arm ut fra industriområdet

Delstrategi veg

Høring – innspillsdokument

3. april 2018

F
O
R
E
L
Ø
P
I
G

Postadresse: Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 Steinkjer

Telefon: 74 17 40 00 | **Epost:** postmottak@trondelagfylke.no | **Org.nr:** 817 920 632

INNHold

1	Sammendrag (resume)	4
2	Innledning - om dokumentet	4
2.1	Hvorfor en delstrategi for veg	4
3	visjon og mål	5
3.1	Overordnet visjon og strategi	5
3.2	Strategi og mål for fylkesvegene	5
4	Fylkesvegnettes omfang og funksjon	6
5	Funksjonsinndeling	7
6	Trafikksikkerhet	9
6.1	Erfaringer fra ulykker gir standardendringer og nye retningslinjer.	10
6.2	Hvor skjer ulykkene	11
7	Status og tilstandsbeskrivelse	12
7.1	Statusoversikt – etterslep	12
7.2	Bruer	14
8	Forventet trafikkutvikling	17
9	Fremtidens krav til fylkesvegnettet	18
10	Miljø og Klima	19
10.1	Miljø	19
10.1.1	Støy	20
10.1.2	Luftforurensing	20
10.1.3	Vannforskrift og naturmangfold	20
10.1.4	Vegsalting	21
10.2	Klimaendringer – flom og skred	21
10.2.1	Beredskap	21
11	Grensesnitt og forvaltning	22

11.1	Gods og næringstransport	22
11.2	Knutepunkter	23
11.3	Tilpasning til statlige prosjekt og tilskuddsordninger	23
11.3.1	Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen	23
11.3.2	Utvikling av E6 - muligheter for byer og tettsteder	23
11.3.3	Statlige tilskudd	24
12	Økonomiske rammebetingelser	24
12.1	Handlingsprogram og årlige budsjettprosesser	25
13	Investeringer	25
13.1	Investeringsprosjekter	25
13.2	Fornyingsprogram	27
13.2.1	Fornyingsprogram bruer	28
13.3	Forsterke grusveger til 10 tonn med asfalt	29
13.4	Tilbud til gående og syklende	30
13.4.1	Vurdering av løsninger - pilotprosjekt	30
13.5	Byutvikling og avtaler med staten	31
13.5.1	Miljøpakke Trondheim	32
13.5.2	Mulig byvekstavtale for byene på Innherred og andre byer i Trøndelag?	32
13.6	Veglys	33
13.7	Kontraktsstrategi	35
13.8	Organisering og prinsipper for investeringsbeslutninger	35
14	Drift og vedlikehold	37
15	scenarier for å ta igjen etterslepet	38
16	Strategi	38

1 SAMMENDRAG (RESUME)

Kapitelet blir skrevet i den endelige versjonen av delstrategien

2 INNLEDNING - OM DOKUMENTET

Dette dokumentet er utarbeidet av samferdselsavdelingens seksjon veg, med innspill fra Statens vegvesen. Det er ikke et ferdig utarbeidet forslag til delstrategi for veg, men mer å betrakte som et innspillsdokument. Dokumentet skisserer prinsipper og strategier som vil drøftes politisk både på fylkesplan og i kommunene. Det skal også gi et kunnskapsgrunnlag. Skriftlige innspill og dialogmøter med kommunene vil i tillegg til videre faglige utredninger gi grunnlag for å gjøre ferdig delstrategi for veg. Planen er å behandle endelig delstrategi for veg i fylkestinget i oktober 2018.

2.1 Hvorfor en delstrategi for veg

En delstrategi for fylkesveg ble bestilt av fylkestinget under behandlingen av fylkets samferdselsstrategi ([ref. 1 FT-sak i TRFK 17/34](#)) i desember 2017. Det ble samtidig også bestilt utarbeidet delstrategier for gods, trafikkssikkerhet, mobilitet og sjø. Hver av delstrategiene vil utdype linjene som ble vedtatt i samferdselsstrategien. Mange prinsipper og sammenhenger vil måtte omtales i flere enn en av delstrategiene og grensesnitt som kan virke kunstige vil måtte trekkes mellom hver av de fem delstrategiene. For eksempel vil tilrettelegging av vegnettet for tunge transporter omtales mest i delstrategi for gods og strategier rundt valg av ferger omtales i delstrategi for sjø. I all utvikling av det fylkeskommunale vegnettet er økt trafikkssikkerhet et overordnet mål og vil være et gjennomgående tema i delstrategi for veg. Men det meste av strategiene for trafikkssikkerhet vil likevel omtales i en egen delstrategi.



Figur 1 samspill mellom samferdselsstrategien og de tilhørende delstrategiene

Delstrategien for fylkesveg skal gi et bilde av status på fylkesvegnettet, og synliggjøre dagens og framtidige utfordring i Trøndelag. Den skal være tydelig på kriterier for prioriteringer og gi et grunnlag for politiske avveininger mellom ulike innsatsområder.

Delstrategien for fylkesveg vil danne grunnlaget for prioriteringer ved utarbeidelse av 4-årige handlingsprogram for fylkesveger med årlig rullering. Handlingsprogrammet er en operasjonalisering av de overordnede økonomiske rammer og føringer som kommuniseres via fylkets økonomiplan.

3 VISJON OG MÅL

3.1 Overordnet visjon og strategi

Delstrategi for fylkesveg bygger på fylkeskommunens visjon: «Vi skaper historie.»

Ut fra et vegperspektiv vil dette innebære å legge til rette infrastrukturen for framtida.

I Samferdselsstrategiens visjon; «Ett tilgjengelig Trøndelag» og hovedstrategi; «Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon» forklares med: «evne til å kunne reise og muligheten til å slippe». Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Digital kommunikasjon inkluderer tekniske alternativer til å måtte foreta reiser

3.2 Strategi og mål for fylkesvegene

Fylkestingets strategi for vegeierrollen er:

- Trøndelag fylkeskommune skal bygge infrastruktur som fremmer ønsket mobilitet.
- Som Norges nest største vegeier skal Trøndelag fylkeskommune utvikle vegeierskapet gjennom bedre kunnskap, smart bruk av teknologi og god vegeierstyring, med mål om «mer veg for pengene».
- Trøndelag fylkeskommune skal oppnå bedre balanse mellom ansvar og myndighet innenfor SAMS ved å utvikle kompetanse til å utøve instruksjonsretten mer aktivt. (se nærmere omtale om sams i kapittel 11)

Målene for innsatsen på fylkesvegene i Trøndelag må ses i sammenheng med de overordnede transportpolitiske nasjonale mål om *«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet»*

Trøndelag fylkeskommune har en målsetting om å ha en infrastruktur som ivaretar trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø og regional utvikling. Dette skal bidra til at regionen på bærekraftig vis, er attraktiv for bosetting, etablering og utvikling av næringsvirksomhet og et senter innenfor forskning og utdanning.

4 FYLKESVEGNETTES OMFANG OG FUNKSJON

Fylkesvegnettet består av kjøreveger med tilhørende holdeplasser, bruer, tunneler, fergekaier og gang- og sykkelveger.

Per januar 2018 er det totalt registret 6.456 km fylkesveg i Trøndelag. Type veg har følgende fordeling:

- 6 321 425 meter totalt åpen veg.
 - 5 968 933 meter eksisterende veg
 - 352 492 meter gang- og sykkelveg
- 98 km fergestrekninger og 36 km øvrige veganlegg.

Vegkonstruksjoner

Ifølge Nasjonal vegdatabank (NVDB) er det totalt 1521 konstruksjoner i Trøndelag. Dette omfatter tunnelportaler, murer over 3 meters høyde, alle bruer og rør med spennvidde større enn 2,5 meter.

- **Bruer:** Det er 1316 bruer på fylkesvegene i Trøndelag, av disse ligger 686 i det tidligere Nord- Trøndelag og 630 i gamle Sør - Trøndelag.
- **Tunneler:** Det er 37 tunneler på fylkesvegene i Trøndelag.
- **Fergeleier:** det er 24 fergeleier i fylkeskommunal drift. Noen er i kommunal eie men driftes av fylkeskommunen på fylkeskommunal fergestrekning.

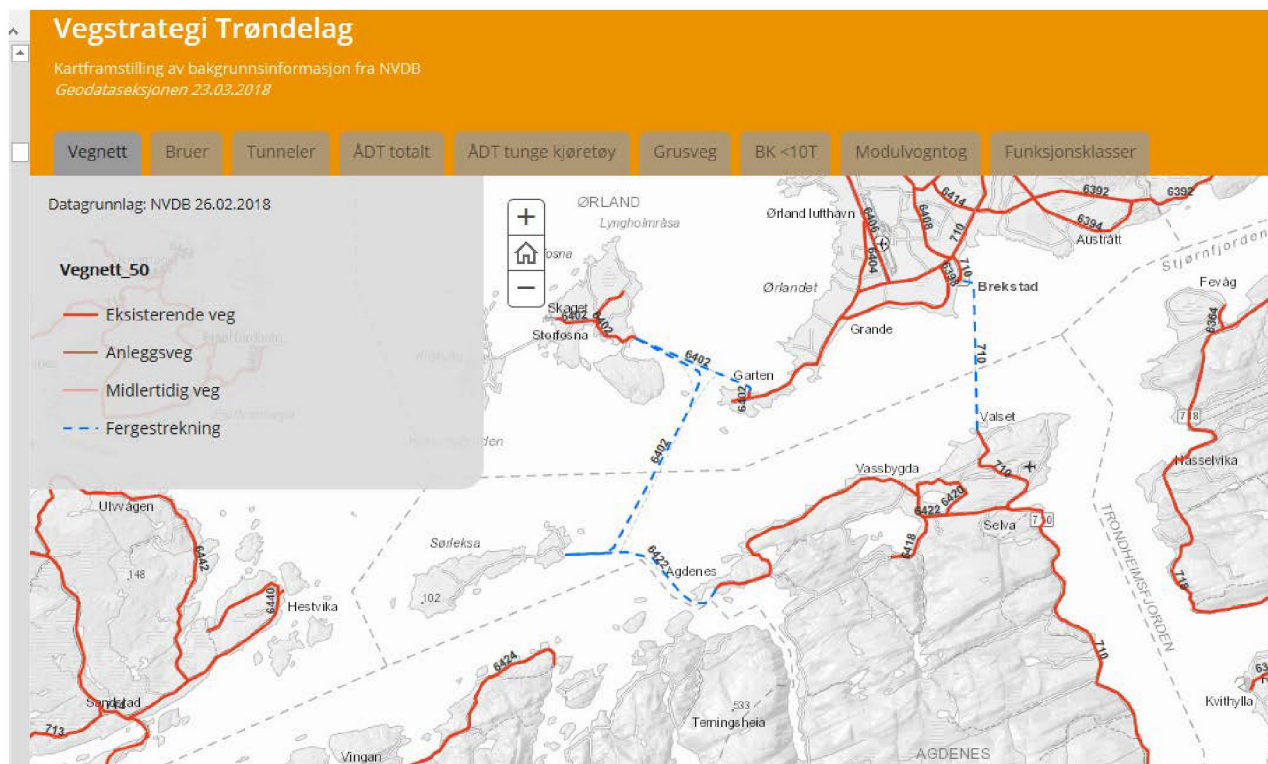
Lister over tunneller og fergeleier finnes vedlagt dokumentet

I tillegg har vegnettet mange tilhørende vegelementer som skilt, belysning, gjerder og rekkverk, dreneringssystem med kummer og stikkrenner etc.

Statens vegvesen har på vegne av fylkeskommunen utviklet en kartmodul (figur 2), et fortellingskart, med uttrekk fra Nasjonal vegdatabank. Den viser ulike tema som omtales i vegstrategien, som for eksempel veg, bruer, tunneler og funksjonsklasse. Fortellingskartet nås på følgende lenke:

<http://arcg.is/14T4fX>

Når det gjelder vegnummer ble nye firesifrede nummer innført på store dele av fylkesvegnettet fra og med 2018. Men de viktigste fylkesvegene beholdt sine nummer og har fortsatt to eller tre siffer. Det kan forekomme bruk av gamle vegnummer i dokumentet.



Figur 2 Utsnitt av fortellingskartet som er utviklet i arbeidet med delstrategi for veg. Vegnett viser vegnummer.

Nedenfor eksempler på vegelementer som kan plukkes ut av vegdatabanken:

Variable skilt:

[https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(id:821,filter:\(~\),farge:'0_0'\),\(id:97,filter:\(~\),farge:'1_1'\)\)/hvor:\(fylke:\(~50\),vegreferanse:\(~'F'\)\)/@218781,7044859,6/vegobjekt:775538947:008ec2:97](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(id:821,filter:(~),farge:'0_0'),(id:97,filter:(~),farge:'1_1'))/hvor:(fylke:(~50),vegreferanse:(~'F'))/@218781,7044859,6/vegobjekt:775538947:008ec2:97)

Rasteplasser:

[https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(id:821,filter:\(~\),farge:'0_0'\),\(id:39,filter:\(~\),farge:'2_0'\)\)/hvor:\(fylke:\(~50\),vegreferanse:\(~'F'\)\)/@218781,7044859,6](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(id:821,filter:(~),farge:'0_0'),(id:39,filter:(~),farge:'2_0'))/hvor:(fylke:(~50),vegreferanse:(~'F'))/@218781,7044859,6)

5 FUNKSJONSINDELING

For å ha et grunnlag for prioritering av midler til investering, vedlikehold og drift på vegnettet, og i vegforvaltninga foreslås en funksjonsinndeling av vegnettet (tabell 1).

Ei funksjonsinndeling kan i tillegg tenkes å regulere prinsippene rundt standard for drift og vedlikehold, hvilke regler som skal gjelde for avkjørselstillatelser og avstand til byggegrense, reklameskilting og annen skilting. Slike overordnede prinsipper kan bidra til likebehandling og reduserte antall enkeltsaker i saksbehandlingen.

Følgende kriterier er vurdert i arbeidet med funksjonsinndelinga:

- Administrative grenser (kommune-, fylkes- og riksgrense)
- Administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter og skoler
- Trafikkmengde – andel lange kjøretøy
- Næringstrafikk – logistikk-knutepunkt
- Persontransport (arbeidspendling)
- Fritidstrafikk
- Beredskap (alternative kjøreruter)

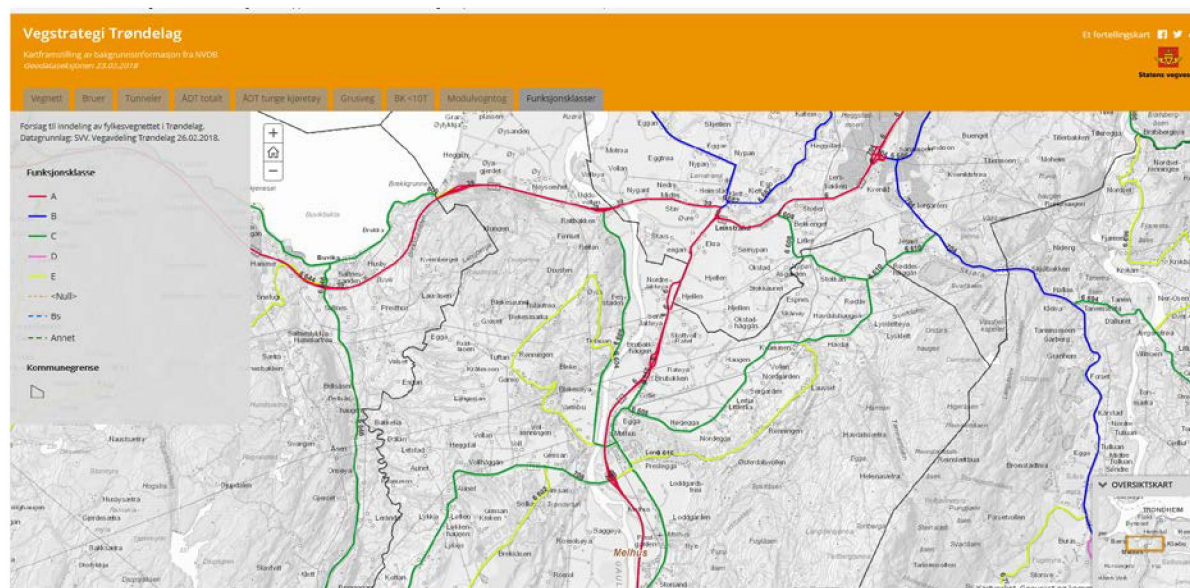
Tabell 1. Forslag til funksjonsklasser.

Funksjonsklasse A	Riksveger – nasjonale hovedveger
Funksjonsklasse B	Regionale hovedveger med tilnærmet riksvegfunksjon
Funksjonsklasse C	Veger mellom kommunesenter og veger som har regional funksjon (næringstrafikk og/eller felles bo- og arbeidsmarked).
Funksjonsklasse D	Forbindelse til større tettsted eller kommunesenter, alternative veger for veger med regional funksjon.
Funksjonsklasse E	Lokalveg som forbinder bygder/grender og har lokal hovedfunksjon.

Det er som nevnt i kapitlet over utviklet en kartmodul, et fortellingskart, som omhandler ulike tema i vegstrategien, herunder funksjonsklasser. Denne nås på følgende lenke:

<http://arcg.is/14T4fX>

Figuren nedenfor viser et utsnitt av arkmappa «funksjonsklasser» og viser hvilken funksjonsinndeling som foreslås for vegne i Trøndelag.



Figur 3 Fortellingskart - funksjonsinndeling/vegklasse

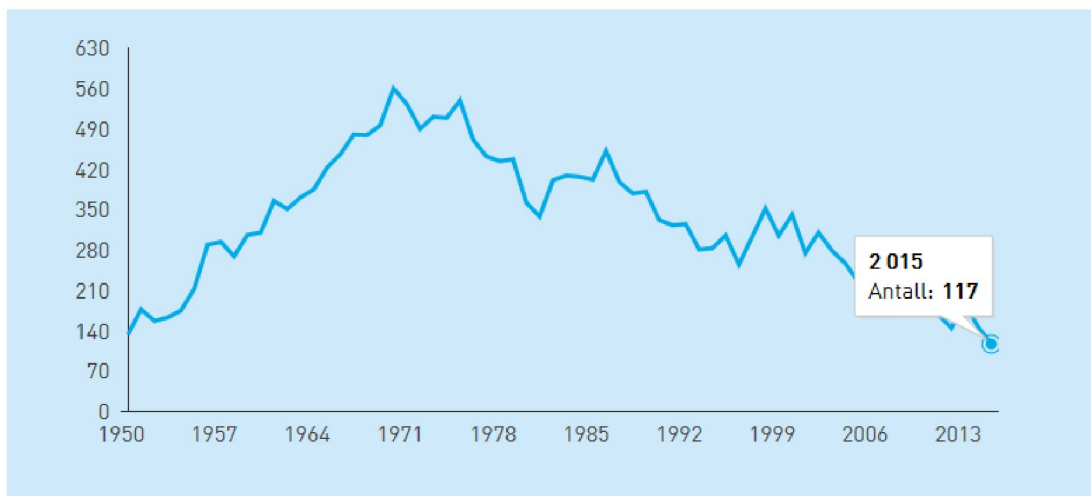
Et vedlegg til dokumentet beskriver mulige holdningsklasser som kan knyttes til vegens funksjonsklasser både når det gjelder avkjørsler og byggegrenser. Disse vil legges fram som forslag til vedtak samtidig som delstrategi for veg skal vedtas.

Det ligger også muligheter til å knytte andre forhold til funksjonsklassene enn avkjørsler og avstand til byggegrense. I Nord - Trøndelag var både retningslinjer knyttet mot eierskap til veglys og kommunal medfinansiering av gang- og sykkelveg knyttet mot D - og E vegene. (Tidligere i nord; C og D-veger)

Ved nyetablering og oppgradering kan det også være hensiktsmessig å knytte standardklasser som er beskrevet i Statens vegvesen [håndbok N100 «Veg og gateutforming»](#) som mål og utgangspunkt for hver funksjonsklassene. Standardklassene må likevel betraktes som retningslinjer og ikke være en absolutte bindinger. Det må tas hensyn til lokale forhold og overordnet prioritering. Denne sammenheng vi bli konkretisert nærmere i den endelige vegstrategi.

6 TRAFIKKSIKKERHET

Antall trafikkuulykker og konsekvensene av disse gir et bilde på trafikksikkerheten. Erfaringer fra ulykker har ført til utvikling av teknologi på kjøretøyene som etter hvert har redusert konsekvensene om en bilfører gjør feil; som setebelter, antiskrenssystem, airbag, myk front. Andre installasjoner som direkte påvirker kjøreadferden er fartsperrer og alkolås. Det er en rivende utvikling i denne teknologien. Siden setebelter ble påbudt i 1970, har antall drepte i trafikken hatt en tydelig nedadgående trend, til tross for en stor økning i trafikken (Figur 4).



Figur 4 Antall omkomne i trafikken i Norge fra 1950 til i dag

Også sikrere veger, god trafikkopplæring og andre effektive trafikksikkerhetstiltak har ført til denne positive trenden. Men de siste 5 årene døde i gjennomsnitt 145 personer og 685 personer ble hard skadd i trafikken, så fokus på trafikksikkerhet kan ikke reduseres.



Trøndelag fylke følger nasjonens visjon om at ingen skal dø eller bli hardt skadd i trafikken. En visjon også Trøndelag fylke jobber mot.

Delstrategi for trafikksikkerhet vil handle om fylkeskommunens koordineringsansvar etter vegtrafikklovens § 40a og hvordan dette utføres gjennom arbeidet til fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Denne delstrategien tar bare for infrastrukturens innretning, og hvordan utforming av den påvirker risikoen for at ulykker kan oppstå og konsekvensene av de ulykkene som oppstår.

Alle tiltak på vegnettet gir en stadig økt trafikksikkerhet, enten det gjelder drift, vedlikehold eller investeringstiltak. Dette gjelder store, kostbare og godt synlige tiltak, som bygging av en ny gang- og sykkelveg. Men også mindre tiltak som kurveutrettinger, skogrydding og annen fjerning av sikthinder, gjøres med økt trafikksikkerhet som formål. Et uttrykk sier at fart dreper. Det gjør den ikke, det er bråstoppen som dreper. Vegnettet utformes stadig med hensikt å gjøre en eventuell bråstopp mykere: Når installasjoner som lysmaster, skiltstolper, rekkverksstolper og rekkverkssender skiftes ut får de nye en mer fleksibel og ettergivende utforming, sideterrenget glattes ut slik at biler som kjører utom vegen glir bortover uten å bråstoppe i en fjellknaus, en kum eller ei stikkrenne under en avkjørsel. Trær og andre hinder skal ha en sikkerhetsavstand.

6.1 Erfaringer fra ulykker gir standardendringer og nye retningslinjer.

Ved hver alvorlig ulykke rykker politi, nødetatene og ulykkesberedskapen til Statens vegvesen ut. Kunnskap om ulykkene systematiseres og tiltak for å hindre nye tilsvarende ulykker innarbeides i lovverk, retningslinjer og vegstandarder. Siden 2005 har Staten vegvesen gjort dybdeanalyser av hver eneste dødsulykke.

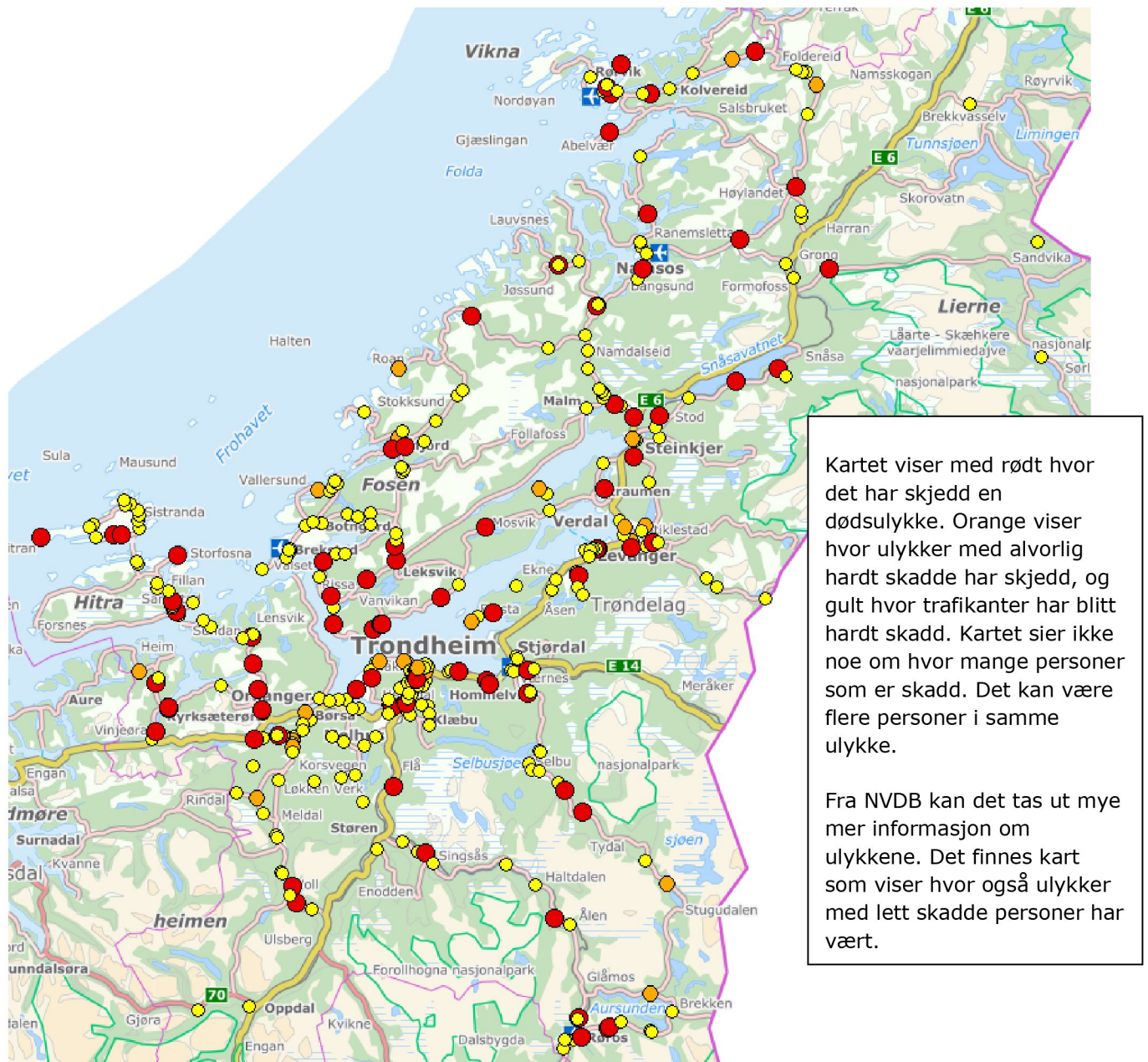
Drift, vedlikehold og investeringstiltak gjennomføres i tråd med de standardkravene som over tid og etter beste kunnskap og praksis er innarbeidet i Statens vegvesens håndbøker.

Ny kunnskap gjør at standardkrav endres. Det fylkeskommunale vegnettet er ikke utbedret i takt med dette. Veger som er bygd for mange år siden holder derfor ikke de standardkravene som nybygde veger har.

Å følge håndbøkernes standardkrav innen drift, vedlikehold og nybygging har med årene gradvis gitt bedre trafikksikkert, men mange av tiltakene har også blitt dyrere. Med en visjon om «mer veg for pengene», vil det være nødvendig å analysere kostnad mot nytte når enklere standarder enn det håndbøkene beskriver vurderes. Hvor mye øker ulykkesrisikoen om det ligger mer snø på vegen før den brøytes, eller om det strøes bare i foran kryss og i bakker når det er glatt? Er det et godt nok tilbud å bygge en smalere sti langs vegen, eller breiere skulder enn en tre meter brei asfaltert og belyst gang- og sykkelveg i tråd med håndbøkene? Ved slike spørsmål må helheten vurderes. Spart investeringskostnad må ses i sammenheng med framtidige drift- og vedlikeholdsutgifter, mulige kontraktsformer og trafikksikkerhetsvurderinger. Med høyere standard enn nødvendig, blir det rom for færre tiltak.

Som vegeier har fylkeskommunen anledning til å velge egne standarder på eget vegnett for det meste, bortsett fra standard på bærende konstruksjoner.

6.2 Hvor skjer ulykkene



Figur 5. Ulykker med drepte/hardt skadde.

Alle ulykker i trafikken der et kjøretøy er involvert skal rapporteres til politiet. I Nasjonal vegdatabank (NVDB) samles ulykkesinformasjon. Med dette datagrunnlaget kan kart som viser hvor ulykkene har skjedd plottes ut. Vi har dessverre ikke et godt system som registrerer ulykker i trafikken der kjøretøy ikke er involvert, for eksempel sykkelulykker. Figuren ovenfor viser hvor i fylket politirapporterte ulykker som har ført til alvorlig hardt skadde, hardt skadde eller drepte i trafikken har skjedd.

Figur 5 viser at det er stor spredning i hvor ulykkene skjer og derfor også vanskelig å finne ut hvor innsats for å redusere framtidige alvorlige trafikkuulykker skal gjøres.

Men det er punkt og strekninger hvor det har vært spesielt mange ulykker og hvor spesiell innsats bør gjøres. Antall ulykker i en 5 års periode over en viss strekning danner grunnlag for det som defineres som et ulykkespunkt eller en ulykkesstrekning:

Ulykkespunkt:	En strekning på 100 meter som har 4 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år
Ulykkesstrekning:	En strekning på 1000 meter som har 10 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år

Der er definert 21 ulykkespunkt på fylkesveger i Trøndelag. Ett av disse punktene er i Namsos. De øvrige 20 er i Trondheim. Alle strekningene som ifølge definisjonen er ulykkesstrekninger ligger i Trondheim.

Håndtering av vegnettet i Trondheim omtales spesielt i kapittel 13.5.1.

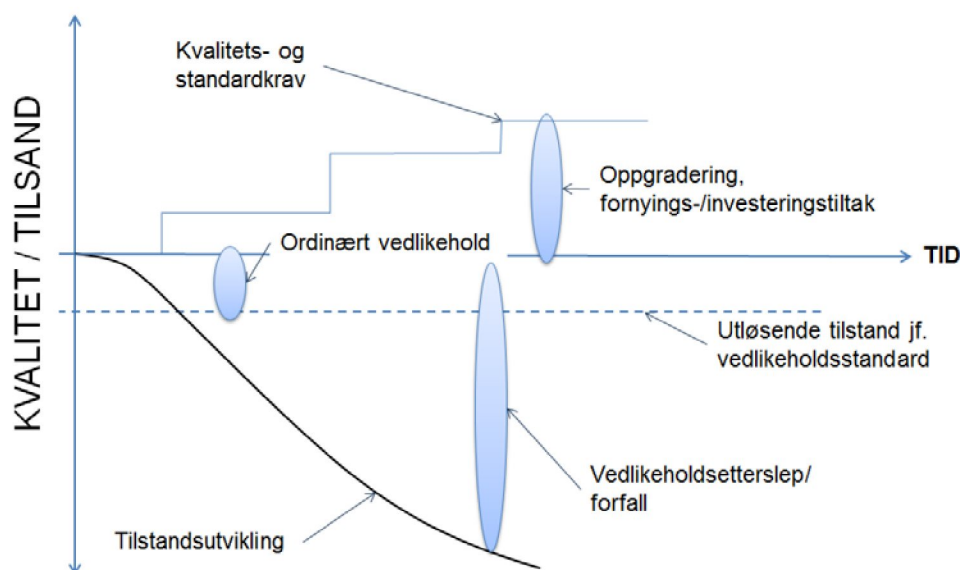
Det vil bli utarbeidet en egen delstrategi for trafiksikkerhet. Den vil ta utgangspunkt i vegtrafikklovens § 40 a:

"Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket". Delstrategien vil i stor grad omhandle arbeidet i fylkets trafiksikkerhetsutvalg.

7 STATUS OG TILSTANDSBESKRIVELSE

7.1 Statusoversikt – etterslep

Etterslep defineres på to måter, standardetterslep og vedlikeholdsetterslep. Sistnevnte er også kjent som forfallsnivå. Det er ulike måter å beregne etterslep på, og alle har sine svakheter. Figur 6 under vises en modell som forklarer forskjellen mellom vedlikeholdsetterslep og standardetterslep.



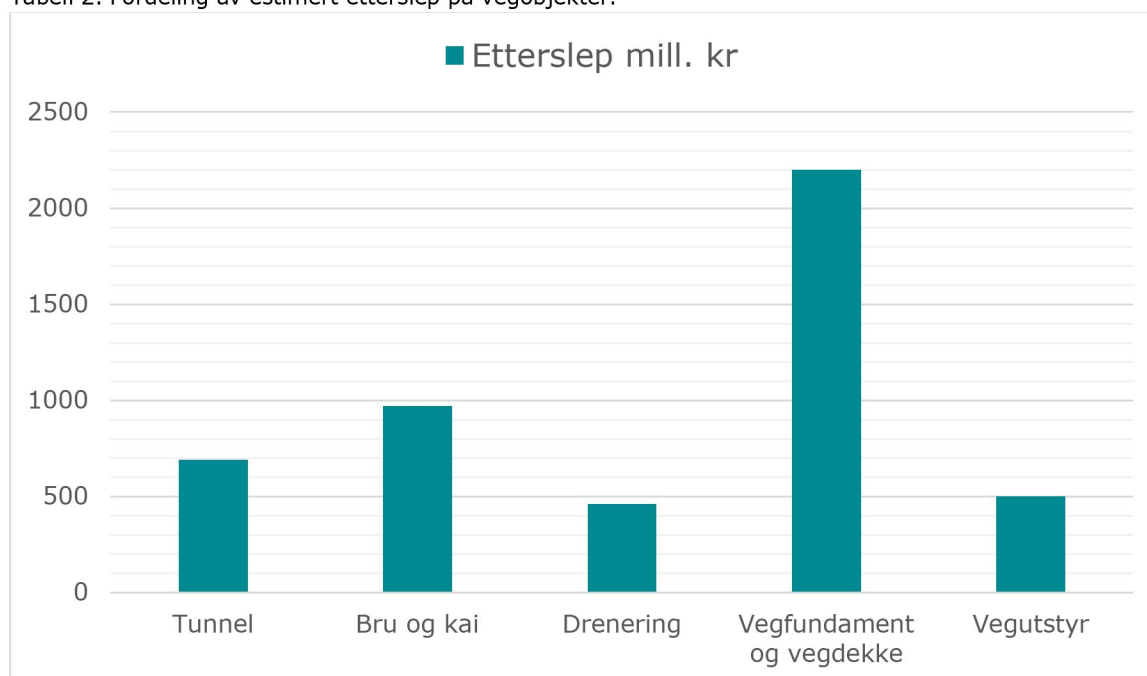
Figur 6 Prinsippskisse vedlikeholdsetterslep/ forfall

Vedlikeholdsetterslep er skader og mangler på vegobjekter (det under tidslinjen) som ikke tilfredsstiller kravene gitt i standard for drift og vedlikehold ([Håndbok R610](#)).

Standardetterslep er mangler i forhold til krav og normer som har utviklet seg siden det aktuelle vegobjekt ble bygget/etablert.

Den beste oversikten over vedlikeholdsetterslep er fortsatt SVV's [rapport 183](#) (2013 «Hva koster det å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?»), selv om mye er gjort siden. Denne rapporten inkluderer mer enn rent vedlikeholdsetterslep, men fortsatt ikke all standardetterslep. Rapportens tall for vedlikeholdsetterslep er i utredningsfasen for NTP 2028-2029 blitt oppdatert via innhentning av oppdatert grunnlagsmateriale. Denne oppdatering i såkalte vedlegg 6 angir for Trøndelag et forfallsnivå med tilhørende oppgraderinger på ca. 4,3 mrd. 2014-kr, inkl. mva. Omregnet til 2018-kr tilsvarer dette ca. 4,8 mrd. kr. Fordeling på vegobjekter fremgår av tabell 2. Det er viktig å understreke at vurderingene og estimatene av etterslep har usikkerhet på lik linje med andre typer kostnadsoverslag.

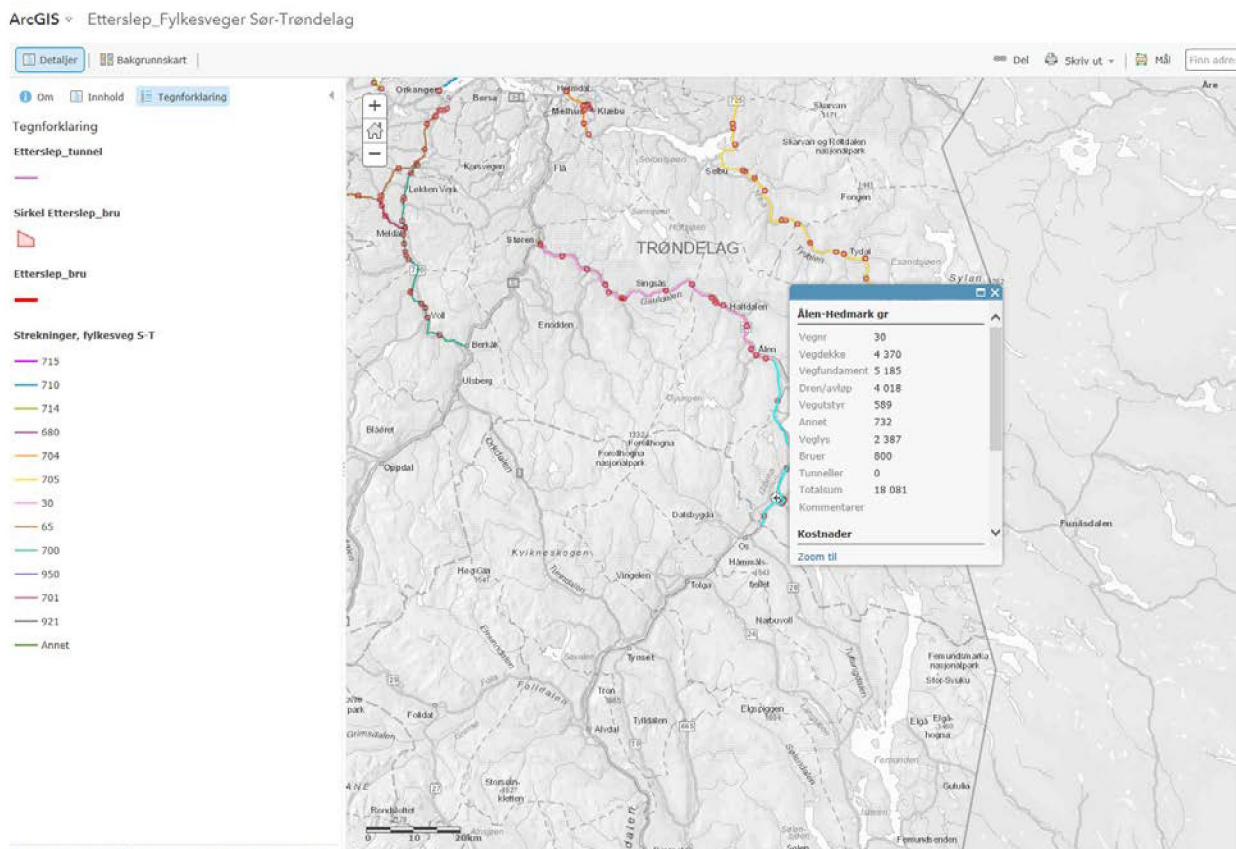
Tabell 2. Fordeling av estimert etterslep på vegobjekter.



Sør-Trøndelags metodikk for å måle forfallsnivå over tid er videreført inn i det nye fylket. Denne metodikken baserer seg på noen av de samme prinsippene som ble gjort i rapport 183. Forskjellen er at det som her gjøres er et rent uttrekk fra diverse kilder, mens det i rapport 183 ble vurdert mer inngående.

Det tas ut forfallsoversikter gjennom utdrag av skade- og tilstandsregisteret på objektene registrert i NVDB. Det er derfor viktig med en god og oppdatert NVDB, noe som det med dette arbeid er blitt satt ekstra fokus på ved Statens vegvesen i Trøndelag. I tillegg benyttes data hentet fra asfaltregistreringer i programmet PMS. Fra PMS får vi oversikt over dekkebehovet og bærelaget i vegkroppen. For bru brukes programmet Brutus som kilde for forfallsoversikter. Alle bruer gjennomgår en hovedinspeksjon hvert femte år. Tall for tunnel og elektro hentes fra oversiktslister fra byggelederne innen disse fagfeltene.).

Basert på metodikken med kvantifisering av forfall er det jobbet med en måte å presentere dette på. Det er i første omgang tatt utgangspunkt i det tidligere Sør-Trøndelag. Videre er det kun vurderinger av de viktigste vegene med strekningsvurdering og kritiske vegobjekt (*Figur 7*).

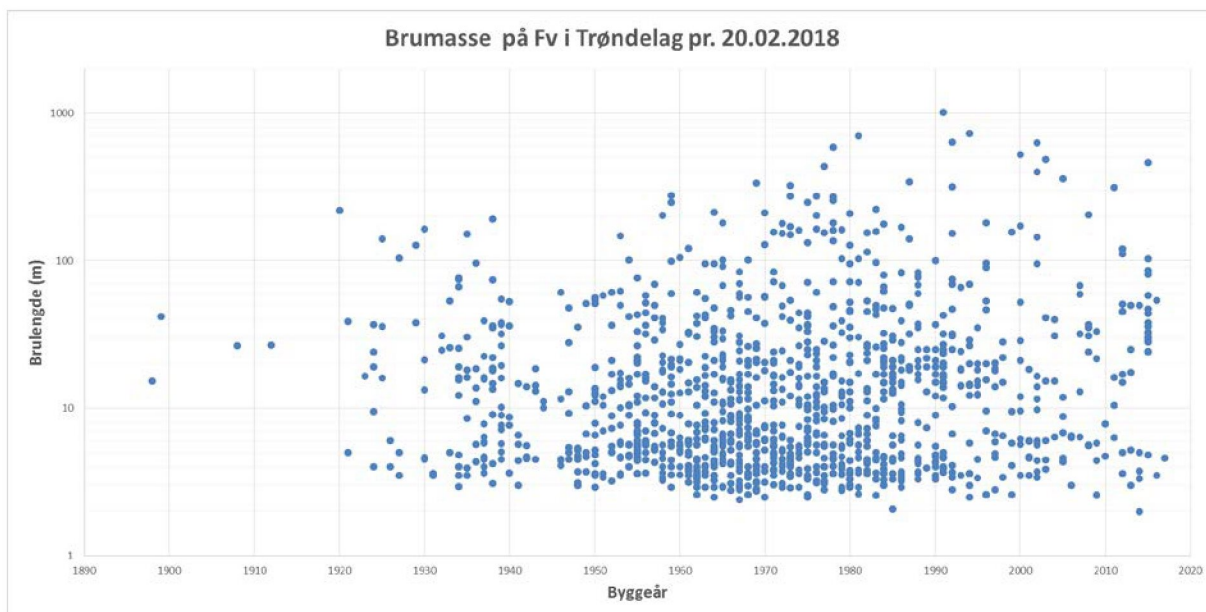


Figur 7 Etterslep på fylkesveg i Sør-Trøndelag

Det er utfordrende å presentere forfallsnivå på en god, helt korrekt og forståelig måte. Ovennevnte metode vurderes hensiktsmessig og vil bli bruk i det videre arbeide med vegstrategien. I og med denne sier noe om utvikling over tid, og vil den dermed kunne være et verktøy for prioritering. En kvantifisering av forfallsnivå vil aldri inneholde alle sannheter om tilstanden på vegnettet, men kun si noe om det som er registrert i den kilden uttrekket gjøres ifra. Svakheten ligger både ved mulige manglende i registrering av tilstand og mangler i registrering av utført tiltak. Videre vil det bare si noe om status på det tidspunktet uttrekket er gjort. Tallene bør derfor ikke betraktes som helt absolutte, men som et godt verktøy for å følge utviklingen over tid. Eksempelvis hadde man holdepunkter for å si at forfallsutviklingen i tidligere Sør-Trøndelag var eskalerende de siste årene basert på denne metodikken.

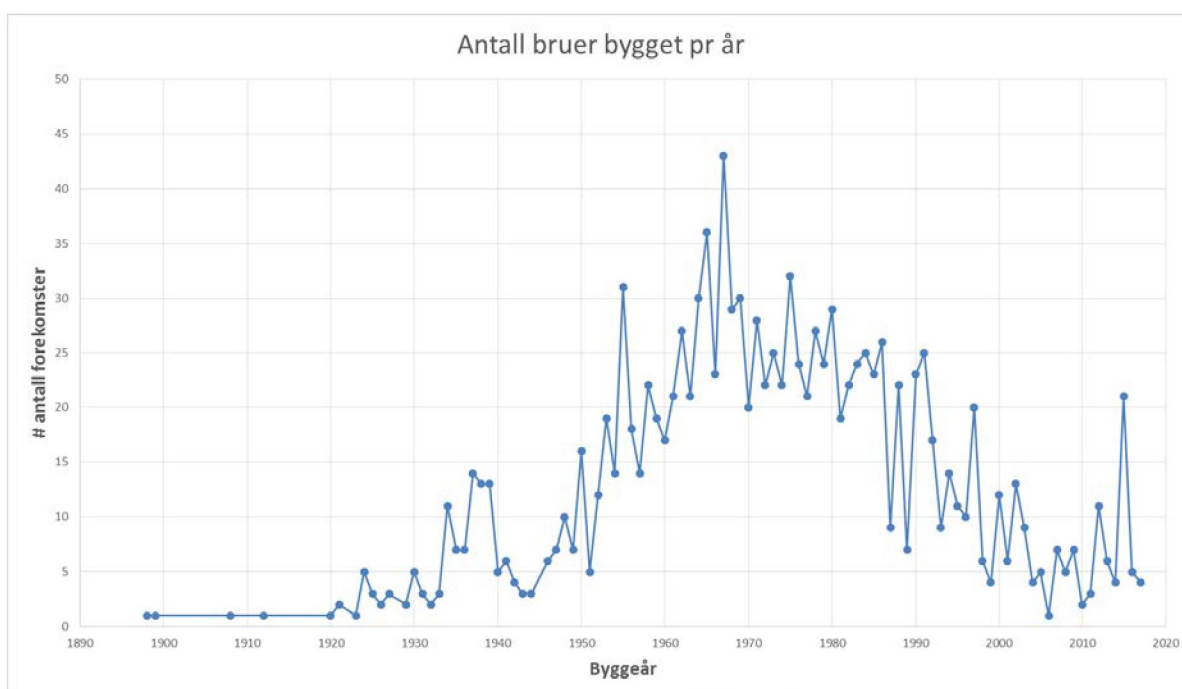
7.2 Bruer

I Trøndelag Fylkeskommune er det i dag registrert 686 bruer i tidligere Nord-Trøndelag og 630 bruer i tidligere Sør-Trøndelag. Til sammen 1316 bruer. Vi vet når de fleste av ble bygget. Brumassen er presentert grafisk i figur 8, og som det tydelig kan leses ble det bygget mange bruer i etterkrigstiden fra 1950-1980.



Figur 8 Brumasse på Fv i Trøndelag. Y-aksen er logaritmisk og viser lengden på brua, x-aksen viser byggeåret

Fremstilt på en annen måte har byggetakten vært som angitt i figur 9.



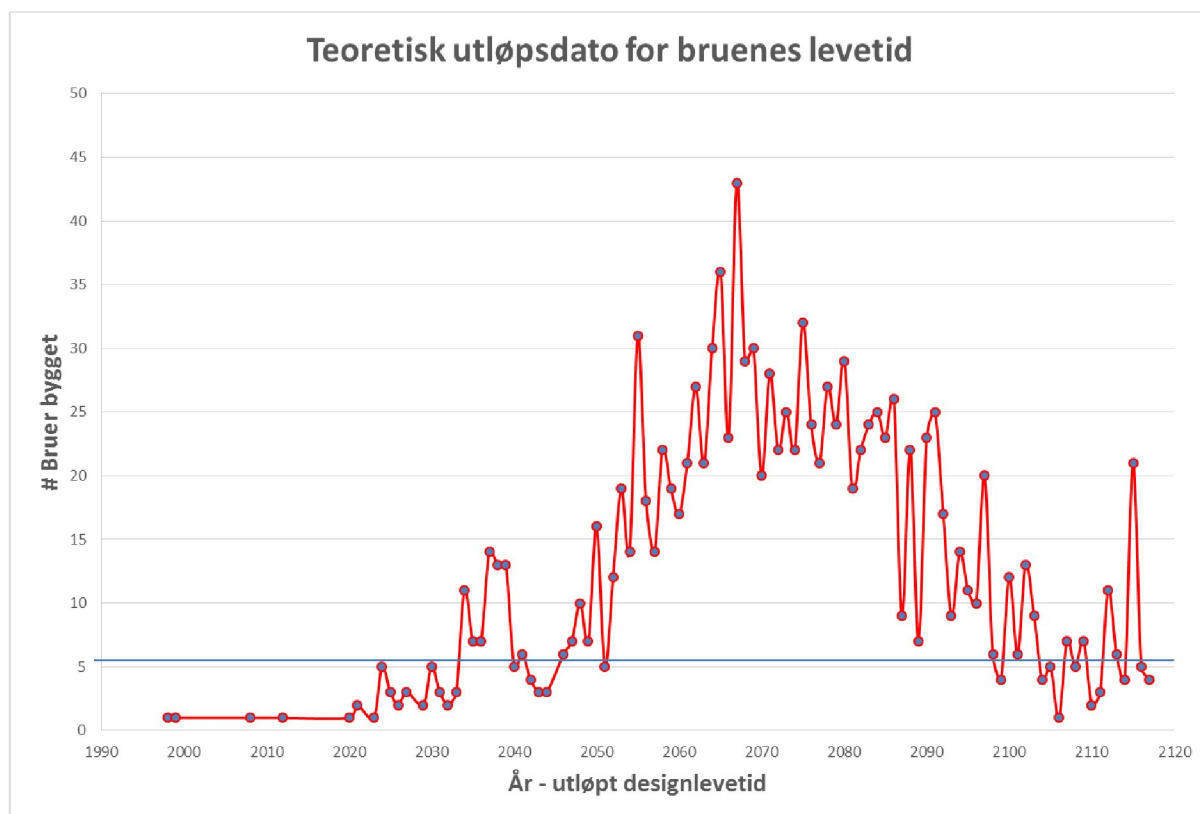
Figur 9 Antall bruer bygget pr år i Trøndelag fra 1889 til 2017

Bruer bygges i dag med en designlevetid på 100 år. I virkeligheten er selvfølgelig levetiden noe mer differensiert. Faktisk levetid avhenger av at brukonstruksjonene bygges med god standard med hensyn til bestandighet, at konstruksjonene blir vedlikeholdt og brukt som tiltenkt. For eksempel forventes det ikke mer enn 50 års levetid på korrugerte stålrørsruer med vanngjennomsløp (± 20 år), og betongruer bygget mellom 1960 og 1990 ble bygget med minimal betongoverdekning sammenlignet med dagens krav (hhv 1-3mm mot 7mm i dag). Bruer i værharde kyststrøk vil degradere raskere enn ruer innenlands, og vil kreve mye mer vedlikehold for å kunne stå like lenge.

Likevel er det en god øvelse å se for seg at bruene har 100 års levetid for å kunne danne seg et bilde av etterslepskostnadene knyttet til vedlikehold og fornying av de eksisterende brukonstruksjonene i Fylket.

Dersom de 1316 bruene på fylkesveg ble bygget jevnt for delt gjennom de 100 siste årene kan en forvente at man i snitt må fornye 1/100 del av brumassen hvert år. Det tilsvarer en utskiftingsrate på bruene på 13,16 bruer pr år.

I dag greier vi å skifte ut omtrent 3 bruer hvert år i tidligere Sør-Trøndelag, og 3 bruer hvert år i Nord-Trøndelag. Dette er langt bak den gjennomsnittlige utskiftingsraten på 13 bruer pr år. Den forventede utskiftingsraten av bruer i Trøndelag Fylkeskommune vil i realiteten kunne nærmer seg byggeraten, slik den er vist i figur 10.



Figur 10 Teoretisk utløpsdato for brumassen på Fylkesveg. Nåværende utskiftingsrate blå linje (6 stk.)

Etterslep på bruer bli registrert i bruforvaltningsverktøyet Brutus. Behov for vedlikeholdstiltak eller fornyingstiltak blir satt på bakgrunn av tilstanden til bruene. En modell der et tall for tilstand og konsekvens multipliseres og største skadegrad har tallet 16.

Det er viktig å presisere at vedlikeholdsetterslepet på bruer på fylkesveger slik det er registrert i Brutus vil undervurdere det faktiske behovet. Brutus i dag muligheten til å legge inn periodiske vedlikeholdskostnader, samtidig som investeringskostnad primært legges inn som entreprisekostnad og dermed i etterslepsberegningene ikke har med alle kostnader knyttet til prosjektering, byggeledelse, rigg etc.

En nærmere oversikt over etterslep på bruer er under utarbeidelse, og vil presenteres i endelig delstrategi for veg.

8 FORVENTET TRAFIKKUTVIKLING

De viktigste drivkreftene til transportutviklingen er:

- Befolkning og arealbruk
- Økonomisk utvikling (kjøpekraft)
- Teknologi (beskrevet under kapittel 8)
- Transport-tilbud (standard på infrastrukturen)
- Incentiver og reguleringer
- Holdninger og strømninger i samfunnet

Vurderinger og beregninger av framtidig trafikk avhenger derfor i stor grad av utviklingen på disse områdene. I forbindelse med framskriving av trafikk er det utarbeidet fylkesvise prognoser. Årlig vekst for hhv. lette og tunge kjøretøy er gitt flatt for hele fylket. Dette er en sterk forenkling i og med det vites at trafikkutviklingen varierer mye mellom ulike deler av fylket.

Basert på faktiske geografiske variasjoner i noen av drivkreftene (f.eks. befolkningsprognoser), vil det til endelig dokument for vegstrategien bli gjort beregninger som synliggjør denne variasjonen og dermed gir sannsynlig framskriving av trafikkutviklingen.

Ved Statens vegvesen benyttes regional transportmodell (RTM) i transportutredninger og -beregninger. Erfaringsdata som demografiske data, reisevaneundersøkelser (RVU) og trafikkregistreringer er sentrale kilder for at transportmodellene skal gjenspeile virkeligheten best mulig. Med trafikkmodellen kan man analysere effektene av særlige tiltak i noen områder. Det kan være satsing på havbruk i en kystregion, store boligutbygginger, etablering/flytting av større institusjoner eller store infrastrukturutbygginger.

Når det gjelder framtidig trafikkvekst og endringer i transportbruk brukes RTM til å se hvor retningen går i ulike scenarier, der det også synliggjøres endring i reisemiddelbruk. Dvs. fordeling mellom bil, bilpassasjerer, kollektivtransport, sykkel og gange. I vegstrategien vil det bl.a. være mulig å gjøre utredning av følgende:

- Hvordan vil trafikkutviklingen og reisemiddelfordelingen bli med ulike scenarier for befolkningsvekst og arealutvikling?
- Hvilken effekt har regulerende tiltak på trafikkmengder og fordeling mellom ulike transportmidler?
- Hvordan fordeler trafikken seg på sidevegnettet ved store utbyggingsprosjekter, og hvilke muligheter åpner seg da for å tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gang?

RTM danner også grunnlag for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prosjekter og tiltak i transportsektoren. Således har disse spørsmålene vært sentrale i følgende transportutredninger i Trøndelag:

- Konseptvalgutredning (KVU) Trondheim-Steinkjer
- Byutredning for Trondheimsregionen

Særlig vil erfaringene gjennom arbeidet med byutredningen være nyttig i beregning av virkninger av tiltak i, rundt og mellom de mindre byene i fylket.

Det er imidlertid gjort flest utredninger og analyser i Trondheim og Trondheimsregionen. Det skyldes i stor grad arbeidet med Miljøpakken og byutredningen. Det vil i større grad aktualiseres å få mer kunnskap om trafikkmønster og effekter av tiltak også i de mindre byene i Trøndelag. Dette gjelder både transporten i og rundt hver by, men også mellom byene.

Nullvekstmålet, som er premiss i byutredningen, gir behov for mer kunnskap om miljøvennlig transport (kollektivtransport, sykling og gåing). Her ses klar forskjell på utviklingstrekkene i byene

kontra spredt bebygde områder. Det som er gjort i byutredningen av Trondheimsregionen er kunnskap det kan dras nytte av i kommende utredninger.

For Trøndelag kan det påpekes følgende trender angående trafikkutviklingen:

- Typisk utvikling har vært at trafikken øker mest (også relativt) rundt og mellom byene. Stor vekst i befolkningsutviklingen gir økt transport.
- Tungbiltrafikken øker relativt sett mer enn personbiltrafikken. Dette vil også gi økt belastning på deler av fylkesvegnettet.

I tillegg til transport- og trafikkanalyser, kan det lages godsanalyser og planer for tilrettelegging for tungtransport. Dette bl.a. ved følgende:

- Strategi for hvileplasser.
- Vegkantintervjuer for å kartlegge godsstrømmer, mengde og type gods på strekninger og mellom regioner i landsdelen/fylkene
- Innsamling og bearbeiding av eksisterende statistikk med tanke på framtidige godsprognoser

Det er viktig å påpeke at prognoser og beregninger av scenarier naturligvis ikke gir noen fasit om fremtidig situasjon, men viser relative forskjeller og indikasjoner på hvilke effekter ulike tiltak og scenarier gir.

9 FREMTIDENS KRAV TIL FYLKESVEGNETTET

Det er divergerende oppfatninger om hvordan ny kjøretøyteknologi og annen teknologisk utvikling vil påvirke trafikkbildet på mellomlang sikt (2030). Det synes imidlertid klart at vi vil få en oppstart av oppkoblede og selvkjørende kjøretøy med både fordeler og begrensinger. I en mellomfase vil derfor vegnettet møte krav om tilpasninger til både ordinære kjøretøy og oppkoblede og selvkjørende kjøretøy.

Teknologisprang med autonome kjøretøy og ny teknologi kan føre til både mindre eller større behov for kapasitet i vegnettet avhengig av hvordan endringer implementeres. Noen faktorer her er eierskap, bruksmønster og eventuell konkurranseflate mellom buss, taxi og privat bil.

Samkjøring og bildeling i ulike former er også et potensielt konsept som kan påvirke trafikkmengden på vegnettet.

Autonome og halvautonome kjøretøy kan forventes å stille større krav til drift av vegen og alltid tydelig vegoppmerking samtidig som smale veger kan vise seg å være en utfordring. Det er imidlertid klare muligheter for mer effektiv trafikkavvikling og økt trafiksikkerhet med autonom kjøretøyteknologi.

Det kan forventes problemer med belastningen på vegkroppen som følge av platooning (lastebiler kjører tett i kolonne). Når de kjører tett i dragsuget fra hverandre vil lastebilen spare drivstoff. Samtidig vil sårbare elementer i vegnettet kunne bli påvirket av tunge kjøretøy som kjører tett. Det samme er tilfelle med veger i løsmasser der kraftige og gjentatte svingninger som følge av akselbelastningene kan bryte ned vegen tidligere enn antatt ut ifra normale levetidsbetraktninger.

Teknologispranget vil også ha betydning for trafikkregulering. Vegmyndighetene må kunne formidle reguleringen digitalt til oppkoblede og selvkjørende kjøretøy. Et enkelt tiltak som arbeidsvarsling bør derfor utføres både fysisk ved skilting og via digital varsling.

Økt bruk av helelektriske kjøretøy vil føre til en større etterspørsel og «krav» om ladepunkter hvor kjøretøyer stanser i lengre tid. Fylkeskommunen kan her ha en koordinerende rolle. Hydrogen som drivstoff har også kommet vidt, men det er noe uklart hvilken rolle det i fremtiden vil ha.

Belysning er et av feltene som står overfor endringer som følge av teknologisk utvikling. På rene landeveger vil tilpasset belysning kunne være aktuelt der man justerer opp intensiteten i soner rundt kjøretøy eller gående/syklende. Ved lav trafikk kan det være energieffektivt. Her kan man bytte ut armaturer etter hvert som det er naturlig. Teknologien kan imidlertid ha utilsiktede effekter både rent visuelt i landskapet og i forhold til trygghetsfølelsen for mennesker som går eller sykler langs vegnettet.

En annen problemstilling er teknologisk levetid på ulike installasjoner. Den teknologiske utviklingen går fort. Det bør gjøres en vurdering av hvilke konsekvenser dette kan forventes å få for eksisterende og fremtidig infrastruktur. Enda viktigere kan være den tekniske levetiden i forhold til en tiltagende rask teknologisk utvikling.

Grønn trafikkvekst med kollektivtrafikk, sykkel og gang er en viktig målsetning. Man kan forvente at reisemiddelvalget blir påvirket av at tilgangen på el-sykler med god rekkevidde. Det bør høstes erfaringer fra sykkelbyer og relevant undersøkelser. Erfaringen må så brukes til også å styrke innsatsen utenfor Trondheim, der andel kollektiv, gående og syklende er lave.

10 MILJØ OG KLIMA

Regionalt folkevalgt nivå har en viktig rolle i klimaarbeidet ved å se helheten i areal- og transportplanleggingen. Sammenslåingen av trøndelagsfylkene til en funksjonell region gir oss gode muligheter til å ta en tydeligere rolle på området. Rollene som vegeier, ansvarlig for regional kollektivtransport, skoleeier, eier av store bygg samt regional planmyndighet er særlig viktige. Prosessen med gjeldende Regional planstrategi for Trøndelag 2016-2020 viste også tydelig at både Trondheimregionen og «småbykommuner» har forventninger om at vi tar en koordinerende rolle her. Gjeldende og framtidige planer og strategier på disse områdene må sees i sammenheng og avstemmes mot hverandre.

10.1 Miljø

Innen transportpolitikken er et nasjonalt hovedmål for miljø at «*Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet*».

Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker og miljø. Nødvendige tiltak i forhold til dette er avhengig av et bredt samarbeid mellom statlige, regionale og lokale myndigheter. De nasjonale målene er basert på tålegrenseprinsippet som igjen er basert på naturens tåleevne. Klimaendringer og tap av biologisk mangfold er blant de største miljøutfordringene innen transportsektoren.

Tiltak innen miljøområdet er knyttet til klimagassutslipp, NOx-utslipp, lokal støy og luftforurensning, naturmiljø, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, dyrket mark og utslipp av salt, olje eller andre kjemikalier.

Det er ikke gjennomført kartlegging langs fylkesvegene i forhold til naturmiljø, kulturminner, kulturmiljø eller kulturlandskap.

Tiltak som kan påvirke til bedre miljø er

- Sammenhengende utbygging av vegruter
- Sammenhengende gang- og sykkelvegnett omkring tettstedene
- Aktiv bruk av samordnet areal- og transportplanlegging i tettstedene
- Krav om miljøvennlige kjøretøy i drift- og vedlikeholdskontraktene.
- Krav om miljømessig (og trafikksikkerhetsmessig) optimal vegsalting i drift- og vedlikeholdskontraktene.
- Bekjempelse av skadelige fremmede arter, for å stanse tap av biologisk mangfold.
- Oppfølging av EUs vanndirektiv for fylkesvegene, spesielt vandringshinder for fisk, der vegnettet krysser elver/bekker.

10.1.1 Støy

Forurensningsforskriften pålegger vegeier å kartlegge støysituasjonen langs vegnettet hvert 5. år. Det er fastsatt klare tiltaksgrenser både for tiltak for å begrense støy som utvikler seg over tid og enda strengere krav ved nybygging av veg. Forskriftens kapittel 5 definerer at 42 dB er høyeste tillatt innendørs støynivå fra eksisterende støykilder.

Støynivå ble kartlagt langs fylkesvegnettet i 2017. Resultatene viser at tiltak må utredes for flere boliger. Vegeier må innen rimelig tid utføre tiltak på berørte boliger og institusjoner der utredning viser det er et krav jf. forskriftene.

Det er signalisert at det vil komme nye og strengere innsatskriterier for støyreducerende eller avbøtende tiltak, noe som krever økt behov for ressurser til blant annet støyskjerming og støyisolerende tiltak for boliger og institusjoner.

Det er en vurdering om tiltak gjøres i henhold til gjeldende forskrifter, eller om fylkeskommunen gjør tiltak i tråd med kommende strengere kriterier før disse er implementert i forskrift og endelig kjent i detalj.

10.1.2 Luftforurensning

Tidligere ble lokal luftforurensning kartlagt gjennom beregninger langs de fylkesvegene der støy ble kartlagt. De siste årene har målinger erstattet beregninger. Målinger gjennomføres først og fremst i bystrøk med høy trafikk. Fylkeskommunen påføres ekstra kostnader for å redusere luftforurensningen med skjerpede rengjøringsrutiner og andre driftstiltak. I Trondheim har et avbøtende tiltak vært piggedekavgift.

10.1.3 Vannforskrift og naturmangfold

Naturmangfoldloven og forskriftskrav iht. Vannforskriften må håndteres og kan både i forbindelse med ny utbygging og eksisterende anlegg bety økte kostnader.

Vannforskriften er en økologiforskrift som stiller krav om at all vannforvaltning skal samordnes på tvers av sektorer som berører vann. Målet er at alt vann skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand. For alle vassdrag som ikke har miljøtilstanden «god» skal det gjennomføres tiltak for å oppnå god miljøtilstand. Dette innebærer blant annet et behov for å utbedre vandringshinder for fisk i og ved kulverter.

Naturmangfoldloven gir sentrale føringer om at ingen arter eller naturtyper skal utryddes som følge av etablering og drift av samferdselsanlegg.

Det er således også i drift- og vedlikeholdsfasen viktig å følge opp miljømålene med skånsomme og tilpasset metoder.

10.1.4 Vegsalting

Den miljømessige ulempen med vegsalting i forbindelse med vintervedlikehold er diskutert politisk i flere omganger. Salt brukes både for å hindre at strøsand fryser sammen til store isklumper og som saltløsning. Saltet brukes i vinterdrifta av fylkesvegene for å sikre nok friksjon på glatte veger eller til å forhindre at det skal legges seg ei hinne av is på bar veg. Det foregår kontinuerlige forsøk og prøveprosjekt for å finne den mest optimale bruken av salt. Disse følges opp nøye og innarbeides etter hvert i nye driftskontrakter. Det er viktig at det i nye driftskontrakter er økt bevissthet om salting. Det skal ikke være lønnsomt for entreprenør å salte mer enn nødvendig.

10.2 Klimaendringer – flom og skred

Et stadig våtere klima tilsier at kostnaden til utbedring etter flom og skred er økende.

Ekstrakostnadene må i utgangspunktet dekkes innenfor de bevilgede økonomiske rammene. Det søkes om statlige ekstramidler for å dekke ekstrakostnadene etter skred og flom helt eller delvis, men dette er usikre bevilgninger. Staten vurderer behov for skredsikringsmidler som skjønnsmidler i rammetilskuddet.

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det i perioden satt av 12 milliarder kr til skredsikring på fylkesveger nasjonalt. Dette gir et snitt på 1 milliard kr. i året som videre fordeles mellom fylkene fire år om gangen. Her har Trøndelag fylkeskommune blitt tildelt 153 mill. kr i den første fireårsperioden.

Trøndelag fylkeskommune har på denne bakgrunnen forskuttert to skredsikringstiltak, et langs fv. 723 og et langs fv. 14 på til sammen 565 millioner kroner.

Det er fortsatt 8 kjente skredpunkt med en høy eller middels skredfaktor som gjenstår etter disse prosjektene. Utbedring av disse skredpunktene er grovt beregnet å ha en kostnad på til sammen 870 millioner kr. På grunn av klimaendringer vil det samtidig skred på steder som det før ikke kom skred på. Hovedårsaken til dette er mer nedbør og mer skiftende vær. Dette vil gjøre det vanskeligere å prioritere nye tiltak.

Midlene satt av til skredsikring gjelder kun snø og steinskred og ikke jord- og kvikkleireskred. Ustabil grunn gir utfordringer ved fornying og forsterkning og nødvendige tiltak fordyrer ofte prosjektene til et punkt som gjør prosjektene vanskelige å gjennomføre. En ordning tilsvarende statlige midler til fjellskred bør være aktuelt å jobbe mot. Uten en skikkelig støtteordning kan flere prosjekter vanskelig bli realisert.

Ved utskifting av kulverter og bruer må det dimensjoneres for større vannmasser. Det er et spørsmål om kulverter og bruer skal skiftes ut på grunn av for liten gjennomstrømningsdimensjon, eller om utskifting først skal gjøres når andre tiltak er nødvendig på brua eller kulverten. Har vegen omkjøringsmuligheter? Kan det aksepteres av den ved meget store og intense nedbørsmengder flommes over eller graves over? Noen veger oversvømmes relativt ofte. Her kan tiltak som å heve vegen være aktuelt.

10.2.1 Beredskap

Det anbefales å innføre kriterier for trinnvis beredskap for håndtering av fare for skred, flom og andre naturfarer. Opptrapping av beredskap, med klare beskrivelser av arbeidsoppgaver og ansvar, må skje i takt med endringer i værforholdene.

Driftskontraktene må skal sørge for preventivt vedlikehold med spesielt fokus på åpne vannveger og skredvarsling.

11 Grensesnitt og forvaltning

Fylkesvegnettet er fylkeskommunenes politiske og økonomiske ansvar. Fylkeskommunen er også viktig bidragsyter i samarbeidsfora når staten bygger veg og bane. Planansvaret for stamvegnettet er tillagt Vegdirektoratet. Ansvar for planlegging og utarbeidelse av handlingsprogram for øvrige riksveger er lagt til de fem regionale vegkontorene. Fylkeskommunene skal ha avgjørende innflytelse på prioriteringene av investeringstiltak i det øvrige riksvegnettet, innenfor den fylkesfordelte økonomiske rammen som er fastlagt av Stortinget. Fylkeskommunen gir innspill til Nasjonal Transportplan som omhandler alle transportformer på skinner og veg, i lufta og til vanns. Private har tatt over mer av infrastrukturen for telefoni og datanett, men offentlig sektor må likevel bidra der slikt tilbud ikke gir profit.

Forholdet mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen sitt regionvegkontor formaliseres gjennom ulike samarbeidsavtaler. I mer enn 50 år Staten har ansvar for å stille med felles vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveger. Dette omtales ofte som [sams vegadministrasjon](#). De regionale avdelingskontorene ivaretar de praktiske oppgavene og flere av forvaltningsoppgavene knyttet til fylkesvegene. Fylkeskommunen bestiller tjenester hos Statens vegvesen for investeringer og drift av fylkesvegnettet. Statens vegvesens avdelingskontor mottar derfor oppdrag både fra eget regionvegkontor med utgangspunkt i Vegdirektoratet og etter bestilling fra fylkeskommunen. I forbindelse med behandling av rolle struktur og oppgaver for nye folkevalgte regioner ([Meld. ST. 22 \(2015-2016\), vedtak 822](#)) ba Stortinget regjeringen i regionreformen sørge for at administrasjonen av fylkesvegnettet (deler av sams vegadministrasjon) blir underlagt de nye folkevalgte regionene. Dette er grunnen til at punktet om sams og instruksjonsretten i kapittel 3.2 Strategi og mål for fylkesvegene er tonet ned. Det pågår nå en prosess på nasjonalt nivå, for utrede overgangen til regional administrasjon av fylkesvegnettet.

11.1 Gods og næringstransport

Det utarbeides en egen delstrategi som omhandler gods- og næringstransport i Trøndelag. Den vil handle om hvilken rolle Trøndelag fylke skal ta, skille utfordringer i distrikt / by og omhandle alternative transportformer som tog, båt og perspektiv på gods som kan utvikles gjennom for eksempel hyperloop og røp.

Men i og med mye av godsmengdene inn og ut av regionen går på veg, gir dette grunn til at strategier og prioriteringer som spesielt rettes mot denne bruken av vegnettet også må omtales i dette dokumentet.

Fylkeskommunen skal være en aktør som legger til rette for god infrastruktur for nærings og godstransport, ved legge til rette for god infrastruktur for gods vil det kunne gjøre regionen til en attraktiv region å etablere seg i, det vil kunne skape vekst og arbeidsplasser for regionen. For å få til det må Trøndelag ha mulighet til effektiv godstransport inn, ut og internt i regionen som er bærekraftig.

Utviklingen framover tilsier ifølge den nasjonale godsanalysen til NTP en dobling av gods på veg fram mot år 2050. Langs kysten av Trøndelag har vi mye sjømat som eksporteres og det er forventet en stor vekst innen sjømatnæringen. Denne veksten vil komme på veg hvis det ikke gjøres tiltak for å finne alternative transportformer som kan dempe veksten på veg. Ved å ha en strategi for å avlaste vegnettet ved å overføre gods fra veg til sjø/bane vil det kunne redusere den framtidige veksten i godstransport på veg og dermed også bidra til et bedre miljø, mindre vegslitasjen og bedre trafiksikkerhet.

Uavhengig av transportløsning vil veg imidlertid være viktig for store dele av gods-arbeidet i regionen.

Fortellerkartet på følgende lenke <http://arcg.is/14T4fX> viser hvor i Trøndelag det er aksellastbegrensinger (BK<10T), hvilke vegstrekninger som er åpne for modulvogntog og gir også en oversikt over hvor mye tungtrafikk som foregår på de ulike vegene (ÅDT tunge kjøretøy).

Ut fra et godsperspektiv må det pekes på hvilke transportruter og veglenker som spesielt bør legges til rette for godstransport og hvilke tiltak som kan gjøres for at disse lenkene velges. Fremkommelighet for gods bør spesielt ivaretas på de prioriterte fylkesveger. Derfor bør innsatsen i første omgang rettes mot fylkesveger med funksjonsklasse B og fremkommelighet der. Lange strekninger med jevn fart vil bety reduserte reisekostnad og belastning av miljø. Videre må fylkeskommunen ha som mål å tilrettelegge for veglenker som gir god adkomst til havn- og baneterminaler og som har BK10 med mulighet for modulvogntog.

11.2 Knutepunkter

God planlegging av knutepunkt mellom like og ulike transportformer er svært viktig for å få et så sømløst og attraktivt transportsystem som mulig. Dette krever god samhandling mellom ulike instanser. Temaet omtales noe i kapittel 13.5 men vil bli spesielt behandlet i delstrategi for mobilitet.

11.3 Tilpasning til statlige prosjekt og tilskuddsordninger

Store statlige prosjekt er på gang i fylket. Dette gir muligheter for samhandling med staten for å oppnå forbedringer også på fylkesvegnettet. Dette må også sees i sammenheng med tettsteds- og byutvikling.

11.3.1 Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen

I pågående planarbeid for å få elektrifisert Meråkerbanen og Trønderbanen (Nordlandsbanen mellom Steinkjer og Trondheim), blir spesielt bruer langs strekningene berørt. Bane NOR står for planlegging og dekker kostnader for det som må gjøres for å sikre elektrisk drift av togene. I forbindelse med behov for nybygging eller tiltak på vegbruer, vil Bane NOR engasjere Statens vegvesen i byggeplanlegging og gjennomføring. Der det må bygges ny bru, kan dette gi mulighet til for eksempel å få etablert et tilbud for gående og syklende over jernbanebrua eller til å rydde opp i vegløsninger inn mot brua. Det er derfor viktig at det settes av midler som gir fylkeskommunen handlingsrom til å inngå i partnerskap om gode omforente løsninger.

11.3.2 Utvikling av E6 - muligheter for byer og tettsteder

Vegselskapet «Nye veier AS» prioriterer E6 gjennom fylket. Bygging av ny E6 gjennom Trøndelag vil med ny kryss-struktur, påvirke trafikkstrømmene på det parallelle lokalvegnettet og i sentrumsområdene. Det er viktig å stille med ressurser for å møte de utfordringene og mulighetene for byene og tettstedene denne E6-utbygginga kan gi.

11.3.3 Statlige tilskudd

Staten har stadig tilskuddsordninger for å påvirke til ønsket handling i kommuner og fylkeskommuner, ofte legges det opp til at staten tar en andel av kostnadene og kommuner eller fylkeskommuner bevilger den andre andelen. Her må fylkeskommunen følge med og vurderer om det er aktuelt å benytte seg av de mulighetene som til enhver tid er aktuelle.

Noen eksempler på midler det kan være aktuelt å søke på i 2018- 2019 er:

- tiltak for økt satsing på sykkel
- skredsikringsmidler
- tilskudd til utbedring av kryss og flaskehals for modulvogntog
- tilskudd for tilrettelegging av tømmerkaier og flaskehals for tømmertransport

Det kommer stadig nye muligheter og fylket kan også påvirke staten til tilskudd til pilotprosjekt og forsøksordninger som gir kunnskapsgevinst utover fylkesgrensa.

12 ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER

Fylkeskommunens økonomiske midler til drift og vedlikehold av og investering i fylkesvegene består i prinsippet av følgende bidrag:

1. Frie inntekter (skatteinntekter + rammetilskudd fra staten)
2. Saker med særskilt tildeling + statlig tilskudd
3. Låneopptak
4. Brukerfinansiering
5. Kommunal (og privat) medfinansiering

Av ovennevnte finansieringskilder kan kun frie inntekter finansiere drift- og vedlikeholdskostnader mens låneopptak og bompenger jf. Regelverket kun kan benyttes til finansiering av investeringer.

Det er ut fra kostnadsnøkkel for fylkeskommuner og tilhørende indeks for beregnet utgiftsbehov fra «grønt hefte» (Inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner, beregningsteknisk dokumentasjon) mulig å gjøre en beregning av hva som i inntektssystemet er knyttet til fylkesveg. Kostnadsnøgkelen er utarbeidet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet for å beregne utgiftsbehovet innenfor de enkelte områder som ivaretas av fylkeskommunene. Kostnadsnøgkelen utarbeides metodisk både ut fra normative og statistiske modeller og per i dag er 3 kriterier direkte knyttet til utgiftsbehov på fylkesveger. Disse baserer seg i vesentlig grad på normativ kostnadsmodell, herunder i form av MOTIV-tal.

I sammenhengen skal det dog pointeres, at uansett om et beløp i beregnings sammenheng er knyttet opp til utgiftsbehov på fylkesveg er midlerne å betrakte som frie og for prioritering til bruk mellom fylkeskommunens ulike sektorer.

I tillegg til ovennevnte gis det i Fylkeskommunene inntektssystem *Særskilt tildeling* som per i dag blant annet omfatter *Opprusting og fornying av fylkesvegnettet* samt *Kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet*.

Økte økonomiske rammer for fylkesvegene når det gjelder drift og vedlikehold, må komme i form av økte statlige overføringer av frie midler eller ending i prioritering internt i fylkeskommunen. Når det gjelder de økonomiske rammene for investering, må det tas hensyn til fylkeskommunens samlede låneopptak og gjeldende politikk om dette. Låneopptak belaster fylkeskommunens driftsøkonomi og med det de frie inntektene.

Med tanke på medfinansiering kan det for eksempel ved etablering av gang- og sykkelveg langs veg med lavere funksjonsklasse, vurderes en strategi om at dette forutsetter en vesentlig kommunal medfinansiering.

Et generelt element ved medfinansiering av prosjekter er at det øker kost – nytte effekten for fylkeskommunens investering og da implisitt kan bli betraktet som et prioriteringskriterium. Omvendt anbefales det ikke at forskuttering benyttes som prioriteringskriterium, men at det kun åpnes for forskuttering av prosjekter som allerede er prioritert innenfor handlingsprogrammets kommende fireårsperiode. Da blir forskuttering kun et spørsmål om tidligere iverksetting av et allerede prioritert prosjekt.

Brukerfinansiering eller bompenger leverer i gjelde periode en høy andel av midler til Investeringsprogrammet slik utbygging på bompengefinansierte prosjektrekninger her gir et avgjørende løft i standard og linjeføring og er av stor betydning for utviklingen i berørte regioner. Imidlertid binder bompengeprojektene også opp vesentlige fylkeskommunale midler med en fylkeskommunal andel av investeringskostnad varierende fra om lag 20 - 50 %.

Det bør i sammenhengen bemerkes at bompenger også kan være med til å finansiere etablering av gang- sykkelveg. Dette enten ved etablering av gang- og sykkelveg i sammenheng med vanlige bompengeprojekter utenfor byområde eller ved bompengepakker i forbindelse med bomring i byområde.

12.1 Handlingsprogram og årlige budsjettprosesser

Delstrategien for fylkesveg vil danne grunnlaget for prioriteringer ved utarbeidelse av 4-årige handlingsprogram for fylkesveger med årlig rullering. Handlingsprogrammet har til formål å operasjonalisere de overordnede økonomiske rammer og føringer som kommuniseres via fylkets økonomiplan.

13 INVESTERINGER

13.1 Investeringsprosjekter

Trøndelag fylkeskommune har høy investeringsaktivitet innenfor veg. Dette primært som følge av allerede vedtatte investeringsforpliktelser knyttet til bomvegprosjektene Fv. 17 prosjektet, Fosenvogene, Fv. 714 Laksevegen, Miljøpakke Trondheim og Fv. 704 Sandmoen – Tulluan. Disse store igangsatte investeringsprosjekt som vil binde opp midler i årevis fremover.

Når det kommer til strategi for fremtiden er det flere utfordringer som må hensyntas.

- Fylkesvegnettet er i stadig forfall. Med dagens bevilgningsnivå til vedlikehold er forfallet eskalerende.
- Personbiltrafikken og næringstrafikken øker, særlig på de regionale fylkesvegene. Dette gjør at standardetterslepet blir mer fremtredende, noe som blir enda mer gjeldende etter hvert som godstrafikken øker.

Det er altså behov for å både ta igjen vedlikeholdsetterslep og ta igjen standardetterslep. På lang sikt er det derfor ikke dekkende kun å ha som strategi å ta igjen vedlikeholdsetterslepet. Når det kommer til valg av strategi kan denne beskrives på følgende tre nivåer:

- Punktvis utbedring kombinert med fornying (Fornyingsprogram – omtales avsnitt 13.2)
 - Gjenoppretting av eksisterende veg
 - Fortsatt en del standardbrudd
 - Punktvisse forbedringer
- Strekningsvis utbedring med oppgradering til dagens standard (omtales avsnitt 13.2)
 - «Fornyingsprogram 2.0» samtidig breddeutvider og øvrige forbedringer. Krever med stor sannsynlighet omregulering.
 - Marginalt med standardbrudd
 - I hovedsak tiltak langs eksisterende veg
- Nybygging
 - Håndboksstandard (tilnærmet) tilpasset fremtidens behov

I et ideelt beslutningsgrunnlag for en strekning blir alle tre alternativer vurdert. Videre vil ikke det ene alternativet på en delstrekning utelukke noen av de andre på øvrige delstrekninger. Poenget er at hele strekninger må vurderes i større grad.

På kort sikt må de store prosjektene man har igangsatt fullføres og i øvrig primært satses på fornying av vegnettet. Det vises for øvrig til omtale i avsnitt 13.2 om det ved fornyingsstrekninger skal ta med breddeutvidelse og øvrige standardheving.

På lengre sikt er det langs eksisterende traseer mange strekninger som er aktuelle for utbedringsprosjekt. Stort sett alle vege med funksjonsklasse B kan være aktuelle for dette, om de ikke allerede er en del av pågående utbyggingsprosjekter.

For noen av disse potensielle utbyggingsprosjekter kan det om grunnlaget er til stede, være aktuelt med fremtidig etablering av nye bompengeprosjekter. Mulighetsrommet i utbyggingsstandard og trasevalg må forventes å være vesentlig forskjellig om det er tale om et bompengeprojekt eller et utbyggingsprosjekt finansiert med rene fylkeskommunale midler. Dette kan vel også kun betraktes som rimelig i og med brukerne betaler en vesentlig andel om det er tale om et bompengeprojekt. Det pågår i Trøndelag allerede utredning av et par mulige nye bomvegprosjekter.

De pågående fylkeskommunale bompengeprosjekter har som tidligere omtalt en fylkeskommunal andel av investeringskostnad som varierer fra om lag 20 - 50 %.

Det kan betraktes som en rimelig fordeling om fylkeskommunen og brukerne deler finansieringen ved at begge parter leverer 50 %. Imidlertid må man forholde seg til, at ved slik fordeling er fylkeskommunen begrenset i muligheten til å etablere flere bompengeprosjekter eller mer vanlige prosjekter i og med fylkeskommunens ramme for egne investeringsmidler må betraktes som konstant.

Sagt på annen måte vil de fylkeskommunale investeringsmidler blir brukt mer konsentrert via noen få prosjekter ved en andel på 50 % enn om den fylkeskommunale andel i et bompengeprojekt f.eks. er på 25 % som det er tilfellet for Fosenvegene.

Det anbefales at fylkeskommunen bidra ved utvikling av, og gjør bruk av effektive verktøy for samfunnsøkonomiske analyser som del av grunnlaget ved prioritering av prosjekter samt portefølje prioritering. Utredningens omfang og grundighet kan tilpasses prosjektets størrelse, men kost – nytte vurdering bør være fast del av en prosjektvurdering.

De samfunnsøkonomiske analysene gir grunnlag for å kunne prioritere den innsatsen som gir best lønnsomhet samlet sett, samt tallfeste kostnaden ved å gjøre andre prioriteringer. Andre hensyn enn lønnsomhet kan også vektlegges.

13.2 Fornyingsprogram

Fornyning er definert som det å ta igjen vedlikeholdsetterslep samtidig som det skjer en standardheving utover den opprinnelige for å oppfylle krav som gjelder i dag, men som ikke gjaldt på det tidspunkt vegkonstruksjonen ble bygget. Det vises til kapittel 6 for forskjellen mellom standardetterslep og vedlikeholdsetterslep.

Tiltakene i fornyingsprogrammet må ha et element av oppgradering i seg for å kunne finansieres av investeringsmidler i og med det er lånte midler.

I Nord-Trøndelag har det i flere år vært en satsning på fornying av fylkesvegnettet. Satsningen har vært rettet mot tiltaksstrekninger hvor hensikten har vært som følger:

- Fjerne etterslepet på drenering, stikkrenner, kummer, rekkverk, bruvedlikehold o.l. i minst 10 år fremover.
- Øke bæreevne på svake partier og fornye vegdekke, inkludert slitelag asfalt.
- Trafikksikkerhetstiltak som siktutbedring, vegetasjonsrydding, fjerning av sidehinder som utstikkende fjellnabber, stolper nær vegen, utslaking av vegskråninger o.l.

Følgende har ikke blitt endret:

- Linjeføring, kurvatur, avkjørsler
- Vegbredde
- Telehiv (med unntak der det skiftes stikkrenner)

I Sør-Trøndelag ble det opprettet et fornyingsprogram i 2016. Dette ble delt inn i følgende:

- Vegfundament og dekke
 - Strekningstiltak særlig sett i sammenheng med asfaltprogrammet. Ikke inkludert slitelag asfalt. Fokus på grøft- og drensarbeid, stikkrenner, nytt bærelag asfalt, og gjenopprettet vegbredde.
- Rekkverk og miljøtiltak
 - Hittil kun rekkverksstrekninger, i utgangspunktet nysetting.
- Bru og fergekai
 - Sett i sammenheng med vedlikeholdsprogram
- Tunnel
 - Fornyning av tunnelobjekter utenom tunnelsikkerhetsforskrift

Satsningen gjennom fornyingsprogrammer som nå pågår har hatt god effekt og er positivt mottatt generelt.

Det anbefales at satsningen på fornying videreføres gjennom å dra med det beste fra begge fornyingsprogrammene fra de tidligere fylker. Det blir i den endelige vegstrategi nærmere beskrevet hvordan programmet anbefales innrettet.

Et utgangspunkt kan være, på det som gjelder vegfundament og dekke, å gjøre utbredt bruk av strekningstenkning ved å fokusere på skifte av stikkrenner, grøftutbedring, utbedring av sideterreng, rekkverksutbedring, skilting, tiltak på mindre bruer som inngår i prosjektstrekningen, forsterking og dekkelegging unntatt slitelag. Det er da viktig at fornyingsprogrammet sees i sammenheng med (asfalt)vedlikehold.

Det bør vurderes om fornyingsprogrammet skal inkludere breddeutvidelse og kurveutbedringer m.m. for å oppnå mål for standardklasse som det legges opp til i vegstrategien jf. kap. 5. Dette vil imidlertid ofte føre til behov for regulering og dermed være mer tidkrevende. Fordelen med fornyingsprogrammet har til nå vært at det har vært tiltak som har blitt igangsatt forholdsvis raskt uten vesentlig planlegging.

Men det er grunn til å vurdere om målet med fornyingsprogrammet også fremadrettet er det riktige uansett funksjonsklasse for vegen som det gjøres tiltak på. Som beskrevet er det som skjer

i dag, at vegene forsterkes og opprinnelig vegbredde gjenopprettes. I kapittel 5 sies noe om mål for standardklasse for de ulike funksjonsklassene. Det må derfor vurderes om fornyingsprogrammet i større grad tilpasse seg de målene for standardklasse som settes iht. kapittel 5, særlig når det gjelder B-veger. Man har da primært to muligheter:

- Fornyingsprogram slik det er i dag
- Fornyingsprogram 2.0, som inkluderer breddeutvidelser, kurveutbedring m.m.

Anbefalingen er at fornyingsprogrammet i hovedsak rettes mot de viktigste transportårene (B-veger) i det som kan betegnes som en versjon 2.0.

Samtidig er det et stort behov for fornying på veger med lavere funksjonsklasse. Det bør derfor vurderes om en mindre andel (eks. 10-20%) av fornyingsprogrammet skal rettes mot disse vegene, og da primært etter modellen for fornyingsprogram i tidligere Sør-Trøndelag.

Bru, fergekai og tunnel videreføres som fornyingsprogram med fokus på kritiske tiltak, tiltak etter inspeksjoner og å istandsette til dagens standardkrav samtidig som man tar igjen vedlikeholdsetterslep.

13.2.1 Fornyingsprogram bruer

Hovedutfordringer med bruer er, i tillegg til det generelt gjeldende vedlikeholdsetterslep med kostnadskrevende vedlikehold eller erstatning av gamle objekt, ønsket om økt utnyttelse av vegnettet gjennom større og tyngre lastebiler (60 tonn totalvekt). Ikke alle bruer er beregnet til å tåle dette, og det er således ofte bruer i vegnettet som utgjør en flaskehals.

Som en del av fornyingsstrategien de kommende år vil det i vegstrategien bli vurdert nærmere å rette fokus på strekninger og punkter som hindrer næringstrafikken.

Det er samtidig kjent at et vesentlig antall brukulverter av stål som er bygget på 60- og 70-tallet er i ferd med å ruste. Det eksisterer dermed et stort behov for tiltak på området, primært i form av å skifte ut disse rørene med nye. Denne type tiltak vurderes å kunne gjøres mest kostnadseffektivt i en form for pakke der flere tiltak av samme karakter utføres i sammenheng samt med størst mulig standardisering. Slik pakke kan være en del av fornyingsprogrammet for bru.

Strategien for fornyingsprogram bruer vil inkludere følgende anbefalinger:

- Langtidsstrategi
 - Så langt som rimelig mulig prioriter å foreta preventivt vedlikehold av brukonstruksjoner før tiltakene regnes som korrektivt vedlikehold. Preventivt vedlikehold er svært økonomisk lønnsomt, da tiltaket griper inn før omfanget blir stort og det forekommer skader som påvirker levetid/bæreevne.
 - Ivareta brukapitalen ved å gripe inn med bruvedlikeholdet før en risikerer at bæreevnen reduseres som følge av degradering
- Fornyingsstrategi på kort sikt
 - Fjern nedgravde korrugerte stålørskulverter med vanngjennomløp fra brumassen – som tiltakspakker
 - Fjern rieberelementbruer fra brumassen
 - Akutt korrektivt vedlikehold må prioriteres foran preventivt vedlikehold for å redusere det totale risikobilde på vegnettet.
 - Fjerne flaskehalser på vegnettet iht. prioriteringslista. (Bruer med smal vegbredde)
- Strekningsvise tiltak
 - Forbedre trafikk sikkerheten primært på de prioriterte vegstrekningene ved å oppgradere vegrekkverk og bruerekkverk, med overgangsrekkverk.

Det anbefales ikke konsekvent å prioritere utskifting av bruer strekningsvis. Fornyng av bruer bør prioriteres basert på bruens tilstand, skadeutvikling og deres respektive konsekvenser for fremkommelighet og trafiksikkerhet.

13.3 Forsterke grusveger til 10 tonn med asfalt

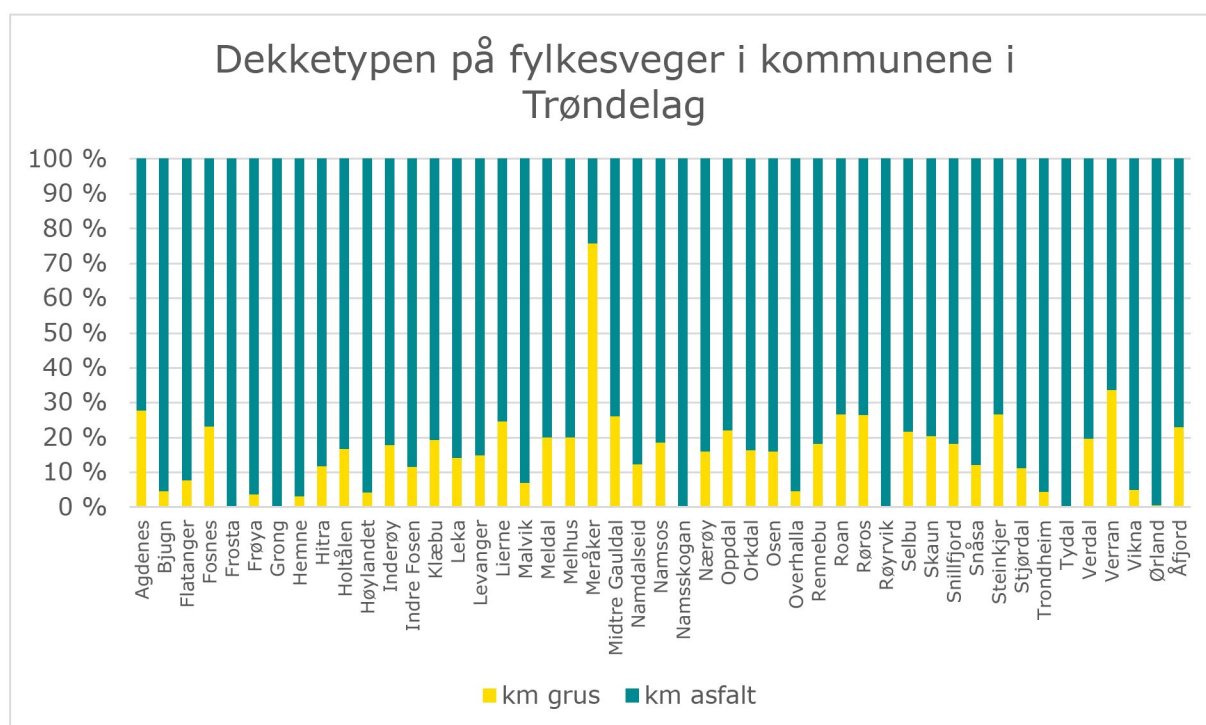
I Nord- Trøndelag har det pågått et prosjekt med å forsterke grusveger til 10 tonn med asfalt, som et ledd i en generell strategi for standardheving av fylkesvegnettet.

Tiltakene i forsterkningsprogrammet har delvis være betalt med vedlikeholdsmidler og delvis med investeringsmidler. Kostnadene per km har variert betydelig, og det er foretatt ulike tilpasninger mellom tilgjengelige budsjett og antall km veg som er asfaltert. Erfaring fra forsterkningstiltakene tilsier at asfaltering av grusveier i snitt koster ca. 2000-4000 kr per meter.

I hele Trøndelag gjenstår ca. 1050 km fylkesveg med grusdekke. Total kostnad for asfaltering av dette er derfor anslått til 2, 625 milliarder kroner.

Et asfaltdekke har en levetid på 15 år og et nytt asfaltlag koster ca. 700 000 per kilometer. Det betyr at asfaltering av gjenstående 1050 km grusveg vil øke behov for vedlikehold av asfaltdekker med 50 mill. per år.

For å opprettholde tilfredsstillende framkommelighet anbefales det heller å sette fokus på jevnlig vedlikehold av grusveier, framfor asfaltering av alle fylkesveger.



Figur 11 Kommunevis prosentvis fordeling av grus og asfalt på fylkesveger i Trøndelag

Et grusdekke består av mekanisk stabilisert grus (knust fjell eller knust grus) Valg av dekketype har en rekke konsekvenser for trafikant, nabo og vegholder. Valget av dekketype må også vurderes i forhold til mulige innvirkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Et godt grusdekke skal med et normalt vedlikehold gi rimelig gode kjøreforhold hele året uten dannelse av vaskebrett,

slag hull og store spor. Konsekvensene for fremkommelighet og drifts- og vedlikeholdskostnader kan bli sterkt påvirket av klimaet, særlig i områder hvor nedbøren øker og hvor antall fryse-/tinesykluser øker.

Vedlikehold av et asfaltdekke som er krakelert og gått i oppløsning som følge av dårlig oppbygning av vegkroppen er dyrere enn å tilføre og høvle ut grus på en grusveg. Ved ødelagt asfaltdekke må man reasfaltere vegen. På grunn av vedlikeholdskostnader av asfaltveger, kan en anbefaling være at veger med ÅDT under 300 forblir grusveier. I nordre del av Trøndelag gjenstår det 3,5 km grusveg med ÅDT over 300, mens i søndre delen gjenstår 86,5 km.

13.4 Tilbud til gående og syklende

Det har vært et mål i hele Trøndelag å legge til rette for sikker skoleveg. Satsing på bygging av gang- og sykkelveger de nærmeste 2 og 4 kilometerne til skolene har vært høyt prioritert. Likevel mangler fortsatt tilbud som er sikre og føles trygge ved mange skoler.

Den nasjonale sykkelstrategien har som hovedmål at sykling skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023. Dette tilsvarer 7,8 prosent årlig vekst i antall sykkelturet på landsbasis.

Den første nasjonale gåstrategien for den samme perioden mangler konkrete mål for antall gåturer samlet sett, men har et mål hvor andel personer som gjennomfører en hel reise til fots skal øke til halvparten av befolkningen. Dette tilsvarer minst 3,4 prosent vekst i gåturer hvert år fram mot 2023. Dette er ambisiøse mål som krever tilrettelegging.

Handlingsprogram for Statens vegvesen for perioden 2018 – 2023 (2029) er det satt av planleggingsmidler til «Sykkelbyer» i Trøndelag. Det er forutsettes at de statlige midlene skal være et bidrag i en samfinansiering med fylkeskommune og kommuner. For å få løst ut disse midlene, kreves derfor aktiv sykkelsatsing i fylket.

Satsing på sykkel på pendlerstrekninger som gir redusert bilbruk, vil også være bidrag til å nå nasjonale og regionale mål om redusert utslipp av klimagasser. At stadig flere kjøper el-sykkel gjør arbeidspendling på sykkel over lengre strekninger mer aktuelt enn tidligere. Dette vil også kreve tilrettelegging av infrastrukturen.

Fysisk tilrettelegging for mer sykling og gåing er tiltak i strategien om styrket folkehelsearbeid. Det kan dokumenteres betydelig helsegevinst i mer fysisk aktivitet.

God drift og vedlikehold i tilknytning til gange og sykkel er viktig for at tilbudet skal brukes optimalt.

13.4.1 Vurdering av løsninger - pilotprosjekt

Det er et tydelige politisk signal også regionalt om prioritering av gang- og sykkelveg. For å få bygd mest mulig gang- og sykkelveg, er det i Trøndelag bl.a. ved finansiering av pilotprosjekter gitt tydelige signaler om å prøve ut andre og enklere løsninger enn de som følger Statens vegvesens håndbok N100 «Veg og gateutforming».

Å etablere gang- og sykkelveger langs lange vegstrekninger er svært kostnadskrevende. Et tverrfaglig samarbeid mellom miljøene innen friluftsliv, turisme, folkehelse, idrett og samferdsel kan gjøre det lettere å legge til rette for at alternative traséer som ikke alltid er parallell med vegkanten av en svært trafikkert veg, blir den foretrukne gå- eller sykkelruta. Det er ønskelig å kunne vurdere slike mulige alternative traséer i hele fylket. For å finne gode samarbeidsformer og løsninger kan det være aktuelt å søke om statlige midler for å få etablere pilotprosjekt.

Utvikling av pilotprosjekt vil gi nyttige erfaringer for framtidige valg av løsninger. Det kan også være nyttig å se på erfaringer fra andre land.

Noen eksempler på avvik fra håndbøkene som kan gi «mer veg for pengene»:

- Utvidet skulder (ensidig og tosidig)
- 2 - 1 veg
- Bare belysning
- Smalere bredde på gang- og sykkelvegen
- Grusdekke istedenfor asfalt
- Redusert vegoverbygning

Fravik fra standardene kan gi ulemper i forhold til både risiko og drift. Sparte investeringskostnader må ses i sammenheng med eventuelt økte driftskostnader. Men et kostnadsgjerrig og ikke helt standardisert tilbud er bedre enn ingen tilbud.

Ved pilotprosjekter er det viktig at det gjøres oppfølging og evaluering slik objektive vurderinger ligger til grunn for anbefalingen videre.

Hvilke kriterier som skal legges til grunn for valg av løsninger og prioriteringer vil bearbeides fram mot endelig forslag til delstrategi for veg.

Element som inngår i vurderingene vil være:

- Stedlige forhold som terreng
- trafikkforhold, andel barn- og unge, plassering av boligområder og skoler og arbeidsplasser.
- Tilliggende systemløsning for gang og sykkel. Systemskifter øker risikoen og kan bidra til at et tilrettelagt tilbud velges bort.
- Kryssløsninger og øvrig kryssingsbehov
- Andel tungtrafikk på strekningen
- Vinterdrift
- Prinsipp om balansert utvikling av Trøndelag

13.5 Byutvikling og avtaler med staten

Trafikkutfordringene befolkningsveksten gir i byer kan ikke løses med mer biltrafikk. Det vil skape miljøproblemer og det vil ikke være plass på vegene. I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 viderefører regjeringen målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet for persontransport med bil»).

Det er viktig å se sammenhengen mellom hvor det bygges boliger, legges til rette for arbeidsplasser og hvor transporten havner. Nasjonalt er det ønsket en miljøvennlig byutvikling.

Ansvar for transportpolitiske virkemidler i by er delt mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Fylkeskommunene og kommunene har i dag ansvaret for lokal kollektivtransport (unntatt jernbane), investeringer i fylkesvegnett og kommunalt vegnett, arealbruk, kjøprising og parkeringspolitikk. Statens innsats består av utvikling av infrastruktur for jernbane og kjøp av togtjenester, investeringer i riksveger og midler innenfor programområdene, opplegg for brukerbetaling (som forutsetter lokal tilslutning) samt midler gjennom Belønningsordningen. Denne delingen av ansvar stiller store krav til koordinering for å oppnå helhetlige transportpolitiske løsninger. Virkemidlene har størst effekt om de inngår og realiseres innenfor en samlet tiltakspakke.

For å påvirke til dette har staten gjort avtaler med noen kommuner og fylkeskommuner blant annet gjennom miljøpakken for Trondheim. Men i Trøndelag er det også interessant å vurdere flere

mulige samarbeidsmuligheter med staten. Byene på Innherred ligger på rekke og rad langs jernbanen og samarbeid og utvikling mot mer miljøvennlige byer kan gi muligheter for en felles byvekstavgift for disse byene.

13.5.1 Miljøpakke Trondheim

Det er 211,7 km fylkesveg i Trondheim kommune. Av dette er 27,2 km i indre bykjerne.

Miljøpakken er et samarbeid mellom tre parter der partene blir enige om prioritering av tiltak. I St.prp. 85 (2008-2009), kap 5.2, vises det til at «*Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har gått inn for at ordinære løyvingar til veginvesteringar på dagens kommunale og fylkeskommunale vegnett skal inngå som ein del av finansieringsplanen.*»

Det er altså lagt til grunn at det partene brukte på investeringer i eget vegnett i Trondheim i 2008/2009 skulle inngå i Miljøpakken. For fylkeskommunen sin del innebærer det at det årlige bidraget til Miljøpakken rettes mot investeringstiltak på fylkesvegnettet i Trondheim.

I henhold til [St.prp. 172s](#) (Miljøpakke Trondheim trinn 2) skal fylkeskommunen og kommunen bidra med 940 mill. 2013-kr i perioden 2010-2024. Justert for prisstigning og tillagt økt mva-bidrag bidrar fylkeskommunen med 72,4 mill. til Miljøpakken i 2018.

Siden St.prp. 85 ble vedtatt i 2009 har det imidlertid blitt en del endrede forutsetninger i Miljøpakken. I februar 2016 inngikk Staten ved Statens vegvesen og Jernbaneverket, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune bymiljøavtale 2016-2023 for Trondheim. Avtalen er geografisk avgrenset til Trondheim kommune. Målet med denne avtalen er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing («nullvekstmålet»). Regjeringen vil integrere areal- og transportpolitikken ytterligere i neste planperiode, og reforhandling av bymiljøavtalen for Trondheim i 2018 vil derfor bli i form av en byvekstavgift. Forhandlingene vil avklare hvilket geografisk område byvekstavgiften skal omfatte. Det er gjennomført en Byutredning for Trondheimsområdet som faglig grunnlag til byvekstforhandlingene.

For Miljøpakke Trondheim trinn 3 er Prop. 36s til behandling i Stortinget med forventet vedtak før sommeren. Trinn 3 omhandler i forhold til trinn 2 primært økning i takster og innkrevingsperiode.

I det videre arbeid med vegstrategi blir det beskrevet strategier for ivaretagelse av vegnettet i Trondheim, og fylkeskommunens interesser i byen. Noen aktuelle punkter som bør/kan omtales er:

- Organisering av Miljøpakkesamarbeidet
- Finansiering av infrastrukturtiltak på fylkesveg
- Fornying av vegnett og gsv-nett
- Drift og vedlikehold av vegnettet
- Omklassifisering av veger
- Håndtering av dyrere driftskostnader som følge av Miljøpakketiltak

13.5.2 Mulig byvekstavgift for byene på Innherred og andre byer i Trøndelag?

Byvekstavgiftene og Belønningsordningen er avgrenset til de ni største byområdene, og ordningen med statlig delfinansiering av kollektivprosjekter er avgrenset til de fire største. I flere mindre byområder som ikke er aktuelle for byvekstavgifter, ventes det en befolkningsvekst som kan gi transport- og miljøutfordringer. En samordnet og helhetlig satsing på effektiv og miljøvennlig bytransport og arealbruk er derfor viktig også i disse byområdene. I noen mindre byområder kan

lokale forhold som bystruktur, befolkningsgrunnlag og transportvekst tilsi at man bør planlegge bypakkene ut fra et nullvekstmål for persontransport med bil.

Byene Steinkjer, Verdal og Levanger utgjør et felles bo- og arbeidsmarked, og det er en omfattende pendling mellom disse byene. Trønderbanen har stoppested og tilknytning sentralt i alle byene, mens E6 er lagt utenom Levanger og Verdal. I Steinkjer ble ny E6 gjennom byen ferdigstilt i 2005. Det er planlagt betydelige investeringer i veg og jernbane langs denne strekningen i gjeldende Nasjonal transportplan for perioden 2018- 2022. Det er viktig at byenes utvikling ses i tett sammenheng med samferdselsinvesteringene på riksveg og jernbane på Innherred.

Nord - Trøndelag fylkeskommune fikk etter søknad til Miljødirektoratet klimasatsmidler i 2017 for å komme i gang med prosjektet «Innherredsbyen». I tillegg til at prosjektet kan gi en varlig kvalitets- og kompetanseheving for mer klimavennlig areal- og transportutvikling, kan det også være et grunnlag for en framtidig avtale med staten.

Fylkets engasjement i miljøpakken for Trondheim og eventuelle andre byvekstavtaler, kan gi erfaringer for tilsvarende arbeid i andre deler av fylket.

13.6 Veglys

Veg- og gatelys er et viktig trafiksikkerhetstiltak. I tillegg bidrar gatelys langs det offentlige vegnettet til å bedre trivsel og trygghet for trafikantene. Veglys betyr mye for trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og trivsel.

Imidlertid er det store kostnader ved etablering, drift og vedlikehold av veglysanlegg. Det er derfor nødvendig å sette klare kriterier for etablering av nye anlegg langs fylkesveg. Disse kriteriene bør også legges til grunn for overtakelse av veglysanlegg fra kommunene.

I Trøndelag drifter og vedlikeholder fylket til sammen 7378 lyspunkt langs fylkesveg, 3710 av disse er i gamle Sør-Trøndelag og 3668 i nord. I nord er fordelinga for de ulike funksjonsklassen som følger:

60 % langs funksjonsklasse B og C: 1259 punkt i funksjonsklasse B og 2154 lyspunkt i funksjonsklasse C.
26 % (221 lyspunkter) er langs funksjonsklasse D og 12 % (34 lyspunkter) langs funksjonsklasse E

Det har vært ulike praksis med hensyn til eierforhold og drift av gatelys i de to Trøndelagsfylkene:

Sør-Trøndelag hadde ikke tatt over veglys, men har gitt driftstilskudd til kommuner for drift og vedlikehold av veglys på B, C-, D- veger. Det er vedtatt at grunnlaget for overtakelse av veglys som skal overtas, skal være vurdert i forhold til følgende kriterier:

- Vesentlig trafiksikkerhetsmessig betydning
- Årsdøgntrafikk over 1500. Nærmere sikkerhetsmessig vurdering der trafikken er under 1500 ÅDT
- Vurdere fravær av belysning
- Forutsetning at anlegg som overtas har en standard i henhold til Statens vegvesens håndbok 264 «Teknisk planlegging av veg- og gatelys»

I nord har fylkeskommunen tatt over eier- og driftsansvaret for veglysanlegg langs B- og C veier, men har ikke tatt over veglys langs D- og E veger.

For et samlet Trøndelag foreslås at ansvaret for drift og vedlikehold av veglysanlegg langs D- og E-veger videreføres inntil de samlede drifts- og vedlikeholdsutfordringene innenfor fylkesvegnettet er klarlagt.

Men det er behov for et felles sett av kriterier og prinsipper i det videre arbeid med veglys. følgende kriterier foreslås:

1. Skole => TRFK skal drifte veglys på fylkesveg i funksjonsklasse B, nærmere skole enn 2,0 km
2. ÅDT => TRFK skal drifte veglys på fylkesveg i funksjonsklasse B med ÅDT over 1500. Det skal foretas en nærmere sikkerhetsmessig vurdering der trafikken er under 1500 ÅDT.
3. TRFK skal drifte veglys på fylkesveg i funksjonsklasse C og D dersom ikke andre kriterier overstyrer dette. Her skal fravær av belysning vurderes og hva som er av vesentlig trafiksikkerhetsmessig betydning.
4. Tunnel => TRFK skal drifte lys i tunneler på fylkesveger
5. Fergekaier => TRFK skal drifte lys på fergekaier/oppstillingsplasser
6. Lys i kryss mellom riksveg og fylkesveg der det er lys på hovedveg, driftes av staten som hovedveg
7. Bruer uten tilstøtende veglys => Det er ikke behov for veglys på bruer uten lys på tilstøtende veg.
8. Det forutsettes at anlegg som overtas har en standard i henhold til statens vegvesens håndbok 264 «Teknisk planlegging av veg- og gatelys»
9. Det skal vurderes bruk av LED-lys, nattestyring, bevegestyring og ny teknologi hver gang et lysanlegg rehabiliteres og ved nybygging.

Overtagelse av kommunale anlegg. Ved overtagelse av anlegg fra kommunen må det etableres egne målere/egne skap og eventuelt dele opp eksisterende anlegg. Etablering av måler/skap koster minimum 100 000 kr. pr målepunkt. Det må anslagsvis skiftes 137 skap langs veger med ÅDT over 1500, dette gir en total kostnad på 14 millioner kr.

Utskifting/bygging av nytt anlegg: Mange lysanlegg er gamle og moden for utskifting på grunn av manglende vedlikehold. Hvis man antar teknisk levetid på 30 år bør det avsettes midler hvert år til utskifting av gamle anlegg.

Ved etablering av nye veglysanlegg langs fylkesveg legges det til grunn at nye og strømsparende anlegg brukes.

Overtakelse av kommunale veglysanlegg bør begrenses til lysanlegg langs veger med funksjonsklasse B og C og:

- Der ÅDT > 1500 kjøretøy/døgn
- Innenfor en avstand fra skole på 2 kilometer

Egen måler må være montert før overtagelse og anlegget må være i god teknisk stand. Anleggene som tidligere er vedtatt overført fra kommune til fylkeskommune må være satt i god stand innen en rimelig frist før anleggene overtas. Dersom ikke fristen overholdes opphører det fylkeskommunale tilskuddet til anlegget.

Det må lages en plan som synliggjør kostnader med overtagelse, drift, vedlikehold og mulig gjennomføring i forhold til økonomi og tid.

For nye gang- og sykkelveger kan veglys utelates dersom det er lav gang- og sykkelandel.

13.7 Kontraktsstrategi

Kontraktsstrategi omfatter valg av anskaffelsesprosedyre, inndeling i kontrakter og entrepriser, entreprisform, tildelingskriterier mv. Mange forhold bør vurderes og tas hensyn til for å velges en hensiktsmessig og målrettet kontraktsstrategi.

Det bør alltid tas hensyn til effektiv gjennomføring med vekt på HMS, økonomi, fremdrift, kvalitet, miljø, risikofordeling, markedsituasjonen og samlet ressursutnyttelse.

Følgende bør vektlegges og tas hensyn til når det skal fastlegges en målrettet og helhetlig kontraktsstrategi for et prosjekt:

- Inndeling i kontrakter
- Anskaffelsesprosedyrer
- Valg av entreprisform
- Kvalifikasjons- og tildelingskriterier
- Valg av kontraktstype

Entrepriseformen har typisk vært utførselsentreprise eller totalentreprise, hvor henholdsvis byggherre har ansvar for prosjektering og entreprenør ansvar for utførelse kontra at entreprenøren har forpliktelse både for prosjektering og utførelse.

Samspillkontrakter hvor man legger opp til et nært samarbeid mellom partene, har bl.a. til formål at man dra nytte av både byggherre og entreprenørens kompetanse. Partene har gjerne ulik kompetanse og erfaring. Samlet kan dette medføre at man får et bedre produkt til en lavere kostnad enn hva som ville vært tilfelle ved bruk av andre kontraktsformer. Målsetningen er at begge parter skal jobbe mot et slikt felles mål, nemlig et best mulig bygg til en lavest mulig kostnad. For at man skal kunne oppnå dette må kontrakten utformes slik at både byggherren og entreprenøren tjener på at dette målet oppnås.

Valg av rette kontraktsstrategi for det enkelte prosjekt er viktig og vil fremadrettet ha økt fokus og omhandles nærmere i endelig vegstrategi.

13.8 Organisering og prinsipper for investeringsbeslutninger

Som prinsipper for investeringsbeslutning for vegprosjekter anbefales at dette gjøres i minimum to trinn. Dette via et skille mellom planlegging og utbygging ved å ha et eget planleggingsprogram og et eget Investeringsprogram / byggeprogram med vedtatt prosjekter (figur 13).

Planleggingsprogrammet setter opp med de prosjekt som er vedtatt planlagt i perioden mens Investeringsprogrammet / byggeprogram settes opp med de prosjekter som er vedtatt for realisering. I tillegg til prosjekter og fornyingsprogram vil Investeringsprogrammet vise avsetning av planmidler og ramme for uspesifisert poster. Investeringsprogrammet vil da synliggjøre og angi ramme for hele investeringsporteføljen inkl. planmidler, uspesifiserte poster og bufferavsetning.

Skillet mellom planlegging og bygging tydeliggjøres ved å ha et eget planleggingsprogram og et eget byggeprogram. Det blir enklere å kommunisere beslutningene og forskjell i betydning av politisk vedtak i forhold til om et prosjekt er vedtatt planlagt eller vedtatt for utbygging.

Et særskilt planleggingsprogram vil også signalisere viktigheten av fokus på planleggingsfasen i et prosjekt. Store deler av kostnadene i et prosjekt bindes opp gjennom løsningsvalg som gjøres i denne fase.

Planleggingsfasen for hvert enkelt prosjekt skal avdekke forhold som er viktige for prosjektets måloppnåelse, løsningsvalg, kostnader, fremdrift, kvalitet og gjennomføringsstrategi.

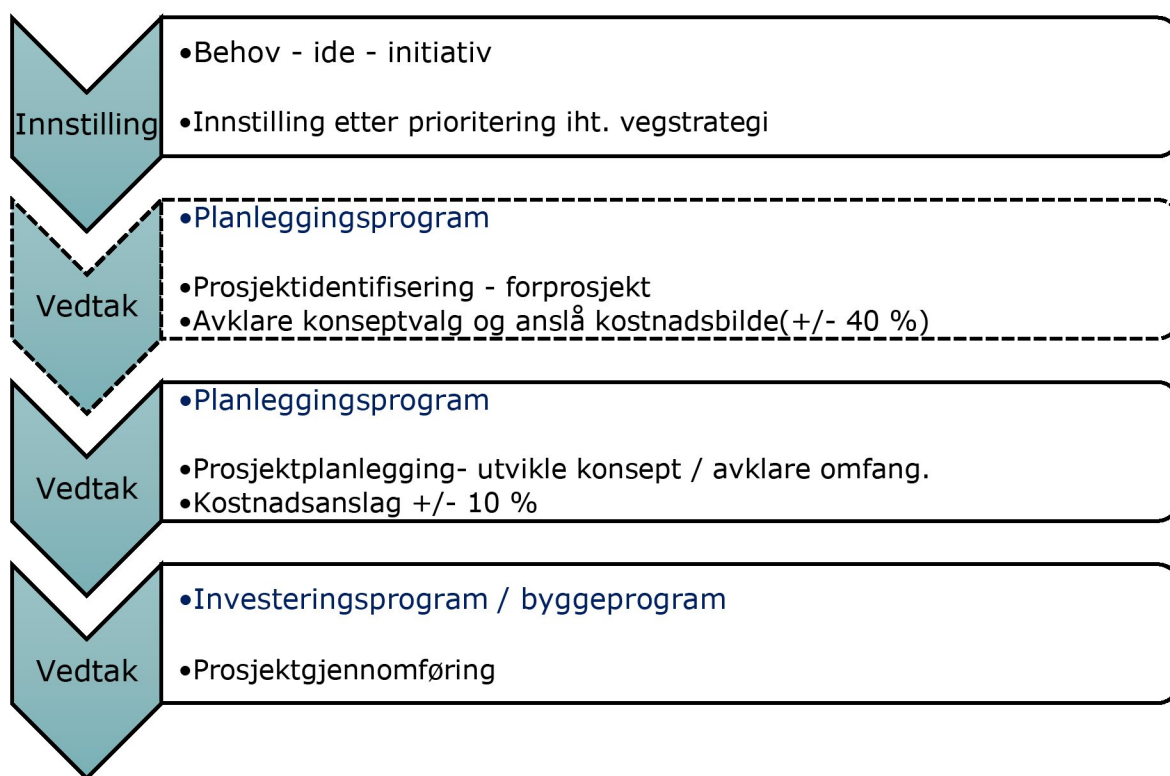
Utgangspunktet for planleggingen vil typisk være aktuelle håndbøker i Statens vegvesen, men det er viktig at bruk av normalene praktiseres på en fleksibel måte, slik at ressursene nyttes best mulig. Infrastrukturprosjekter er ulike når det gjelder geografisk beliggenhet, kapasitetsbehov,

utforming og hastighetsprofil mv. Dette gjør det hensiktsmessig med en fleksibel bruk av standarder og normaler slik at den endelige løsningen er tilpasset behovene. Dette slik det oppnås effektive løsninger både med tanke på nytte og kostnad. Det skal således for hvert prosjekt på et tidlig tidspunkt vurderes hvilke valgmuligheter man har i prosjektet. Dette kan gå på aktuelle løsninger og standardvalg, samt hva de ulike alternativer får av konsekvenser for sikkerhet, fremkommelighet, usikkerhetsbildet, prosjektkostnad og fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader etc.

Som utgangspunkt må planleggingsfasen for hvert enkelt prosjekt gjennomføres frem til et planleggingsnivå som gir grunnlag for et kostnadsoverslag med en nøyaktighet på +/- 10 % (reguleringsplan/konkurransegrunnlag). Dette i og med det som utgangspunktet er kravet, for at et prosjekt kan betegnes som «moden» for byggebeslutning i Investeringsprogrammet.

For kompliserte og potensielt store prosjekter med lite eksisterende planleggingsgrunnlag anbefales utredning av disse ved forprosjekt med alternativanalyse for å avklare konseptalternativer og anslå kostnadsbildet før det evt. blir sendt til full planlegging.

Det anbefales at investeringsbeslutninger som hovedregel tas i forbindelse med den årlige revidering av fylkets handlingsprogram. Ved ekstraordinære behov kan enkeltprosjekter vedtas underveis. Ved å samle investeringsbeslutningene ved den årlige revidering av handlingsprogrammet sikres det mulighet for objektiv prioritering mellom prosjektene. Ved suksessive investeringsbeslutninger vanskeliggjøres denne prioritering.



Figur 12 Forenklet oversikt over faser i beslutningsprosess for investeringsprosjekter.

14 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Kostnadene til drift og vedlikehold dekkes av de tildelte statlige rammene og ikke ved låneopptak. Vedlikehold utføres for å holde en viss standard på vegen og for å opprettholde vegkapitalen så langt det lar seg gjøre. Drift som snøbrøyting, strøing og renhold utføres for å ivareta trafiksikkerhet og framkommelighet, men tiltakene tilfører ikke selve vegkapitalen mer verdi.

Vinterdriftoppgavene som brøyting og strøing prioriteres. Dette fører til at sommerdrift og vedlikehold på områder som for eksempel stikkrenner, grøfter og vegdekker, blir gjort i mindre omfang enn nødvendig for å forhindre forfall i år med dyre og krevende vintre.

Med en slik prioritering får vi et stadig økende vedlikeholdsetterslep som forringer vegkapitalen.

Arbeidene på vegnettet utføres av entreprenører som har vunnet kontraktene etter anbud i regi av Statens vegvesen. Det lyses ut flere typer kontrakter av ulike størrelser, innhold og varighet. Noen av anbudene er lyst ut felles for både riks- og fylkesvegene, mens andre er reine fylkesveganbud.

Det hastet med å utarbeide konkurransegrunnlag for nye drift- og vedlikeholdskontrakter. Derfor måtte avklaringer av strategier innen driftskontraktene prioriteres og trekkes ut av arbeidet med delstrategi for veg. Forslag til strategi for driftskontrakter på fylkesveg ble vedtatt av Hovedutvalg for veg i [sak 6/18 «Strategi for driftskontrakter på fylkesveg»](#). Denne vil inngå som en del av rådmannens forslag til vegstrategi for Trøndelag.

Det er fritt fram for fylkeskommunen å legge egne standardkrav i de arbeidene som utføres på fylkesvegnettet, bortsett fra på standard på bærende konstruksjoner.

I forslag til strategi for driftskontrakter står det at Statens vegvesens [Håndbok R610 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger»](#) også skal legges til grunn for fylkesveger. Disse standardene bygger på «den til enhver tid» beste kunnskap, og er ofte en avveining mellom trafiksikkerhet, framkommelighet, miljø og økonomi. Standardene er ikke statisk og ny kunnskap fører ofte til revisjoner.

Det pågår utstrakt forsøksvirksomhet omkring kontraktstyper i landet. Det gjøres forsøk med oppdeling av store driftskontrakter til flere mindre kontrakter. Andre kontraktsmessige forhold som vurderes er fastpris eller fortsatt delvis mengdeoppgjør i driftskontrakter og fordelinga mellom driftskontrakter og fagkontrakter.

Erfaringer som gjøres ellers i landet følges opp av administrasjonen i fylkeskommunen og Statens vegvesen, og kan påvirke hvilken kontraktsstrategi som foreslås benyttet i Trøndelag framover. En eventuell endring må skje gradvis siden driftskontraktene er femårige.

I Håndbok R610 beskrives de ulike vinterdriftsklassene slik:

- Vinterdriftsklasse A – DkA Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt).
- Vinterdriftsklasse B – DkB Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt), hard snø/is tillates utenom hjulspor i begrenset tidsrom.
- Vinterdriftsklasse C – DkC Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt) i milde perioder og hard snø/is i kalde perioder.
- Vinterdriftsklasse D – DkD Godkjent føreforhold er hard snø/is.
- Vinterdriftsklasse E – DkE Godkjent føreforhold er hard snø/is.
- Friksjon ned til 0,20 aksepteres. DkE skal ikke nyttes på riksveg.

Valg av vinterdriftsklasse for en sammenhengende vegrute skal gjøres med utgangspunkt i vegrutens trafikkvolum. I tillegg til ÅDT skal det ved valg av vinterdriftsklasse tas hensyn til forhold som vegkategori (nasjonal/regional transportrute eller annen transportrute), trafikk sammensetning (lette/tunge, kjøretøy/syklende/fotgjengere), kollektivtrafikk, geometrisk standard (vegbredde, horisontal og vertikalkurvatur), topografi, klima, værforhold, ulykkesnivå, rushtidsproblematikk, næringstrafikk, turisttrafikk, miljøforhold, mm.

Det er gjort en vurdering om tilpassing av vinterdriftsklasser til de foreslåtte funksjonsklassene, men inndelingen er ikke laget med samme utgangspunkt og hensikt. En slik samkjøring kan dermed føre til økte kostnader for fylkeskommunen uten å ha tilstrekkelig hensikt.

15 SCENARIER FOR Å TA IGJEN ETTERSLEPET

Frem mot at endelig versjon av Delstrategi for veg fremlegges for politisk behandling til høst 2018 vil det fortsatt jobbes målrettet med den faglig utredning for status av vedlikeholdsetterslepet for de ulike elementer av vegsystemet samt kvantifisering av oppgraderings/fornyingsbehov i tidsperspektiv. Alt med målet om å angi ulike scenarier for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet samtidig som det skal tas hensyn til den fremtidige utvikling i behovet for fornying/oppgradering.

16 STRATEGI

Kapitlet blir skrevet i den endelige versjonen av delstrategien

VEDLEGG

Vedlegg 1 Detaljerte lister over fylkeskommunens Tuneller og Fergekaier

Tuneller

Kommune	Vegnummer	Navn	Lengde
Melhus	708	Gimstunnelen	79
Snillfjord	714	Perviktunnelen	631
Frøya	714	Frøyatunnelen	5301
Snillfjord	714	Hitratunnelen	5650
Holtålen	30	Svølgjatunnelen	726
Snillfjord	714	Storvasshammertunnelen	635
Snillfjord	6432	Berdaltunnelen	128
Hemne	6432	Norvikatunnelen	248
Agdenes	710	Kalurdaltunnelen	195
Åfjord	715	Mørretunnelen	154
Skaun	800	Pyntentunnelen	44
Namsos	769	Vikatunnelen	601
Flatanger	6306	Kleivviktunnelen	347
Levanger	753	Frostaporten	275
Nærøy	17	Finnmotunnelen	233
Flatanger	6304	Urantunnelen	236
Nærøy	776	Risviktunnelen	32
Fosnes	776	Skrøyvstadtunnelen	259
Namsskogan	773	Steinfjelltunnelen	2117
Indre Fosen	755	Sprangakslatunnelen	206
Levanger	753	Hoplatunnelen	195

Nærøy	17	Bergsviktunnelen	349
Namdalseid	17	Rødhammertunnelen	43
Snillfjord	714	Fenestunnelen	1075
Snillfjord	714	Valslagtunnelen	2624
Snillfjord	714	Brattstia tunnelen	230
Namsos	17	Bangsundtunnelen	169
Snillfjord	714	Fossantunnelen	767
Snillfjord	714	Snilldalstunnelen	515
Snillfjord	714	Mjønestunnelen	770
Snillfjord	714	Slørdalstunnelen	2642
Roan	6312	Hellfjordtunnelen	522
Verran	17	Strømnestunnelen	1013
Verran	17	Holmviktunnelen	632
Åfjord	723	Ryssdalstunnelen	761
Åfjord	723	Herfjordstunnelen	597

Fergeleier

24 stk. fergeleier i fylkeskommunal drift. Noen er i kommunal eie men driftes av fylkeskommunen på fylkeskommunal fergestrekning.

Lund Fk	Nærøy	769
Hofles Fk	Nærøy	769
Gutvik Fk	Leka	771
Skei Fk	Leka	7132
Levanger Fk	Levanger	774
Hokstad Fk	Levanger	6890
Geisnes Fk	Nærøy	776

Ølhammeren Fk	Fosnes	777
Seierstad Fk	Fosnes	7080
Ramstadlandet	Vikna	132
Borgan	Vikna	50184
Eidshaug	Nærøy	51321
Gjerdinga	Nærøy	51417
Valset Fk	Agdenes	710
Brekstad Fk	Ørland	710
Flakk Fk	Trondheim	715
Rørvik Fk	Indre Fosen	715
Storfosna Fk	Ørland	6402
Værnes Fk	Agdenes	6422
Leksa Fk	Agdenes	6001
Garten Fk	Ørland	6402
DYRØY FK	Frøya	6466
MAUSUNDVÆR FK	Frøya	6468
SULA FK	Frøya	6470

Vedlegg 2 Forslag til kriterier til holdningsklasser for avkjørsler og byggegrenser

(3) Holdningsklasser – avkjørsler

Svært streng holdning – Funksjonsklasse A

- Vegene skal i prinsippet være avkjørselsfrie. Dette gjelder også driftsavkjørsler
- Hovedavkjørsel til gårdsbruk bør kunne godkjennes når den fyller de tekniske kravene. For veger der det er særskilte vedtak om motorveg eller avkjørselsfri veg, kan slik tillatelse ikke gis.
- Driftsavkjørsler kan i særlige tilfeller tillates ved veger med avkjørselsfri veg.
- Nye avkjørsler og utvidet bruk av eksisterende avkjørsler, utenom til primærnæringen som er bundet til arealene, tillates kun etter godkjent reguleringsplan, kommune(del)plan etter plan og bygningsloven eller godkjent plan etter vegloven.

Streng holdning – Funksjonsklasse B og C.

- Antall avkjørsler må være meget begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- Gårdsbruks hovedavkjørsel bør likevel kunne tillates når den oppfyller de tekniske kravene.
- Nye boligavkjørsler bør ikke tillates uten at det foreligger vedtatt reguleringsplan eller kommune(del)plan etter plan- og bygningsloven som godkjenner slik løsning. Valg av avkjørselsplasseringen må vurderes med tanke på framtidig utviklingsmuligheter.
- Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til boligformål bør begrenses. Det bør være et visst antall brukere av avkjørselen fra før.

Mindre streng holdning – Funksjonsklasse D

- Antall direkteavkjørsler til vegene må være begrenset
- Nye boligavkjørsler bør begrenses. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidige utviklingsmuligheter.
- Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til boligformål bør normalt gis.

Lite streng holdning – Funksjonsklasse E.

- Tillatelse til ny avkjørsel kan normalt gis under forutsetning av at tekniske krav til avkjørselsutformingen oppfylles.
- Hvor forholdene ligger til rette for det, kan atkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

(4) Holdningsklasse – byggegrenser.

Byggegrensen langs både riks- og fylkesveg er etter veglovens bestemmelser satt til 50 m fra vegens midte. I alle byggesaker som strider mot disse bestemmelsene, må det søkes om dispensasjon fra disse bestemmelsene. Holdningsklasse Byggegrense sett opp mot Funksjonsklassen, vil åpne adgang for å tillate bygging nærmere vegens midte enn de lovbestemte kravene tilsier. Dette betyr at antall dispensasjonssaker blir sterkt redusert.

Øvrige forutsetninger

I kolonne 4, 5 og 6 har vi gitt eksempel på andre prinsipper som kan legges inn i funksjonsinndelingen. Øvrige eksempel kan være;

- Mål om standardklasse og universell utforming av GSV, holdeplasser
- Drift og vedlikeholdsansvar (f.eks tilskudd til drift av E-veger, krav om drift av gsv)
- Investeringsstrategi

Det foreslås at aktuelle holdningsklasser drøftes i statusmøter.

Når det gjelder å se driftsklasser og funksjonsklasser i sammenheng mener vi dette ikke er hensiktsmessig. Driftsklassen til en veg bør styres av det behovet som er, og ikke funksjonsklassen. Omvendt bør ikke funksjonsklassen styres av driftsklassen. Ofte er det en sammenheng her, men den er ikke så korrelerende at en bør låse driftsklasse til funksjonsklasse.



Kommuner og regionråd i Trøndelag

Vår dato: 27.04.2018

Vår referanse: 201839882-4

Vår saksbehandler:

Deres dato:

Deres referanse:

Sidsel Bryne

Høringsutkast delstrategi veg og handlingsprogram veg - anmodning om innspill. Høringsfrist 1. juli 2018

Fylkestinget vedtok i sak 66/18 å sende et høringsdokument for delstrategi veg til kommuner, regionråd og andre aktuelle høringsparter for innspill.

Dette er en oppfølging av sak 34/17 «Strategi for samferdselsområdet» som dere hadde til høring i fjor høst. Som en operasjonalisering av «Samferdselsstrategien» planlegges det å utarbeide fem delstrategier innen områdene veg, sjø, mobilitet, gods og trafiksikkerhet i løpet av 2018. Delstrategi for veg er den første som sendes på høring, men i dialogmøtene med kommunene og regionrådene i høringsperioden, vil alle fem delstrategiene være tema.

Trøndelag fylkeskommune håper å treffe kommuner og regionråd i et av følgende planlagte dialogmøter:

Region	Dato	Sted
Orkdalsregionen	4 mai	Kinosalen Orkanger
Trøndelag Sør	29 mai	Støren
Namdalsregionen	7 juni	Flatanger
Fosen Regionråd	8 juni (sannsynligvis)	Sannsynligvis Roan
Trondheimsregionen	15 juni	Sannsynligvis Melhus
Midt-Trøndelag	19 juni	Sannsynligvis Levanger
Inn-Trøndelagsamarbeidet	20 juni	Snåsa

Endelig invitasjon til møtene vil komme fra sekretariatene i de ulike regionrådene.

Høringsutkast delstrategi veg

Vedlagte høringsdokument er omfattende, men langt ifra en ferdig delstrategi. Det er mer et grunnlag med forslag til tema og retninger som vi ønsker å tydeliggjøre mer i endelige delstrategi for veg. Vi håper derfor at innspill fra kommunene og andre, bidrar til at fylkeskommunen blir så konkret som mulig både i strategier og prioriteringskriterier.

Som en lenke inne i høringsdokumentet vises det flere ganger til et [«fortellerkart»](#). I et av arkfanene her, vises det til inndeling av vegnettet i funksjonsklasser. Funksjonsklassene foreslås å være et verktøy for forvaltning og prioriteringer. Vedlagte dokument viser hvilke kriterier som ligger til grunn for foreslått inndeling, dette er mer omfattende enn bare trafikkmengde. Fortellerkartene er dynamiske og gir geografisk informasjon om hvor på vegnettet ferger, bruer og tunneller er, hvilke veger som har grusdekke, hvor det har vært ulykker de siste ti årene og informasjon til nytte for ulik næringstransport med mer.

Fortellerkartene finnes på følgende lenke: <http://arcg.is/14T4fX>

Fylkesrådmannen ønsker at "Delstrategi veg" skal bidra til å nå de overordnede målene for fylkessammenslåingen om "balansert utvikling i Trøndelag" og "livskraftige distrikter". Strategien skal samtidig realisere målet i samferdselsstrategien om «mer veg for pengene». Det er derfor nyttig å få tilbakemelding til strategier og konkrete prioriteringskriterier som kan bidra til dette.

I det vedlagte høringsdokumentet er innspill i fylkestingsbehandlingen og vedtak innarbeidet. Saksframlegg og det opprinnelige høringsdokumentet for delstrategi veg, datert 3 april, finnes på fylkeskommunens hjemmeside under: TRFK.no/politikk/politiske møter og saksdokumenter i Trøndelag fylkeskommune/fylkesting (25.04.2018): <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/TRFKPROD/Meetings/Details/204418?agendaItemId=201307>

Handlingsprogram veg 2019-2022

I dette første året for Trøndelag fylke, skal mange planer og strategier komme på plass. Vi skal også utarbeide et handlingsprogram for fylkesvegene for perioden 2019- 2022. Handlingsprogrammet vil bygge på de strategiene som vedtas. Men det må jobbes parallelt med strategi- og handlingsplanarbeidet for at besluttede vedtak skal gjøres før årsskiftet. Det vil derfor ikke være tid til en høringsrunde om handlingsprogrammet som skal utarbeides i 2018. Men handlingsprogrammet vil rulleres årlig.

Fylkesrådmannen ønsker også innspill til handlingsprogrammet. Til dette har vi utarbeidet et skjema som er lagt ved dette brevet og som vi ber om at dere benytter. Skjemaet vil hjelpe oss i oppsummeringen av innspill og presentasjonen av disse.

Vi presiserer at vi ønsker to adskilte innspill fra høringspartene:

- ett til den overordnede delstrategien for veg,
- og ett på konkrete tiltak på eller langs fylkesvegene i prioritert rekkefølge, som grunnlag for handlingsplanarbeidet.

Høringsfristen er 1 juli 2018

Med vennlig hilsen

Erlend Solem

Fylkesdirektør for samferdsel

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

Delstrategi veg utkast pr 27 april redigert etter høringsvedtak i FT 25 april

Innspillskjema til TRFKs HP

Høringsparter Delstrategi veg - innspillsdokument april 2018



Salg tomt Ydsedalen

Saksbehandler: Bjørn Erik Haug E-post: bjorn.erik.haug@verdal.kommune.no Tlf.:	Arkivref: 2018/7403 - /
---	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn - utgått	12.06.2018	55/18
Formannskap	14.06.2018	61/18
Kommunestyre	18.06.2018	57/18

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn - 12.06.2018

BEHANDLING:

Utdelt i møtet:

Udatert brev fra flere beboere til ordfører og varaordfører, medlemmer i Plan og samfunn og gruppeledere.

Brev datert 08.06.18 fra Adv. Theo Dretvik AS til Verdal kommune.

Brev datert 06.06.18 fra Adv. Theo Dretvik AS til Verdal kommune.

Uttalelse m/vedlegg fra de nærmeste berørte og flere av Ydsedalens beboere v/ Jan Arild Austad.

Notat dat. 29. juni 1973 fra Tomteselskapet: Sak nr. 20/73. Teknisk og økonomisk plan Boligfelt Ydsedalen nord.

Repr. Kim T. Nesse mo ba om å få vurdert sin habilitet da hans søster er blant de naboene som har engasjert advokat.

Ved votering ble repr. Kim R. Nesse mo enstemmig erklært inhabil, jfr. Forvaltningslovens § 6 b).

Repr. Oddleiv Aksnes ba om å få vurdert sin habilitet da hans søster var tidligere medeier av Knøttene barnehage og nå er ansatt som leder ved Læringsverkstedet. Han føler seg ubekvem med å være med å behandle saken.

Ved votering ble repr. Oddleiv Aksnes enstemmig erklært inhabil, jfr. Forvaltningslovens § 6 andre avsnitt.

Til stede: 7 representanter.

MDG v/Arvid Woll fremmet følgende forslag til nytt pkt. 3:

I forbindelse med opsjonen gjennomfører Rådmannen en dialog med Læringsverkstedet om miljøambisjonen for et evt. nytt bygg, jfr. sak 54/18 om Helsehus.

Det ble først votert over tilleggsforslaget fra repr. Arvid Woll. Forslaget fikk 3 stemmer og falt. Det ble så votert over rådmannens innstilling som ble vedtatt med 6 stemmer. 1 stemte mot.

INNSTILLING:

1. Læringsverkstedet og Verdal kommune inngår opsjonsavtale på kjøp av barnehagetomt av eiendommen gnr/bnr 10/2. Opsjonsavtalen skal ha to års varighet fra den er underskrevet. Arealet til tomte avhenger av barnetallet, og skal bestemmes av barnemyndighet.
2. Dersom læringsverkstedet kjøper eiendommen er kjøpesummen satt til 4 mill.kr. Alle omkostninger for øvrig dekkes av kjøper.

Forutsetning for kjøp er at området omreguleres til barnehageformål.

Dersom bygging at bygging på tomte ikke har startet innen 2 år fra det tidspunkt avtale om kjøp er underskrevet, har Verdal kommune rett til å kjøpe tilbake tomte til kr 4 mill. kroner.

Hvis disse to forutsetningene ikke er gjennomført, avsluttes opsjonsavtalen mellom Læringsverkstedet og Verdal kommune.

Rådmannen gis fullmakt til å slutføre opsjonsavtale og salgsavtale.

Rådmannens innstilling:

3. *Læringsverkstedet og Verdal kommune inngår opsjonsavtale på kjøp av barnehagetomt av eiendommen gnr/bnr 10/2. Opsjonsavtalen skal ha to års varighet fra den er underskrevet. Arealet til tomte avhenger av barnetallet, og skal bestemmes av barnemyndighet.*
4. *Dersom læringsverkstedet kjøper eiendommen er kjøpesummen satt til 4 mill.kr. Alle omkostninger for øvrig dekkes av kjøper.*

Forutsetning for kjøp er at området omreguleres til barnehageformål.

Dersom bygging at bygging på tomte ikke har startet innen 2 år fra det tidspunkt avtale om kjøp er underskrevet, har Verdal kommune rett til å kjøpe tilbake tomte til kr 4 mill. kroner.

Hvis disse to forutsetningene ikke er gjennomført, avsluttes opsjonsavtalen mellom Læringsverkstedet og Verdal kommune.

Rådmannen gis fullmakt til å slutføre opsjonsavtale og salgsavtale.

Vedlegg:

Plan

Søknad om erverv av kommunal grunn

Verdivurdering

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Søknad om erverv av kommunal grunn – erstatningstomt barnehage

Læringsverkstedet søkte 18.4.18 om erverv av kommunal grunn. Grunnen til at de ønsker ny barnehagetomt ga de i søknaden:

«Læringsverkstedet Barnehager har i dag to private barnehageenheter (Knøttene og Trones) i Verdal kommune. Enhetene er begge beliggende i Verdalsøra skolekrets og godt innarbeidet både i lokalsamfunnet samt i kommunen.

Bakgrunnen for dette er flg.;

- Begge byggene bærer preg av aldring og således har store ventende vedlikeholdsprogram og utgifter.
 - Begge byggene er eldre boliger som er ombygget til formålet og således ikke optimalt for morgendagens logistikk og drift av barnehager.
- En sammenslått enhet gir en bedre total drift.

Konklusjon etter høringsrundene for mulige alternative lokasjoner:

- Nestvoldjordet
- Nordbergshaugen

Læringsverkstedet har henvendt seg til grunn/opsjonseier av begge parseller. Resultatet av henvendelsene er ett gjenstående alternativ; Nordbergshaugen.

Denne tomten fungerer i dag som et friområde for lokalbefolkningen og det er ikke kjent at finnes andre planer knyttet til dette området, verken fra kommunen eller Velforeningen.

Prosess:

I vedlagte tegning vises det til både infrastruktur (vei-trasé) samt arealbehov for det nye bygget i tillegg til parkering/adkomst.

Læringsverkstedet ønsker å understreke det faktum, at de instanser som har medvirket i denne prosessen er positive til forelagte forslag.

Læringsverkstedet opplever samarbeidet med Verdal Kommune som godt, og dette ønsker vi å opprettholde samt videreutvikle, slik at vi kan skape gode vilkår for våre barn og voksne. Etter vår oppfatning understreker søknaden nettopp dette samt at re-lokaliseringen vil etter vår oppfatning komme hele kommunen til gode.

Videre er det naturlig at det opprettes gode samarbeidsvilkår med den lokale Velforening slik at området som helhet både utnyttes og vedlikeholdes til det beste for alle. ...»

Ervervet forutsetter at kommunen:

- Godkjenner flytting og sammenslåing av kvotene
- Stiller seg bak/ytter et justert kapitalinnskudd
- Stiller seg bak/anbefaler finansiering av prosjektet til husbanken
- Stiller seg bak/anbefaler omregulering til formålet

Ønsker areal fra Læringsverkstedet:

bestemmelse om at det ved eventuell omdisponering av areal som i planer er avsatt eller regulert til felles uteoppholdsareal eller friområde og er i bruk eller egnet for lek, skal det skaffes fullverdige erstatningsareal. Som veiledende bestemmelse er det også tatt inn at områder som er spesielt egnet for eller tilrettelagt for barn og unges fritidsaktiviteter, skal vurderes strengt i forbindelse med omdisponering av areal.

Takst på eiendommen

Megler har på oppdrag fra Verdal kommune foretatt en verdivurdering av eiendommen Symrevegen 9, gnr.: 10, bnr.: 2. Eiendommen skal vurderes som den står i dag, men som regulert til offentlig tjenesteyting, nærmere bestemt barnehage.

«Basert på illustrasjon mottatt av oppdragsgiver legger til grunn at tomten bebygges med et bygg på 814 kvm BTA.

Verdien av et tomteområde vil i størst mulig grad avhenge av type utnyttelse og hvilket volum som kan oppføres på eiendommen, hvor både planbestemmelser og eiendommens beskaffenhet kan være avgrensende i forhold til byggevolum.

Ved verdsetting av ubebygd tomteareal til næringsformål fastsettes normal eiendomsverdien ut fra hvor stor tomtebelastning et byggeprosjekt tåler pr. m² BTA. Tomtebelastningen varierer avhengig av type utnyttelse. Prosjektet kan belastes med en høyere tomtebelastning, jo høyere leie brukeren er i stand/ villig til å betale og lavere avkastningskrav utbygger/ eier legger til grunn i prosjektet.

Ved verdivurdering av tomteareal til barnehage vil prisen avhenge av størrelsen på bygget som skal oppføres, og størrelsen på barnehagen (antall barn), som også er inntekspotensialet til en barnehage. Tomteprisen vil derfor variere, men dette først og fremst pga størrelsen på bygget som skal oppføres på tomten. Vi vurderer det dit hen at prisen på tomt med benyttelse til barnehage ikke vil variere veldig ut fra beliggenhet. Det er et begrenset antall salg, og referanser på denne type vurderinger, verdivurderingen vil derfor være noe skjønnsmessig.

Basert på flere salg av tomter benyttet/regulert til barnehage i Trondheim, har vi kommet frem til en tomtebelastning på ca. 4.500-5.000,- for gnr. 10, bnr. 2.

For et bygg på ca. 814 kvm gir dette en tomteverdi på ca. 3.600.000- 4.000.000,»

Vurdering:

Læringsverkstedet søker kommunen om tillatelse om erverv av kommunal grunn til formål om å slå sammen deres to barnehager i kommunen – Knøttene og Trones.

Veiledende norm for barns lekeareal inne er minimum 4 kvadratmeter netto per barn over tre år, og om lag 1/3 mer (minimum 5,3 kvadratmeter) per barn under tre år. Utearealet i barnehagen bør være om lag seks ganger så stort som leke- og oppholdsarealet inne.

Etter vurderinger av de tall som er oppgitt i søknaden, trengs ca. 3540 kvm lekeareal ute når leke- og oppholdsareal inne er på minimum 590 kvm. I tillegg kommer areal til parkering og selve bygget. Barnehagetomta blir da minst 5500- 6000 kvm.

Normen har Kunnskapsdepartementet gitt i rundskriv F-08-06.

Denne normen tar utgangspunkt i hvor mange barn som er til stede i barnehagen samtidig, selv om barn deler en plass eller de har deltidsplasser.

Arealnormen er veiledende. Det betyr at kommunen kan godkjenne en barnehage med et annet areal enn normen, etter en konkret vurdering.

Plasseringa av barnehagen og størrelsen av nødvendig areal, må det tas stilling til av planforvaltningen når det søkes omregulering av arealet fra friområde til barnehage. Rådmannens forslag til vedtak er salg av nødvendig areal av friområdet.

Friområdet er ca. 12 000 kvm, og barnehagen kan også trekkes nord på tomta, med bygget nærmere skråninga. Da kan det flate arealet mot sør fortsatt brukes av velforeningen. Innkjøring kan da vurderes både fra nord (Nordbergshaugvegen) og sørfra (Fiolvegen). Det er derfor ikke gitt at plassering av barnehage på 10/2 blir som i søknaden til kommunen om erverv av grunn. Naboer, velforening, private og andre instanser kan komme med innspill til saken i planprosessen.

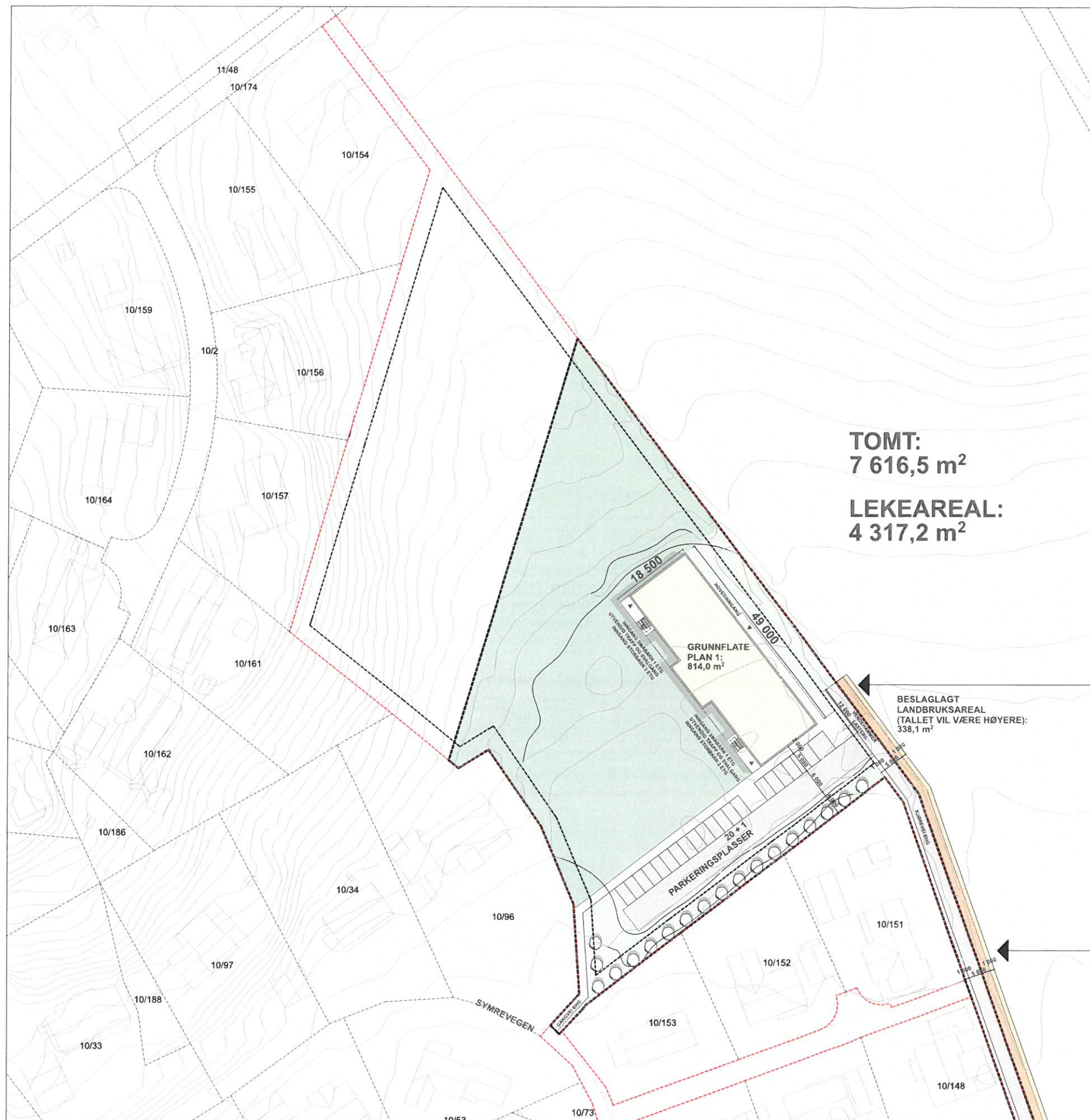
Det er tatt hensyn til vurderingene fra oppvekst og den planmessige delen til søknaden. Det har gjort at søknaden om erverv av kommunal grunn godkjennes under forutsetninger. Det er forutsetning at tomta skal godkjennes regulert til offentlig formål etter eventuelt vedtak. Det skal også være starta bygging av barnehage på tomta i løpet av to år. Byggesøknad skal være godkjent før tiltak startes på tomta. Hvis ikke kan kommunen kjøpe tomta tilbake for samme takstpris som solgt for.

Forutsetningene som Læringsverkstedet stiller tar rådmannen ikke stilling i denne saken.

Det er gjort en vurdering av eierforholdet av gnr/bnr 10/2. Vi har sett på Tomteselskapet sine kontrakter med tomtekjøpere, Tomteselskapet sin fordeling av kostnader når feltet ble bygd ut og egen sak om midlertidig bruk av friområdet/barnehageområdet fra 1981. Feltet ble planlagt med barnehage på 3 140 kvm.

Det er Verdal kommune som står som tinglyst eier av gnr/bnr 10/2, og rådmannen kan ikke se at det er dokumenter som forandrer eierforholdet.

Rådmannen konkluderer med at tomta eies av Verdal kommune.



Barnehage:
8 baser / 2. etg
56 småbarn
96 storbarn
LOA ca. 700m²

1. etg
4 småbarnsbaser
Fellesrom

2. etg
4 storbarnsbaser
Administrasjon

Uteareal:
4200m² (LOA x 6)

Parkeringsplasser:
20+1

Tiltakshaver:

Læringsverkstedet

Totalentreprenør:

Prosjekt.nr:

1747

Prosjekt:

Nordberghaugen

Tegn.nr:

A10-1

Rev:

Tegningstittel:

Dato:

**Situasjonsplan 14.02.18
alt vidd sørøst**

Saksbeh.: Tegnet av: Kontroll:

MG MG

Format: Målestokk:

A3 1:1000

☒ FORELØPIG	☐ BYGGEMELDING
☐ SKISSEPROSJEKT	☐ ARBEIDSTEGNING
☐ FORPROSJEKT	☐ AS-BUILT
☐ ANBUDSTEGNING	☐

ARKITEKTKONTORET

STATSRÅD KROHGS VEG 15 E
7021 TRONDHEIM
TLF 72 56 60 20
WWW.KVADRAT.ST.NO



Verdal kommune
Postboks 24
7651 Verdal

Att: Rådmann

18.04.18

Søknad om erverv av kommunal grunn - erstatningstomt barnehage

Læringsverkstedet ønsker med dette å søke Verdal Kommune om tillatelse om erverv av kommunal grunn til formål om å slå sammen våre to barnehager i kommunen.

Saksopplysninger:

Læringsverkstedet Barnehager har i dag to private barnehageenheter (Knøttene og Trones) i Verdal kommune. Enhetene er begge beliggende i Verdalsøra skolekrets og godt innarbeidet både i lokalsamfunnet samt i kommunen.

Bakgrunnen for dette er flg.;

- Begge byggene bærer preg av aldring og således har store ventende vedlikeholdsprogram og utgifter.
- Begge byggene er eldre boliger som er ombygd til formålet og således ikke optimalt for morgendagens logistikk og drift av barnehager.
- En sammenslått enhet gir en bedre total drift.

Høringsinstanser:

Det har vært og er helt sentralt for Læringsverkstedet med tidlig medvirkning for å avdekke tidlige mulighetsscenarier og alternativer.

De som har medvirket er;

- Enhet for Samfunnsutvikling
- Enhet for oppvekst
- Fylkesmannen avd jordvern
- Lokal Velforening (Ydsedalen)

Konklusjon etter høringsrundene for mulige alternative lokasjoner:

- Nestvoldjordet
- Nordbergshaugen

Læringsverkstedet har henvendt seg til grunn/opsjonseier av begge parseller. Resultatet av henvendelsene er ett gjenstående alternativ; Nordbergshaugen.

Denne tomten fungerer i dag som et friområde for lokalbefolkningen og det er ikke kjent at finnes andre planer knyttet til dette området, verken fra kommunen eller Velforeningen.

Prosess:

I vedlagte tegning vises det til både infrastruktur (vei-trasé) samt arealbehov for det nye bygget i tillegg til parkering/adkomst.

Læringsverkstedet ønsker å understreke det faktum, at de instanser som har medvirket i denne prosessen er positive til forelagte forslag.

Læringsverkstedet opplever samarbeidet med Verdal Kommune som godt, og dette ønsker vi å opprettholde samt videreutvikle, slik at vi kan skape gode vilkår for våre barn og voksne. Etter vår oppfatning understreker søknaden nettopp dette samt at re-lokaliseringen vil etter vår oppfatning komme hele kommunen til gode.

Videre er det naturlig at det opprettes gode samarbeidsvilkår med den lokale Velforening slik at området som helhet både utnyttes og vedlikeholdes til det beste for alle.

Noen detaljer rundt adkomstvei:

- Etableres fra Fiolveien og langs dyrket mark. Kommunen eier en del av denne.
 - Bygges etter veinormal fra Statens Vegvesen (for boligområder (30 km/t))
 - 4 m vegbredde, 0,5 skulder på hver side gir en profil på tot.5 meter
 - I tillegg legges en buffer på 1 m, både mot eiendommer i vest samt dyrket mark i øst.
- Vendehammer etter normal fra Statens Vegvesen med dybde 12 m.

Konklusjon/søknad:

Læringsverkstedet ber Verdal kommune om erverv av nødvendig areal til en erstatningsbarnehage for Knøttene og Trones i området Nordbergshaugen, som vist på tegning. Arealet vil erstatte dagens LOA-godkjenning (totalt 8 avd) av de to nevnte barnehager.

Ervervet forutsetter at kommunen;

- Godkjenner flytting og sammenslåing av kvotene.
- Stiller seg bak/ytter et justert kapitaltilskudd
- Stiller seg bak/anbefaler finansiering av prosjektet i Husbanken.
- Stiller seg bak/anbefaler omregulering til formålet

Videre fremdrift:

Dersom Verdal Kommune stiller seg bak denne søknaden har Læringsverkstedet intensjon om å starte prosessen snarest mulig.

Vi håper denne søknaden tas imot og behandles på en hurtig og positiv måte slik at vi snarest mulig kan igangsette prosjektet.
Skulle det være noe spørsmål, er det bare å ta kontakt.

Ha en fin dag

Med vennlig hilsen



Kjell Roar Kaasa
Prosjektutvikler
Mob: +47 970 71 000

Læringsverkstedet
BARNEHAGER

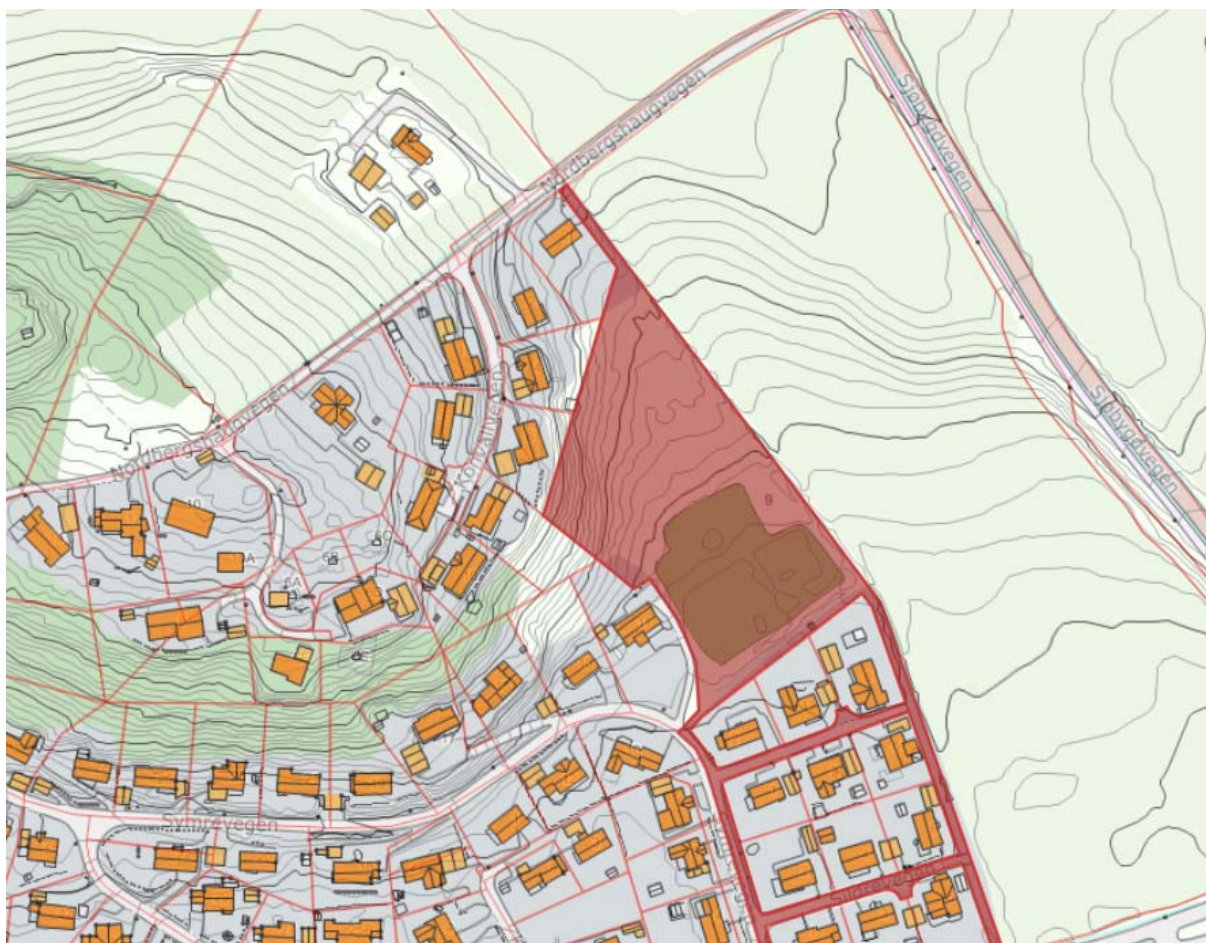
Postboks 215, 2051 Jessheim
www.laringsverkstedet.no

Verdivurdering

Symrevegen 9

gnr.: 10, bnr.: 2

i Verdal kommune



OPPDRAGET

EiendomsMegler1 Næringseiendom har på oppdrag fra Verdal kommune v/ Bjørn Erik Haug foretatt en verdivurdering av eiendommen Symrevegen 9, gnr.: 10, bnr.: 2. Eiendommen skal vurderes som den står i dag, men som regulert til offentlig tjenesteyting, nærmere bestemt barnehage.

GRUNNLAGSMATERIALE

Som grunnlag for vurderingen er følgende dokumenter fremlagt / innhentet:

- Kommuneplanens arealdel 2017-2030
- Informasjon fra oppdragsgiver tilsendt på mail.
- Verdal kommunes karttjeneste på internett
- Diverse erfaringstall

FORUTSETNINGER / BEGREPER

Vurderingen er basert på de opplysninger som fremgår av grunnlagsmaterialet. Det tas forbehold om at mottatte opplysninger er riktig.

Grunnforhold / forurensning i grunn / arkeologi

Det forutsettes at eiendommen ikke har grunnforhold som krever spesielle sikringstiltak. Videre at det ikke eksisterer forurenset masse og fyllinger på eiendommen som utløser pålegg om opprensning, samt at det ikke foreligger arkeologiske funn som krever tiltak.

Rekkefølgebestemmelser/ ekstern infrastruktur

Det forutsettes at utbygging / utnyttelse som inntatt i denne verdivurderingen, ikke utløser kostnader knyttet til rekkefølgekrav eller ekstern infrastruktur. Eiendommen ligger inn mot vei i et etablert/ utbygd område. Slike kostnader vil eventuelt komme til fradrag i eiendomsverdien.

Tinglyste servitutter.

Eiendommens grunnbok er ikke gjennomgått. Det forutsettes at det ikke er tinglyst servitutter som har innvirkning på eiendomsverdien.

Det forutsettes at det ikke tilligger eiendommen andre avtaler som påvirker eiendomsverdien.

Påstående bygningsmasse

Verdivurderingen legger til grunn ubebygd, byggeklar tomt.

Avtaler

Verdivurderingen baserer seg på at eiendommen fritt kan omsettes i det åpne markedet, uten tilliggende leie- eller festeavtaler, dvs. som selveiet tomt.

Arealopplysninger

Alle areal er basert på Verdal kommunes karttjenester og informasjon fra oppdragsgiverne. Arealene er ikke kontrollmålt eller sjekket på annen måte.

EIENDOMMEN

Tomteareal

Eiendommens tomteareal er oppgitt til ca. 18.876 kvm, i henhold til Verdal kommunes karttjeneste. Eiendommen er ikke bebyggt.



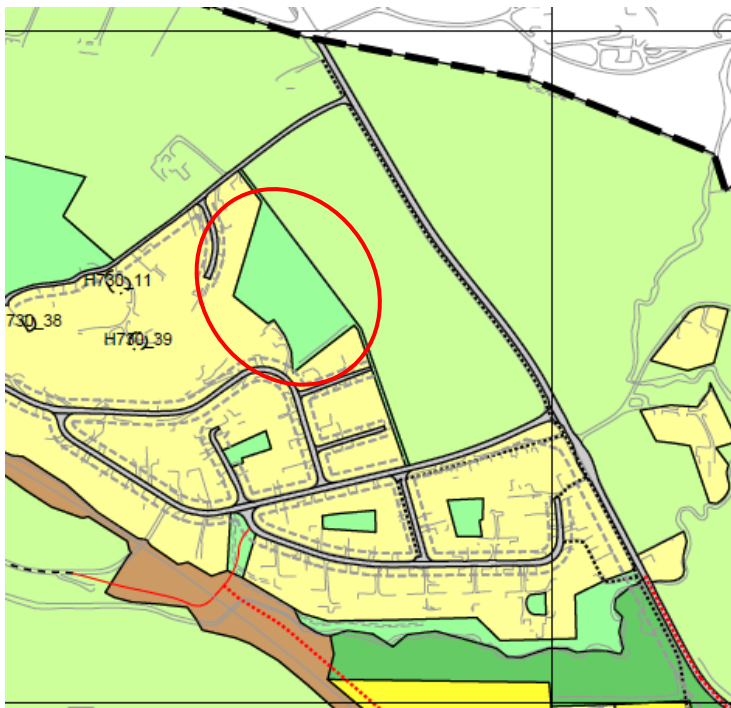
Flyfoto av eiendommen

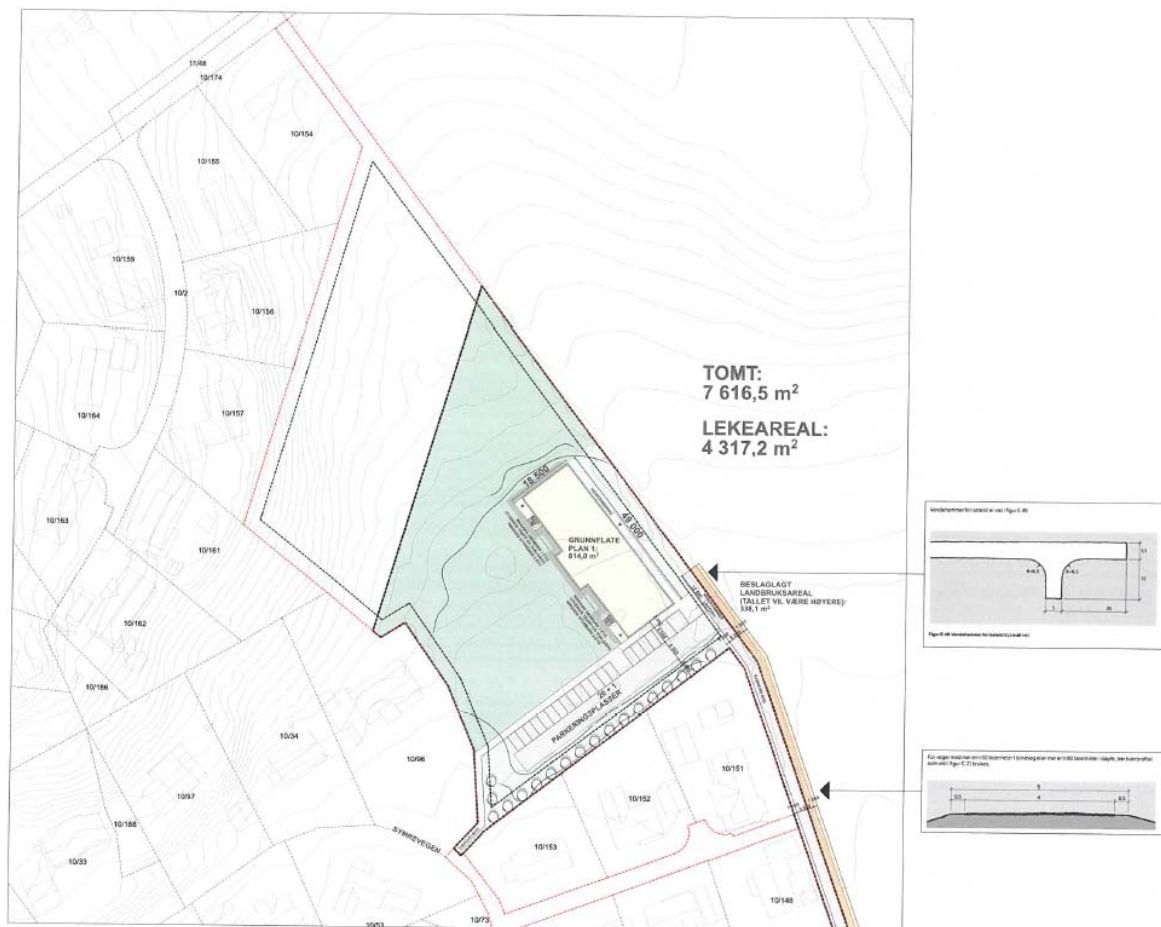
Reguleringsplaner

Eiendommen er ikke regulert, det er dermed kommuneplanens arealdel som er gjeldende.

Kommuneplanens arealdel 2017 - 2030

I kommuneplanens arealdel (KPA) ligger eiendommen innenfor grønnstruktur- friområde. Etter avtale med oppdragsgiver skal området vurderes som regulert til tjenesteyting, nærmere bestemt barnehage.





VERDIVURDERING

Metodikk for verdivurdering av tomteareal

Verdien av et tomteområde vil i størst mulig grad avhenge av type utnyttelse og hvilket volum som kan oppføres på eiendommen, hvor både planbestemmelser og eiendommens beskaffenhet kan være avgrensende i forhold til byggevolum.

Ved verdsetting av ubebygd tomteareal til næringsformål fastsettes normal eiendomsverdien ut fra hvor stor tomtebelastning et byggeprosjekt tåler pr. m² BTA. Tomtebelastningen varierer avhengig av type utnyttelse. Prosjektet kan belastes med en høyere tomtebelastning, jo høyere leie brukeren er i stand/ villig til å betale og lavere avkastningskrav utbygger/ eier legger til grunn i prosjektet.

Ved verdivurdering av tomteareal til barnehage vil prisen avhenge av størrelsen på bygget som skal oppføres, og størrelsen på barnehagen (antall barn), som også er inntekspotensialet til en barnehage. Tomteprisen vil derfor variere, men dette først og fremst pga. størrelsen på bygget som skal oppføres på tomten. Vi vurderer det dit hen at prisen på tomt med benyttelse til barnehage ikke vil variere veldig ut fra beliggenhet. Det er et begrenset antall salg, og referanser på denne type vurderinger, verdivurderingen vil derfor være noe skjønnsmessig.

Basert på flere salg av tomter benyttet/regulert til barnehage i Trondheim, har vi kommet frem til en tomtebelastning på ca. 4.500-5.000,- for gnr. 10, bnr. 2.

For et bygg på ca. 814 kvm gir dette en tomteverdi på ca. **3.600.000- 4.000.000,-**

Ta gjerne kontakt med undertegnede for eventuelle spørsmål til dokumentet, eller hvis det er ønske om en mer utfyllende gjennomgang av de forutsetninger som er lagt til grunn.

Trondheim, 16.05.2018

Ida Grønli Gran

Ida Grønli Gran
Siviløkonom/Eiendomsmegler
Tlf: 47331502
Mail: ida.gran@em1.no



Detaljregulering Brygga II

Saksbehandler: Kirstine Karlsaune E-post: kirstine.karlsaune@verdal.kommune.no Tlf.: 47471350	Arkivref: 2018/4638 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn - utgått	12.06.2018	57/18
Kommunestyre	18.06.2018	58/18

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn - 12.06.2018

BEHANDLING:

Ved votering ble rådmannens innstilling vedtatt med 8 stemmer. 1 stemte mot.

INNSTILLING:

Vedlagte planforslag, sist revidert 01.06.2018, vedtas iht. plan- og bygningslovens § 12-12.

Rådmannens innstilling:

Vedlagte planforslag, sist revidert 01.06.2018, vedtas iht. plan- og bygningslovens § 12-12.

Vedlegg:

- 1 rapp_Reguleringsplan Brygga-01-02-2018
- 2 Brygga II_01-06-2018
- 3 Reguleringsbestemmelser_01-06-2018
- 4 2018 02 01 BRYGGA2 Foreløpig utomhusplan
- 5 2008_C1-3

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Høringsuttalelser (13 stk.)

Saksopplysninger:

Sammendrag

På vegne av Stiklestad Eiendom AS har Norconsult AS utarbeidet et forslag til reguleringsplan for «Brygga II» som hovedsakelig ligger innenfor eiendommer tilhørende Stiklestad Eiendom

AS (18/12) og Ole Borgen (18/4, 18/319 og 18/334). Planens vegføring m.m. berører også kommunal grunn (18/115) samt to private eiendommer (18/6 og 18/498).

Planforslaget legger til rette for boligbebyggelse i bryggestil med 7 boenheter, med tilhørende garasjerekke og fellesarealer samt areal til allment tilgjengelig sti langs Verdalselva. Vegen Brygga, som inngår i Elvepromenaden, foreslås omlagt noe.

Komité plan og samfunn vedtok i møte den 20. mars 2018, sak 27/18, at planforslaget legges fram for høring og offentlig ettersyn, med følgende vedtak.

Det gjøres følgende endringer av planforslaget:

- *Offentlig grønnstruktur o_ GN1 med illustrert tursti forlenges sørover til kjørevegen Brygga.*
- *Overnevnte løsning anbefales/ønskes videreført nordover forbi eiendommen 18/1398 (Poltergeist MC) og eksisterende parkeringsplass, med naturlig tilkobling til eksisterende elvepromenade.*

Vedlagte forslag til detaljregulering for Brygga II, med overnevnte endringer, legges ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-10.

Planforslaget ble sendt på høring med brev datert 23.03.2018, hvor høringsfristen var satt til 7. mai 2018. Høringsfristen ble senere forlenget til 18. mai 2018.

I høringsperioden er det mottatt 13 uttalelser. Fylkesmannen, fylkeskommunen, Sametinget og Innherred Renovasjon har forslag til endringer. Naboer/gjenboere i Gamle Kongeveg, ovenfor planområdet, har flere innvendinger, frykter ras, og ber om grunnboringer. Nærmeste nabo Poltergeist MC (via advokat) foreslår at planen ikke vedtas. Grunneier Ole Borgen er imot sti langs elva pga. sine elverettigheter. Innherred Brann og Redning påpeker forhold i byggt teknisk forskrift som må imøtekommes. Trafikksikkerhetsutvalget har vurdert saken, og bl.a. kommet med råd om skilting. NVE og Rådet for likestilling av funksjonshemmede har ikke innvendinger. Nye opplysninger i saken er at det ikke er behov for trafo her, samt at det ser ut til bli plastdunker til søppel i stedet for nedgravd løsning.

Planforslaget er revidert med bakgrunn i høringsuttalelsene, men ikke alt er imøtekommet.

Samlet oversikt over endringene er gitt i saken, etter oppsummering og vurdering av uttalelser. Rådmannen vil etter en helhetlig vurdering tilrå at vedlagte reviderte planforslag vedtas.

Høring / offentlig ettersyn

Planforslaget er framlagt for høring og offentlig ettersyn i samsvar med PUK-sak nr. 27/18.

I forbindelse med høringen og offentlig ettersyn har det innkommet de uttalelser som nedenfor er gjengitt i sammendrag og kommentert:

1. Fylkesmannen i Trøndelag, 03.05.2018

Landbruk

Fylkesmannen minner om statlige planretningslinjer (SPR-BATP) hvor det vektlegges høy arealutnyttning, fortetting og transformasjon i by- og tettsteder og rundt kollektivknutepunkt. Dette er viktig for å redusere presset på jordbruksarealene rundt byen på sikt. Prosjektet er nedskalert betydelig siden 2014 (fra 16 til 7 boenheter), og kommunedelplanen angir her min. 5 boenheter per dekar. Dette tilsvarer 6 boenheter jf. tilhørende retningslinje. Fylkesmannen legger til grunn at dette faktisk blir realisert, og gir råd om at det innarbeides minimumskrav til antall boenheter som sikrer en boligtetthet i samsvar med kravene i kommunedelplanen.

Klima og miljø

Klima- og miljøavdelingen bemerker det som uheldig at kommunedelplanens byggegrense mot elva er brutt. Verdalselva er et verna vassdrag, og i kommunedelplanen ble det satt en byggegrense mot elva, bl.a. for å ivareta allmennhetens tilgang til elva. Dette ivaretas nå ved at

det er innregulert offentlig naturområde med gangsti, men vi deler bekymringen for at det her vil bli såpass trangt at området oppleves som privatisert.

Oppvekst og velferd

Barnekonvensjonens artikkel 12 sier: «Alle barn har rett til å si meningen sin, og deres mening skal bli tatt på alvor». ... Det er viktig å sikre grøntarealer og områder for å gi barn, unge og andre muligheter til fri tilgang til leik og utfoldelse i nærmiljøet godt skjermet fra trafikk, støy og annen forurensing. I tette bymessige bebyggelser må områder sikres og utformes slik at områdene blir gode å leve og bo i, bl.a. ved å sikre trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet.

Helse og omsorg

I et folkehelseperspektiv er tilgang til naturområder og turveger viktig. Innregulert offentlig grønnstruktur med tursti i plankartet sikrer allmenhetens adgang til og langs elva. Av saksframlegget går det fram at det er gjort vurderinger vedrørende eventuelle negative virkninger for allmenhetens ferdsel på grunn av liten avstand mellom turstien og bebyggelsen. Avbøtende tiltak er beskrevet i § 5.1 i bestemmelsene.

Samfunnssikkerhet

Ingen merknader.

Kommentar:

Krav om min. 6 boenheter er tatt med i § 3.1 første ledd.

Løsning for sti langs elva (§ 5.1) og forholdet til nærliggende bebyggelse (§ 3.1) er gitt i nevnte bestemmelser, som er supplert noe etter offentlig ettersyn.

Foreslått lekeplass grenser delvis til kjøreveg, men det vil bli liten trafikk i området. Støy og forurensning anses ikke relevant.

Det anses å være trygg ferdsel til barnehage, skole og fritidsaktivitet. Det er ikke fortau langs adkomstvegen Brygga, men denne har liten trafikk og det finnes alternative gangforbindelser. Det er gang- og sykkelveg mot Veita samt stier opp elvemelen fra elvepromenaden, bl.a. gjennom friområdet Hagabakken. Kommunens trafiksikkerhetsutvalg har også vurdert planforslaget.

2. Trøndelag fylkeskommune, 22.05.2018

Planområdet er et ubebygd grøntområde i dag. Selv om disponeringen av området i stor grad er tråd med kommunedelplan for Verdal by påpeker vi følgende forhold som Verdal kommune, som planmyndighet, bør særskilt ta stilling til før reguleringsplanen eventuelt blir vedtatt:

Planen må sikre tilstrekkelig areal til tursti

Området som er satt av til grønnstruktur o_GN1, skal gi rom for opparbeidelse av tursti. Reguleringsbestemmelsenes § 5.1 bør bruke skal om opparbeidelse av tursti. Bygningen er forutsatt lagt på fylling. Høydeforskjellen ned til elvekanten krever mur for å kunne gi tilstrekkelig bredde til en tursti og redusere privatisering av elvekanten. Dette blir illustrert i terrengsnittet i planbeskrivelsen. Opparbeidelse av en slik mur bør høre til byggeprosjektet og være en naturlig del av utbyggingsavtalen. Det kan også være formålstjenlig å kreve ytterligere snitt og illustrasjoner for å vise at det faktisk er rom for en fungerende elvepromenade mellom bygningene og elva.

§ 2.3 gir føringer for universell utforming i fellesbestemmelsene, men kan med fordel presiseres også i § 5.1 Bredde og kvalitet på turstien bør sikres i bestemmelsene.

Planforslaget har flyttet byggegrense for garasjetomta svært nært elvepromenaden. I tillegg åpner planen for at deler av boligene kan gå utover byggegrensene. På et generelt grunnlag er det uheldig at boder, svalganger, heis- og trapperom, balkonger og fellesrom som tilhører bygningen kan gå utenfor byggegrensene. Konkret fører dette til at eksempelvis balkonger vil komme tett inn på elvepromenaden. Planbeskrivelsen illustrerer situasjonen ved hjelp av et terrengsnitt som viser det «beste» tverrsnittet. Et tilsvarende snitt gjennom det trangeste tverrsnittet ville vist at balkong ligger helt i formålsgrensen mot elvepromenaden i nord.

Grøntområder felles for allmennheten

Hele planområdet er grøntområde åpent for allmennheten i dag. I vårt høringsbrev til varsel om oppstart påpekte vi at areal som ikke reguleres til bolig må bli regulert til friområder tilgjengelig for allmennheten. Planforslaget følger ikke opp dette, men regulerer grøntområde f_BLK1, til lekeplass «felles for planområdet». Om grøntarealet ikke skal være et kommunalt friområde må bestemmelsene sikre at det blir opparbeidet med en offentlig karakter som inviterer til allmenn bruk, og at inngjerding ikke tillates.

Vannforvaltning:

Planforslaget påvirker ikke den økologiske tilstanden i vesentlig grad. Regional vannforvaltningsplan stiller konkrete miljømål for alt vann i Trøndelag. ... Verdalselva har miljømålet «god økologisk tilstand». Vi kan ikke se at foreslått utbygging av nye boliger kan påvirke den økologiske tilstanden i vesentlig grad. Elvestrekningen ser fra før ut til å være forbygd og erosjonssikret. Eventuelle nye tiltak langs elva som f.eks. ytterligere erosjonssikring eller graving bør imidlertid gjennomføres på en miljømessig gunstig måte.

Kulturminnevern:

Ingen konflikt. Det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt automatisk fredete kulturminner. Den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven er ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelse § 2.5. Tiltaket kommer ikke i konflikt med nyere tids kulturminner av regional eller nasjonal verdi.

Kommentar:

Bestemmelse er endret slik ift. fylkeskommunens innspill:

§ 2.7: Rekkefølgebestemmelsen er supplert med sti.

§ 3.1: Andre ledd er supplert med minste avstand mellom balkong og nabogrense på 0,5 meter.

§§ 3.1 og 3.2: Siste ledd (om mur) er tilføyd.

§ 5.1: Det er brukt «skal» om opparbeidelse av tursti og bredden er satt til minst 1,0 meter.

Det er samtidig gitt bestemmelser ift. etablering av tursti nært elva.

Det er ikke krevd ytterligere snitt og illustrasjoner.

Det synes ikke rimelig å gi bestemmelse som krever at et privat friområde blir opparbeidet med en offentlig karakter som inviterer til allmenn bruk. Å ev. sikre allmenn ferdsel på privat grunn kunne eventuelt vært tema i utbyggingsavtalen. Kommunen har nylig oppgradert Moparken og er ikke innstilt på å ha noe ansvar her. Kommunalt friområde Hagabakken ligger like øst for planområdet.

At inngjerding ikke tillates er ikke tatt inn i bestemmelsene, da det synes lite hensiktsmessig å forby gjerde mellom lekeplass og kjøreveg, selv om et gjerde i større grad vil synliggjøre at dette er privat område.

Vannforvaltning og økologisk tilstand: Rådet fra fylkeskommunen er tatt inn i bestemmelsene.

Aktsomhetsplikten ift. kulturminner forutsettes fulgt opp av tiltakshaver.

3. Sametinget, 25.04.2018 (uttalelse om samiske kulturminner)

Sametinget har ingen kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget, men minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene, og de foreslår følgende tekst:

«Kulturminner og aktsomhetsplikten. Om noen under arbeid skulle oppdage spor etter eldre aktivitet, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette videreformidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.»

Sametinget minner også om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Kommentar:

Nevnte forhold anses ivaretatt i bestemmelse § 2.5, selv om ordlyden er noe annerledes.

Aktsomhetsplikten forutsettes fulgt opp av tiltakshaver.

4. NVE, 19.04.2018

Etter det NVE kan se av det tilsendte planmaterialet er prosjektet nå vesentlig nedskalert fra opprinnelig plan fra 16 til 7 boenheter og etasjeantallet er redusert fra 3 til 2. Med tanke på forholdet til opplevelsesverdiene tilknyttet vassdraget for allmenheten synes dette positivt. NVE har derfor ingen innvendinger til planforslaget slik det nå framstår.

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

5. NTE Nett AS, 05.04.2018

Ettersom planen er endret til 7 boenheter, kan vårt innspill om strømforsyning være endret. Dette til info. Vår detaljplanlegging er ikke ferdig utarbeidet på dette tidspunktet.

Kommentar:

Tiltakshaver har tatt opp overnevnte med NTE, og det blir ikke behov for ny trafo. Areal til energianlegg (trafo) med tilhørende fareområde høyspenningsanlegg er tatt ut av planen.

6. Innherred Renovasjon IKS (IR), 27.04.2018

Felles nedgravd renovasjonsanlegg i tilknytning til Brygga II er uheldig. Et nedgravd fellesanlegg bør ha ca. 25 brukere. IR foretrekker en slik løsning, men her vil det bli vanskelig å få eksisterende beboere til å gå/frakte avfallet sitt i motsatt retning av utfartsvegen i området. I dette tilfellet frykter IR at det blir bare ca. 10-12 brukere og det er lite tilfredsstillende. Alternativet er bunntømte containere eller vanlige avfallsdunker. Vanlige dunker er heller ikke noe godt valg da det ikke er forskjønnende og representerer større brannfare enn containere av metall. [Bunntømte containere](#) er ikke like fine og tilfredsstillende ikke universell utforming.

IR har i dag utfordringer med avfallshåndteringen i heile Veita-området. Dette gjelder henting av avfall, rygging på smal veg i boligfelt og at vanlige dunker er en potensiell brannkilde. I dette prosjektet ser IR for seg en felles nedgravd avfallsløsning i krysset Gamle storgata og Smedveita

(ved vaskeriet). Da kan en enklere få med seg de eksisterende beboerne til å bruke et slikt anlegg, men dette er en utfordring mht. byggeteknisk forskrift om avstand fra boenhet til avfallsanlegg og etablering av avfallsanlegg på privat grunn.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering. Kommunen har senere fått opplyst at det planlegges plastdunker. Areal til renovasjon er justert noe etter at areal til trafo er tatt ut.

Kommunen ønsker ikke å avvike det som er angitt som preakseptert ytelse (ytelse angitt av Direktoratet for byggkvalitet, og som vil oppfylle, eller bidra til å oppfylle, ett eller flere funksjonskrav i byggeteknisk forskrift) i veiledning til [Byggeteknisk forskrift TEK 17 § 12-12 andre ledd](#). Dvs. at felles avfallssystem for boliger med krav om tilgjengelig boenhet kan ligge maks 100 meter fra boenhetens inngangsdør.

7. Innherred Brann og Redning, 24.04.2018

Krever at utbygger sørger for at det etableres tilgang på slukkevann, nærmeste brannkum ligger i dag 230 meter fra tomtearealet som skal bebygges, vi viser her til veiledningen til TEK 17 og våre rammebetingelser hvor det klart fremkommer at det må etableres brannkum innenfor en avstand på 25-50 meter fra inngangen til hovedangrepsvei.

Vi viser ellers til brannvesenets rammebetingelser ved byggesøknader.

Kommentar:

Krav i byggeteknisk forskrift forventes fulgt opp av tiltakshaver ved søknad om tiltak.

8. Rådet for likestilling av funksjonshemmede

Rådet har ingen kommentarer til planforslaget.

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

9. Trafikksikkerhetsutvalget

Kommunens trafikksikkerhetsutvalg har i møte den 29.05.2018 gitt slik uttalelse:

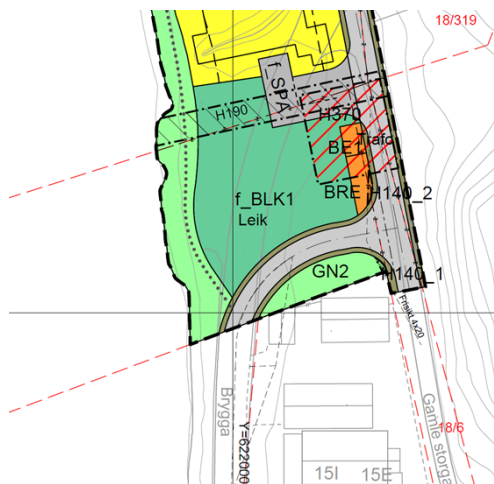
Av de to vurderte plankartene foretrekkes den versjon der arealet til GN2 er minst (opprinnelig versjon?). Utvalget er mer bekymret for friområde på begge sider av vegen enn at frisktlinjen for utkjørsel blir delvis brutt av uthuset. Da tar vi mest hensyn til myke trafikanter og barn.

For å unngå bilkjøring til området, unntatt kjøring til eiendommene, bør det vurderes skilting i starten av kommuneveg Brygga. For eksempel skilting med innkjøring forbudt med unntak for kjøring til eiendommene. Vegene Brygga anses også som del av elvepromenaden som med fordel benyttes som turveg.

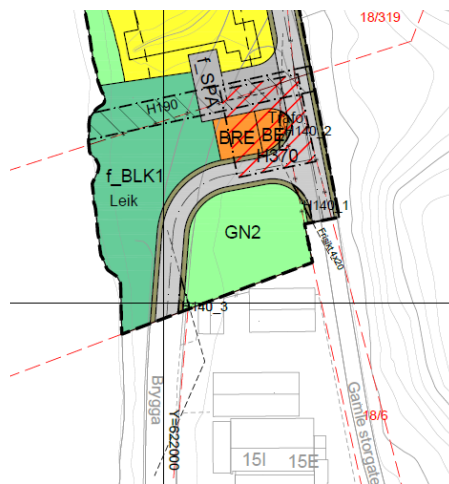
Opparbeidelsen av turveg på området o_ GN1 kan med fordel opparbeides slik at den utgjør et fysisk skille mellom leikeplass og elva, der skille også kan fungere som en sikring mot elva.

Kommentar:

Kartene Trafikksikkerhetsutvalget fikk framlagt hadde ulike løsninger i sør, se utsnittene nedenfor:



Høringsversjon med frisiktlinjer inntegnet.



Alt 2. (forkastet før behandling).

Begge kartene viser frisiktlinjer (4 x 20 m) i avkjørsel fra naboprosjektet Brygga 15 sør for planområdet. Søppelskuret til Brygga 15 berører frisiktsonen i dag, og situasjonen blir ikke bedre ved omlegging av vegen Brygga. Alt. 2 ivaretar slik frisikt, men da deles grøntområdet i to omtrent like store areal. Dette kunne vært løst ved samarbeid om renovasjonsløsning i f.eks. felt GN2, men slik endring av planen krever ny høring. Kommunen tar til etterretning at Trafikksikkerhetsutvalget synes høringsforslaget er best av de to alternativene.

10. Ole Borgen (delvis grunneier), 14.05.2018

Det er ikke ønskelig fra min side (grunneier) at det skal anlegges sti/promenade ved elvebredden som på det skisserte forslaget. Dette pga. min og framtidens bruk av elva og elveretten som jeg besitter blir forringet.

Kommentar:

Etablering av sti forutsetter enighet med grunneier, og mesteparten av foreslått stistrekning eies av Borgen, resten av Stiklestad Eiendom AS. Borgen har søkt om fradeling av grunn innenfor planområdet, men avventer planavklaring. Kommunen antar at elverettighetene kan ivaretas gjennom avtale med grunneier, og at det forhåpentligvis er mulig å finne en løsning.

11. Advokat Theo Dretvik pva. Poltergeist MC (nabo på 18/1398), 16.05.2018

Poltergeist MC etablerte seg på nabotomten til omsøkte eiendom allerede i 1985, og har etter hvert kjøpt både bygningsmasse og deler av omkringliggende areal, i tillegg til at de fester noe areal. Poltergeist MC er en motorsykkelklubb, og deres eiendom brukes som klubbhus for mc-klubben, noe som igjen tilsier et vesentlig annet støynivå og bruk enn det man kan forvente fra eiendommer avsatt til bolig o.l. Dette er ikke hensyntatt i omsøkte plan.

Nedbygging av grøntareal:

Da kommuneplan for Verdal ble vedtatt ble det brukt som argument for å godkjenne omregulering av området fra friområde til boligformål at vedkommende område allerede var privatisert av Poltergeist MC og lite tilgjengelig for allmennheten. Dette er uriktig da vedkommende område i dag er tilrettelagt og brukt av allmennheten, og slik har det vært i de siste 10-15 årene. Det er satt ut benker, gresset er klippet og området fremstår som en park, og en naturlig fortsettelse av Hagabakkan og da et sentrumsnært grøntareal ved Verdalselva. Området brukes både av allmennheten generelt, men også av barnehager, skoleklasser, russ, m.v. og en kan da ikke forstå at kommunen ønsker å nedbygge et slikt friområde for å kunne sette opp 7 leiligheter og med det ødelegge parken og stenge tilgangen til elva for allmennheten.

Til pkt. 2.2 Trafikksituasjon:

Ombygging av Jektvegen bes forklart/utredet nærmere.

Til pkt 2.6: Grunnforhold:

I søknaden vises det til en rapport fra 2014 utarbeidet av Multiconsult som grunnlag for å påstå at grunnforholdene er tilfredsstillende for omsøkte leilighetskompleks og garasjebygging, men en kan ikke se at den omfatter gjeldende eiendom, i tillegg til at rapporten må anses som utdatert. Nye undersøkelser må gjøres før detaljreguleringsplanen eventuelt kan godkjennes.

Til pkt 2.7 jf. pkt 4.1: Flom og bebyggelsen:

Omsøkte plan beskriver nødvendig oppfylling på 1,5 meter på nedsiden mot elvekanten for å nå nødvendig kote +3,5 ifb. flomsikring. Tilsier det en ombygging/endring av elvekanten?

Omfanget og virkning av inngrepet kommer ikke frem, og det må det før planen ev. kan godkjennes da bl.a. NVE har uttalt at omlegging av elvekanten ikke er ønskelig. Det vises til NVEs nylig utsendte klimaprofil for Midt-Norge, hvor det bl.a. fremkommer anbefalinger om at nybygging ikke bør foregå ved og nært vassdrag. NVE har også generelt uttalt at utbygging i størst mulig grad må styres utenom fareområder. Der dette ikke er praktisk mulig, må det fastsettes hensynssoner med bestemmelser som ivaretar sikkerheten i samsvar med byggt teknisk forskrift (TEK17). Private planleggere og kommunene må utrede flom- og skredfare som en del av ROS-analysen, og innhente sakkyndig bistand når det er nødvendig. NVEs retningslinjer «Flaum- og skredfare i arealplanar» beskriver hvordan dette bør gjøres. Kommunen har ansvaret for at farene er kartlagt, vurdert og tatt tilstrekkelig hensyn til når planer vedtas.

Til pkt 2.8 og pkt 4: Planstatus samt målsetting av bebyggelse m.v.:

Etterlyser tallfesting av størrelse på bygg og plassering av bygg, sett oppimot veg og elv, da ingen av tegningene er i målestokk. Leilighetsbygget er løst beregnet til 500 m², mens garasjebygget ikke er beregnet. En har vært i kontakt med Stiklestad Eiendom for å få en nærmere beskrivelse av bygg, størrelse og byggenes plassering på tomten, men de ønsker ikke å svare på det. Dette gjør at man per i dag ikke har nok kunnskap om bygg og plassering på tomten, og da om det faktisk er plass til ønsket bebyggelse innenfor gitt regelverk, om elvebredden vil bli berørt og i så fall hvordan, eller om at det ifb. byggesøknad igjen kommer krav om ytterligere dispensasjoner fra regelverk og planer slik som i planprosessen. Videre står det under Leke- og uteoppholdsareal: «Det skal settes av minimum 50 m² pr. boenhet til lek og uteopphold». En kan ikke se hvor dette er tenkt plassert på omsøkte eiendom. Lekeplassen, hvor er den? Iht. pkt. 4.2 er den plassert sør for byggeområdene, altså ikke på omsøkte tomt, noe som gjør av barna ikke har lekeplass i tilknytning med den leiligheten de bor i. Dette er i strid med kommunedelplanen.

Til pkt 4.6: Avvik fra overordnet plan:

Advokaten synes å mene at flere avvik fra kommunedelplanen er så vagt omtalt at konsekvensene også blir uklare. Det stilles spørsmål ved hva som er ment med «mindre justeringer og tilpasninger av formålsgrensene» samt at det ikke er behov for «vesentlige terrenginngrep». Hvilke terrenginngrep som planlegges er særlig interessant mht. at det planlegges tursti ned mot elvekanten, nedenfor leilighetskomplekset. Flere avvik fra kommunedelplanen tyder også på at det ikke er plass nok til prosjektet. Dette medfører at unntaksbestemmelser ift. plan- og bygningsloven benyttes både mht. å bygge ved elv, nært mot annet bygg og nært veg, noe som må anses som meget uheldig. Det ser ut som garasjebygget er plassert helt inntil tomtegrensen mot Poltergeist MC, dvs. med liten avstand mellom klubbhus og garasjeanlegg. Plassering, størrelse og konsekvenser for nabo Poltergeist MC er for dårlig redegjort for.

Til pkt 5: Konsekvenser av planforslaget.

Det fremheves her at nedskaleringen av boenheter tilsier at de negative effektene blir vesentlig redusert. En kan ut i fra omsøkte plan ikke se dette da omsøkte areal på samme måte som tidligere blir fylt opp og hele grøntarealet som er der nå nedbygges og privatiseres. Utsikten og tilgjengeligheten fra Hagabakkan blir helt stengt. I tillegg tilkommer et udefinert garasjeanlegg plassert tett opp mot klubbhuset til Poltergeist MC uten at konsekvensene av dette er vurdert, ei heller ift. brannsikring, støy o.l. En drøfting av konsekvensene helt klart burde ha blitt foretatt.

Konklusjon:

Vedtagelse av omsøkte plan vil innebære en nedbygging og privatisering av et av de fineste og mest sentrumsnære grøntområdene langs Verdalselva, og det må sies at å vedta nedbygging av slike grøntarealer, selv med grunnlag i allerede vedtatt kommuneplan, ikke akkurat kan anses å være i tråd med samtidens tanker omkring folkehelse, natur og allmennhetens tilgang til slike områder, hva folk flest i Verdal ønsker seg, og det hele fremstår dermed som kortsiktig og lite gjennomtenkt.

Planen fremstår som altfor vag og generell med lite og ingen detaljer om faktiske forhold, og fyller da ikke kravene til detaljplan iht. plan- og bygningsloven § 12-3. Og det lille som kommer fram av reelle konsekvenser er stort sett brudd på allerede vedtatt arealplan eller som krever bruk av unntaksbestemmelsene i plan- og bygningsloven, og når bruddene på plan og lovverk heller ikke er konkrete men vage og løst formulert, risikerer man å kunne vedta noe man ikke aner konsekvensene av. En anbefaler at omsøkte planforslag, forslag til detaljregulering Brygga II, ikke godkjennes.

Kommentar:

Advokaten viser hovedsakelig til punkt i planbeskrivelsen.

Sakspapir med vedlagt plankart, bestemmelser og illustrasjoner fulgte også saken.

Det er ikke registrert tinglyst feste (leie) av nabogrunn, så hvilket areal dette gjelder er ukjent for oss. Grunneier Ole Borgen har imidlertid søkt om fradeling av p-plass nord for MC-bygget.

MC-klubbens ev. støyende aktivitet omfattes trolig ikke av støyretningslinje T-1442, og kommunen har ikke ansett boligformål som uegnet på nabotomta.

Vi har ingen kommentar til tidligere bruk av området sør for MC-bygget, men i kommunedelplanen ble det avsatt til boligformål. Ved omdisponering av friområder burde en funnet et erstatningsareal, men mesteparten av elvestrekningen er allerede tilgjengelig for allmennheten, og kommunen har nylig oppgradert Moparken. Kommunen ønsker ikke å stenge tilgangen til elva for allmennheten. Stien skal sikre slik tilgang.

Ny vegsituasjon er vist i planen. Dagens situasjon er også synlig i plankartet.

I planforslaget har Jektvegen vegformål med bredde 3,5 meter. Asfaltert dekke er nevnt i omforent utbyggingsavtale, som skal på offentlig ettersyn før den kan godkjennes av kommunestyret.

Grunnforhold: Kommunen har tillit til den fagkyndige vurderingen fra Multiconsult, og grunnforholdene har ikke endret seg siden rapporten ble laget i 2014. Den var utarbeidet ifb. et mindre prosjekt på samme areal. Krav om geoteknisk prosjektering er tilføyd i bestemmelsene.

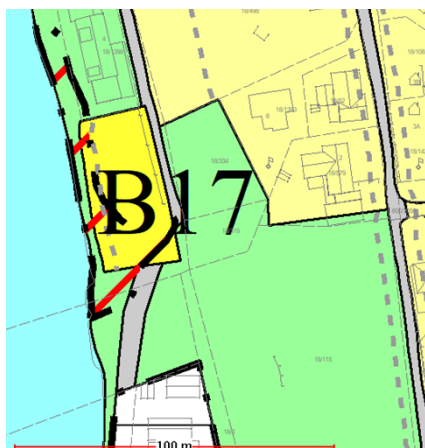
Flom og bebyggelsen: Nødvendig oppfylling ift. boliger og garasje bør skje innenfor gule formål, men det vil også bli behov for terrengarbeid i forbindelse med tilrettelegging av lavereliggende sti og ev. mur mellom boligene og stien. Det kan også tenkes at lekeplassen heves noe. Tilrettelegging av stien vil berøre elvekanten. NVE har denne gang ikke hatt innvendinger til planforslaget.

Hensynssone fareområde flom er ikke vist, da krav om min. kotehøyde anses tilstrekkelig. Kommunen mener flom- og skredfaren er tilstrekkelig vurdert og hensyntatt. Bestemmelsene er supplert med krav om geoteknisk prosjektering.

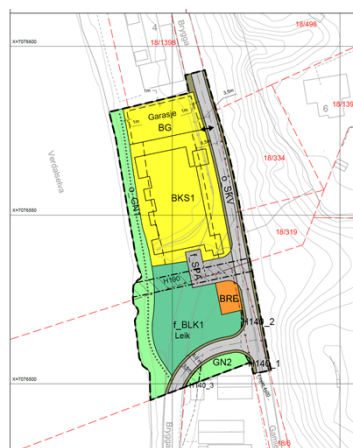
Det er beklagelig om planforslaget har vært vanskelig å forstå, og kommunen har også forsøkt å svare på spørsmål i høringsperioden. Plankartet er ikke målsatt, men det har rutenett med koordinater, målelinjal samt kartmålestokk 1:500 (A3). Dvs. at utskriften skal bli i målestokk 1:500 ved utskrift i 100 % størrelse eller aktuell størrelse. Både byggehøyder og plassering av bebyggelsen går fram av planforslaget. Planen gir de ytre rammene for framtidig bebyggelse, og det er ikke nødvendig å legge ved byggetegninger.

Lekeplassen har påskriften f_BLK1 Leik, og vil bli en del av boligtomta.

Avvik fra reguleringsplanen er også omtalt i kommunens sakspapir. Ved å sammenligne kommunedelplanen (se kartutsnitt under) og planforslaget er det mulig å se hva som menes med «mindre justeringer og tilpasninger av formålsgrensene». Kommunedelplanen viste boligformål delvis over eksisterende veg (Brygga, Jektmelen), og det har planforslaget ryddet opp i.



Utsnitt av gjeldende kommunedelplan.



Planforslag rev. 1. juni 2018.

«Vesentlig terrenginnngrep» brukes bl.a. i plan- og bygningslovens § 20-1 k), og berører hvilke fyllings- og planeringstiltak som er søknadspliktige. Grensen for hva som ikke er søknadspliktig går nærmere fram av SAK10 § 4-1 bokstav e) nr. 7. I tettbygd strøk må slikt tiltak ikke avvike mer enn 1,5 m fra opprinnelig terrengnivå. På eiendom for rekke- eller kjedehus er grensen maks 0,5 meter avvik. I plansammenheng brukes «vesentlig terrenginnngrep» ofte om forhold som ikke har betydning for noen. Vi antar det er det siste konsulenten her har ment.

Garasjer: Se plankart samt § 3.2 i bestemmelsene. Plankartets byggegrense er lagt 1,0 m fra nabogrense mot Poltergeist. Dvs. at garasjebygget må lokaliseres minst 1 m fra nabogrensen.

Kommunen mener konsekvensene av planen er godt nok belyst. Utsikten fra Hagabakken blir nok berørt, men tilgjengeligheten mellom Hagabakken og friområdet vil bestå.

Ytre rammer for garasjebygget, både plassering og høyde, er gitt i plankart og bestemmelse § 3.2. Brannhensyn tas ved prosjektering av bygningene. Støy er ikke ansett som noe problem.

Kommunen mener planforslaget oppfyller plan- og bygningslovens krav til en detaljregulering. Planforslaget følger opp kommunedelplanens intensjon om boligformål her, på det relativt smale arealet mellom elva og Jektmelen.

12. Veronica Myrvold og Roger Sundseth (nabo/gjenboer på 18/1393), 23.04.2018
Naboene vedlegger kopi av sin forhåndsuttalelse, stiller div. spørsmål og krever bl.a. grunnboring. De ser at det ikke skal bygges med parkeringskjeller, men spør om det er tatt i betraktning at bygget må opp på mye større kotehøyde enn det nivået Poltergeist står på i dag. De etterlyser svar på hva som skjer om det blir ras her, hvem betaler dette hvis det raser nå eller om 10 år? De mener rasfaren må tas i betraktning, da de ikke ser bort ifra at noe slikt kan skje her. Kanskje må det opp en støttemur, hvis det skal bygges? De ber om at det kreves ny grunnboring her, detaljert grunnboring.

Forhåndsuttalelsen omfattet spørsmål og bekymring ift. grunnforhold og ev. jordskredfare i den bratte skråningen ovenfor byggeprosjektet. Det vises til erfaringer ifb. div. tiltak (lyktestolper, garasjebygging, trefjerner, vibrasjoner ifb. utbygging av Brygga 15) samt at området langs elva er oppfylt flere ganger pga. at massene har seget unna mot elva. Det stilles spørsmål ang. høyde av bygget samt høyde ift. flomfare. De er bekymret for om det er plass til uteplass i prosjektet. Det vises til at NVE har nektet utbygging i elveløpet, og hvor skal da elvepromenaden legges. De etterspør P-plass for de som bruker elvepromenaden, samt stiller spørsmål ift. trafikksituasjonen for bl.a. barn og unge som ferdes her.

Kommentar:

Forhåndsuttalelsen er oppsummert og kommentert/besvart i planbeskrivelsen på side 14.

Flomfaren er vurdert og min. golvnivå i første etasje er gitt i bestemmelsene. Med bakgrunn i kun høydekurver er det vanskelig å si om dette er høyere enn for nabohuset.

Fordeling av ansvar ifb. eventuelt ras er ikke noe kommunen ser behov for å sjekke rettspraksis på, da det her er gitt en fagkyndig vurdering kommunen har tillit til. Bestemmelsene er supplert med krav om geoteknisk prosjektering.

13. Heidi Kvam (nabo/gjenboer på 18/82), 18.05.2018
Kvam viser til tidligere kommunikasjon og svar gitt i detaljreguleringsplan.
Hun krever at det blir utført grunnboringer før prosjektet settes i gang, og også befarings av overliggende eiendommer i forhold til ev. skade på disse.

Hva er forandret siden forrige behandling av prosjektet ift. forringelse av friområdet Hagabakkan og inngangen til elvepromenaden? Det er nedskalert, men det forringer fremdeles verdien av Hagabakkan og inngangen til elvepromenaden.

Verdal kommune omregulerte for noen år siden området til friområde, og ved ny byplan blir området omregulert til boligformål. Det stilles spørsmålstegn ved om ansvarlig behandler har kontroll på hva de driver med.

Kommunen har brukt store summer av felleskassen på å ruste opp elvepromenaden, og da stilles det spørsmålstegn med at det ikke er ønskelig med parkeringsmuligheter i området for brukere av promenaden. Den blir lite tilgjengelig for mennesker med nedsatt bevegelsesevne.

Garasje mellom anlegg og Poltergeist som støyskjerm? Har forslagstiller hørt støyen fra en Harley som starter opp eller ruses opp under mekking? Vi har hus imellom oss og Poltergeist, og det skjermer lite for støy. Hvorfor legge opp til noe som det garantert blir konflikt av?
Bemerk: Poltergeist er velkommen i området!

Er det plass til det som er planlagt innenfor planområdet?
Hvilke konsekvenser får det for utbygger hvis de (igjen) går utenom sine områder?

Lekeplass: Ta en tur til Reinsholm, til de «fantastiske» lekeplassene utbygger har ordnet der.

Påminner atter en gang ansvarlige i kommunen det ansvaret de sitter med ift. forvaltning av bynære grøntområder, tilganger til elva og forvaltning av Verdalselva som er et verna vassdrag!

Kommentar:

Bestemmelsene er supplert med krav om geoteknisk prosjektering.

Om planen forringer Hagabakken og «inngangen» til elvepromenaden blir en skjønnsmessig vurdering. Elvepromenaden starter forøvrig mye lenger oppstrøms elva, ved gården Bjartnes.

Det stemmer at arealet langs elva har vært avsatt til friområde i flere år, men det er mulig å endre på arealbruken. Omdisponering av friområde til utbyggingsområde skal ikke være enkelt. Omdisponeringen er avklart på overordna plannivå.

Eventuell parkering for de som bruker elvepromenaden er vurdert ved første gangs behandling.

Garasjer blir ofte brukt som støyskjerm, men i denne saken har vi fått inntrykk av at den er plassert der etter dialog mellom utbygger og Poltergeist. Støy fra motorsykler antas å oppstå så sporadisk at det ikke vil være et større problem her enn andre steder.

Plankartet viser at det med foreslåtte avvik fra overordna plan er plass nok til det som er planlagt, selv om planlagt omlegging av veg gir noe dårligere frisikt fra en eksisterende avkjørsel. Det er knyttet noe usikkerhet til utforming av stien, da arealet er smalt og ligger nært elva. Minimum bredde på stien er nå satt til 1,0 meter.

Avvik fra en vedtatt reguleringsplan må behandles som dispensasjon, og det skal ikke være enkelt å få det.

Lekeplassene på Reinsholm er planavklart, og der er det også en større park (Ebba Astrups park).

Endringer etter høring / offentlig ettersyn

I samråd med tiltakshaver er det etter høring og offentlig ettersyn gjort følgende endringer i plandokumentene:

Planbeskrivelse

Ikke endret.

Plankart

Område for trafo med tilhørende fareområde er tatt ut og renovasjon er forskjøvet noe.

Flere forhold er målsatt.

Frisiktlinje er inntegnet, selv om denne er brutt av søppelskur.

Bestemmelser

§ 3.3 Energianlegg (trafo) med tilhørende fareområde høyspenningsanlegg (§ 6.3) er tatt ut.

§ 2.1: Det er stilt krav om geoteknisk prosjektering før tillatelse til tiltak gis.

§ 2.7: Rekkefølgebestemmelsen er supplert med sti.

§ 3.1: Første ledd er supplert med krav om minst 6 boenheter.

§ 3.1: Andre ledd er supplert med minste avstand mellom balkong og nabogrense på 0,5 meter.

§§ 3.1 og 3.2: Siste ledd (om mur) er tilføyd.

§ 3.3: Det er gitt mulighet for innbygging av søppeldunker.

§ 5: Overskriften er supplert med o_GN2.

§ 5.1: Det er brukt «skal» om opparbeidelse av tursti og bredden er satt til minst 1,0 meter. Det er samtidig gitt bestemmelser ift. etablering av tursti nært elva.

Vurdering sluttbehandling:

Det er mottatt 13 uttalelser ifb. offentlig ettersyn. Fylkesmannen, fylkeskommunen, Sametinget og Innherred Renovasjon har forslag til endringer. Naboer/gjenboere i Gamle Kongeveg, ovenfor planområdet, har flere innvendinger, frykter ras, og ber om grunnboringer. Nærmeste nabo Poltergeist MC (via advokat) foreslår at planen ikke vedtas. Grunneier Ole Borgen er imot sti langs elva pga. sine elverettigheter. Innherred Brann og Redning påpeker forhold i byggeteknisk forskrift som må imøtekommes. Trafikksikkerhetsutvalget har vurdert saken, og bl.a. kommet med råd om skilting. NVE og Rådet for likestilling av funksjonshemmede har ikke innvendinger. Nye opplysninger i saken er at det ikke er behov for trafo her, samt at det ser ut til bli plastdunker til søppel i stedet for nedgravd løsning.

Planforslaget er revidert med bakgrunn i høringsuttalelsene, men ikke alt er imøtekommet.

Planforslaget følger opp kommunedelplanens intensjon om boligformål her, på et relativt smalt areal mellom elva og Jektmelen.

Etter en samlet vurdering tilrår Rådmannen at vedlagte reviderte planforslag vedtas.

Saksprotokoll og sakspapir 1. gangs behandling 20.03.2018, KPS-sak 27/18

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn - 20.03.2018

BEHANDLING:

Ved votering ble rådmannens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

VEDTAK:

Det gjøres følgende endringer av planforslaget:

- Offentlig grønnstruktur o_GN1 med illustrert tursti forlenges sørover til kjørevegen Brygga.
- Overnevnte løsning anbefales/ønskes videreført nordover forbi eiendommen 18/1398 (Poltergeist MC) og eksisterende parkeringsplass, med naturlig tilkobling til eksisterende elvepromenade.

Vedlagte forslag til detaljregulering for Brygga II, med overnevnte endringer, legges ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-10.

Rådmannens forslag til vedtak:

Det gjøres følgende endringer av planforslaget:

- Offentlig grønnstruktur o_GN1 med illustrert tursti forlenges sørover til kjørevegen Brygga.
- Overnevnte løsning anbefales/ønskes videreført nordover forbi eiendommen 18/1398 (Poltergeist MC) og eksisterende parkeringsplass, med naturlig tilkobling til eksisterende elvepromenade.

Vedlagte forslag til detaljregulering for Brygga II, med overnevnte endringer, legges ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-10.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse rapp_Reguleringsplan Brygga-01-02-2018
- 2 Plankart Brygga II 2018-02-02
- 3 Reguleringsbestemmelser_09-03-2018
- 4 2018 02 01 BRYGGA2 Foreløpig utomhusplan
- 5 2008_C1-3 Fotomontasje

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Varsel om planoppstart i 2017
- [Geotekniske vurderinger \(Multiconsult, 20.05.2014\).](#)
- [Kommunedelplan Verdal by, vedtatt 29.05.2017.](#)
- Sakspapir KPS 16.09.2014, [sak 55/14](#) (avvist planforslag Brygga II).
- Sakspapir behandling av innbyggerinitiativ Brygga II - kommunestyresak 80/14.

Saksopplysninger:

Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Norconsult pva. Stiklestad Eiendom AS.

Planforslaget legger til rette for oppføring av et leilighetsbygg i 2 etasjer med 7 leiligheter, tilhørende garasjebygg og fellesarealer samt sti langs elva.

Foreslått detaljregulering omfatter areal avsatt til framtidig boligformål B17 i kommunedelplan for Verdal by, vedtatt 29.05.2017, samt noe tilgrensende areal til adkomst inkl. omlegging av veg, parkering, lek/uteopphold, renovasjon, trafo samt areal for tursti langs elva.

Et tidligere planforslag med 16 boenheter ble avvist ved andre gangs behandling i Komité plan og samfunn 16.09.2014, sak 55/14. Prosjektet er nå redusert i omfang og høyde.

Tiltakshaver har nedskalert og justert planene i et forsøk på å imøtekomme MC-klubbens synspunkter, men det har ikke lyktes å komme opp med et forslag som klubben har kunnet akseptere. Ved plassering av bebyggelsen er det også tatt hensyn til tidligere innvendinger samt eksisterende overvannsledning sør i planområdet.

Planområdet

Planområdet er på ca. 2,9 daa og ligger ved Verdalselva i Verdal sentrum, med adkomst via Veita. I nord avgrenses planområdet av tidligere slakteri som nå disponeres av motorsykkelklubben Poltergeist MC. Mot øst ligger det kommunale friområdet Hagabakkan. Planområdet er tilnærmet flatt og det meste av arealene ligger på kote +2,5 til +3,0 m.o.h. Skråningene ned mot elva består av steinfylling og noe vegetasjon. Området har gode sol- og utsiktsforhold. Det er korte avstander til skole, barnehager, butikker, kulturtilbud og friområder. Eiendommer som berøres av planforslaget er listet opp i planbeskrivelsen.

Planstatus

Kommunedelplan for Verdal by 2017-2030, vedtatt 29.05.2017, gjelder. Foreslått boligformål (gul farge) er i samsvar med avsatt framtidig boligformål område B17 i kommunedelplanen.

Foreslått lekeplass og grønnstruktur omfatter avsatt friområde i kommunedelplanen, men eierform (offentlig eller felles/privat) er ikke avklart i overordna plan. Det forutsettes vegomlegging.

Det er plankrav (krav om reguleringsplan) for mer enn fire boenheter.

Det er krav om minimum 5 boenheter per daa. Min. 6 boenheter er veiledende.
Det skal settes av minimum 50 m² pr. boenhet til lek og uteopphold.
Det er krav om minimum 1,2 bilplasser og 2,0 sykkelplasser pr. boenhet.
Byggehøyde skal fastsettes i detaljregulering.

Forhold til KU-forskriften

I forbindelse med oppstartsmøtet ble det avklart at planforslaget ikke utløser krav om konsekvensutredning, da det stort sett skal være i samsvar med nylig vedtatt kommunedelplan. Nabo har stilt spørsmål ved at nedbygging av friområde langs verna vassdrag ikke må konsekvensutredes, og mener byggeprosjektet bryter med sentrale føringer. Boligformål her er konsekvensutredet i kommunedelplanen.

Planforslaget

Generelt

Området foreslås regulert til bebyggelse og anlegg (konsentrert småhusbebyggelse, garasjeanlegg, energianlegg, renovasjonsanlegg, lekeplass), samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (kjøreveg, parkering, annen veggrunn – grøntareal), grønnstruktur (naturområde), hensynssone (frisiktsone, sone for overvannsledning og høyspenningsanlegg). Det er foreslått rekkefølgebestemmelse om ferdigstilling av uteanlegg (§ 2.7).

Bebyggelsen

Planen legger til rette for oppføring av et leilighetsbygg i 2 etasjer med 7 leiligheter i felt BKS1 og et frittstående garasjebygg for leilighetene i felt BG. Bebyggelsen planlegges oppført i bryggestil og vil harmonere med eksisterende bebyggelse i Brygga 1.

Grad av utnyttning (min/max m² BYA) og plassering av bebyggelsen er forklart i bestemmelsenes §§ 3.1 og 3.2.

Bolighuset tenkes oppført med saltak, med takvinkel mellom 25 og 40 grader, og med møneretning øst - vest. Det foreslås maks gesims- og mønehøyde på hhv. 7 og 10 m over overkant golvnivå i første etasje. Golvnivå i første etasje skal ligge på min. kote +3,5 m av hensyn til flom, men ikke høyere enn kote +4,0 m.

Felles garasjebygg for leilighetsbygget er plassert mot nabogrensa i nord. Garasjerekken på maks 160 m² BYA foreslås oppført med inntil 4 m gesimshøyde. Takform er ikke nevnt i bestemmelsene, men fotomontasjen viser pulttak. Høyde gulv mellom kt. +3,5 og +4,0 m.

Bebyggelsen plasseres på flomsikkert nivå, minimum kt. +3,5 m. Terrenget på tomte er i dag skrånende ned mot elva fra ca. kt. +3,5 ved Jektmelen til ca. kt. +2,0 på topp elveforebygging. Dette medfører en oppfylling av tomte på opp mot 1,5 m. For å unngå privatisering av elvekanten kan det etableres en mur/skråning som vist i snitt i planbeskrivelsen.

Det er satt av plass til nettstasjon (BE1), med tilhørende fareområde samt renovasjonsanlegg (BRE).

Avvik fra overordnet plan

Ifølge planbeskrivelsen foreslås det noen avvik fra overordnet plan, for å få plassert inn planlagt bebyggelse og for å totalt sett få benyttet arealene på best mulig måte. Disse avvikene er:

- Det er gjort noen mindre justeringer og tilpasninger av formålsgrensene. Spesielt i øst, der elvepromenaden delvis var tatt ut av kommunedelplanen. Elvepromenaden er trukket så langt inn mot skråningen som mulig uten behov for vesentlige terrenginngrep.

- Byggegrense for garasjetomta er endret for å få inn planlagt garasjebygg. Kommunen finner også at kommunedelplanens byggegrense mot elva er brutt.

Biladkomst, gang-/sykkelveg, trafiksikkerhet

Adkomst til planområdet vil bli fra kommunal veg Brygga, som ender opp i Nordgata via Gamle Storgate. Vegen Brygga er ca. 275 m lang, og betjener i dag ca. 25 boenheter. Fartsgrensen er 30 km/t. Vegen er delvis asfaltert, med asfaltbredde ca. 3,5 m. Dette tilsvarer dimensjoneringsklasse A1 etter Statens vegvesens håndbok N100. Her anbefales vegbredde 3,5 m for inntil 50 boenheter i blindveg. En er ikke kjent med at det foreligger trafikktegn for vegen, men et grovt anslag tilsier ca. 100 kjøretøy i døgnet. Brygga går over i en elvepromenade (Jektvegen) forbi planområdet. Jektvegen må delvis bygges om forbi planområdet.

Parkering

Kommunedelplanen har krav om minst 1,2 bilplasser pr. leilighet og minst 2 sykkelplasser pr. leilighet. I planen er det lagt opp til 7 garasjeplasser og 2 gjesteplasser for bil og 14 sykkelplasser (§ 2.8). Dette gir en dekning som tilfredsstiller kravene i overordnet plan.

Lek og uteopphold

Det er foreslått felles lekeplass for boligene på 700 m². Foreslått areal er godt over kommunedelplanens minstekrav om 50 m² pr. boenhet, men noe berøres av faresone høyspent omkring trafoområdet. Utstyr på lekeplass er gitt i § 3.5, men det foreslås delvis enklere utstyr enn eksemplene i kommunedelplanen. Rekkefølge for opparbeidelse er gitt i § 2.7.

Universell utforming og tilgjengelig boenhet

Dersom leilighetsbygget bygges uten heis, vil 3 av 7 boenheter være utformet som tilgjengelig boenhet. Dette tilsvarer i overkant av 40 %.

Det er foreslått krav om 5 % HC-parkering og universell utforming av lekeplass.

Støy og annen forurensning

Planområdet berøres ikke av støyvarselkart fra Statens vegvesen eller Bane NOR.

Området ligger i enden av internt lite trafikkert boliggate, og godt skjermet fra Trønderbanen og fv. 173. Planområdet ligger ca. 900 m fra E6. Støy er ikke vurdert som aktuell problemstilling i denne plansaken. Det er ikke registrert forurensninger i grunnen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en ROS-analyse basert på veilederen fra DSB - Samfunnssikkerhet i arealplanlegging, Kartlegging av risiko og sårbarhet – 2011 (dsb.no).

ROS-analysen viser at det er noen risikoområder knyttet til planområdet og gjennomføring av tiltaket, men alle vurderes å ha liten sannsynlighet.

Behov for tiltak

Ingen hendelser er vurdert å komme i rød sone (høy risiko, der tiltak må iverksettes).

Farekategori 3 (Flom, erosjon og isgang) og 4 (Stormflo) er plassert i gul sone. Det forutsettes gjennomført tiltak for å sikre at bebyggelsen blir liggende på flom- og issikkert nivå. Elvekanten er sikret mot erosjon av NVE i dag.

DSB's veileder «Havnivåstigning og stormflo – samfunnssikkerhet i kommunal planlegging» fra 2016 gir forventet stormflonivå samt forventet framtidig heving av vannstand som følge av klimaendringer for kystkommunene i Norge. For Verdal kommune anbefaler veilederen at nivå for 200-års returnivå for stormflo + klimapåslag settes til kote 2,93 (NN 2000). Veilederen tar ikke hensyn til lokale forhold som for eksempel elveutløp, isgang og bølgepåvirkning, disse må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Innherred samkommune har i vurderingen av tilsvarende saker på

Verdal tatt utgangspunkt i angitt minimumsverdi pluss 0,5 meter – slik at man har en buffer. Basert på dette settes nivået på gulv i 1. etasje til kote +3,50 (NN2000).

(I planforslaget i 2014 var det foreslått topp grunnmur på min. kote +3,2 m. Ifølge NVE's flomsonekart for Verdalselva er 200-årsflommen beregnet å nå kote +2,7 m NN1954 (profil 2 og 3), og det er i tilhørende rapport anbefalt en sikkerhetsmargin på 0,5 m).

Grunnforholdene i området er beskrevet i rapport fra Multiconsult datert 20.05.2014. Denne konkluderer med at:

- Reguleringsområdet står ikke i fare for å rase ut eller bli truffet av rasmasser fra eventuelle ras høyere oppe i terrenget.
- Fundamenteringsforholdene er tilfredsstillende. Bygninger kan fundamenteres på banketter og enkeltfundamenter direkte i grunnen eller på kvalitetsfylling utlagt på opprenska, original grunn.

Rapporten var utarbeidet ifb. et tidligere/annet prosjekt, men virker fortsatt relevant.

Kulturminner

Søk i kulturminnebasen Askeladden gir ikke treff på kjente kulturminner. Fylkeskommunen har også uttalt at det ikke er grunn til å anta konflikt med automatisk freda kulturminner, men de henviser likevel til den generelle varslingsplikten ved eventuelle funn.

Naturmangfold

Det er i Naturbasen og Artsdatabanken ikke registrert viktige eller truede naturverdier innenfor planområdet.

Verdalselva er et verna vassdrag (mot kraftutbygging). Forholdet til nasjonale mål for verna vassdrag er vurdert tidligere, og i kommunedelplanen ble det satt en byggegrense mot elva.

Vann-, avløp-, energiløsninger

Vann- og avløp forutsettes tilkoblet nærliggende kommunale anlegg.

Ifølge planbeskrivelsen finnes det strømforsyning og utbygd bredbånd i rimelig nærhet.

Det er også satt av areal til nettstasjon som skal forsyne området.

Utbyggingsavtale m.m.

Det er varslet oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale.

Kommunen har bl.a. fått opplyst at det vil bli laget en privatrettslig avtale med sameie/borettslaget som eier leilighetene som sikrer at allmennheten får adgang til sti på den private eiendommen (lekeplassen).

Planprosess

Medvirkning

Forhåndskonferanse ble avholdt med Innherred samkommune 29.07.2017. Melding om oppstart av planarbeid ble varslet med annonse i lokalavisa og brev til berørte parter i juli 2017. Varselet ble også lagt ut på Norconsults og kommunens hjemmeside. Innen fristens utløp 15.08.2017 kom det 7 uttalelser (Nord-Trøndelag fylkeskommune, NVE, NTE, Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Veita Vel samt to naboer). I tillegg har det vært 3 møter med Poltergeist MC, som til slutt sendte en uttalelse til oppstartsvarselet 27.09.2017.

Uttalelsene er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen.

Kort oppsummering av forhåndsuttalelser, som er kommentert i planbeskrivelsen

Fylkeskommunen forutsetter at det kun er arealet som er avsatt til boligformål i gjeldende kommunedelplan som blir regulert til bolig, og at øvrig areal innenfor planområdet reguleres til friområder tilgjengelig for allmennheten. Det må sikres et turdrag i forkant av boligene langs elva. Det er ikke grunn til å anta konflikt med automatisk freda kulturminner, men det henvises til den generelle varslingsplikten ved eventuelle funn.

NVE henviser til sin generelle sjekkliste til bruk i arealplanlegging som går gjennom ulike temaer knyttet til NVE sitt ansvarsområde.

NTE Nett viser til at området pr. i dag trolig ikke er dekket med nødvendig strømnnett. Det må i planen settes av areal til anlegg.

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag minner om planen skal vurderes oppimot statlige planretningslinjer, hvor det vektlegges høy arealutnytting, fortetting og transformasjon i by- og tettsteder og rundt kollektivknutepunkt. Det vises til uttalelser ifb. et tidligere planforslag, der det bl.a. ble pekt på utfordringer knyttet til nærheten til Verdalselva. Det vises til retningslinjer for støy i arealplanlegging (T-1442/16) og at planen må ta hensyn til ev. miljøkvaliteter i området jf. bl.a. Naturmangfoldlovens bestemmelser. Minner om at det skal gjennomføres en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) ifb. planen, og at planprosessen organiseres på en måte som sørger for at barn og unges interesser blir ivaretatt.

Veita vel mener bestemmelsene bør harmoneres med Brygga I, spesielt med tanke på byggehøyder, anbefaler maks BYA 33 %, fokus på parkering, uteområder for bebyggelsen må defineres i planen, trafikale utfordringer i Veita generelt må løses.

Poltergeist MC ønsker bebyggelsen trukket så langt bort fra deres tomt som mulig, ønsker ikke elvepromenade foran sin eiendom, bebyggelsen bør senkes, garasjer/boder plasseres mellom klubbens område og boligbebyggelsen.

Nabo Heidi Kvam (gnr. 18, bnr. 82) stiller spørsmål ved dårlige grunnforhold og krever at det må utføres grunnboringer og kontrollmålinger av terreng før og etter bygging, krever vurdering ift. flom, stiller spørsmål til at nedbygging av friområde langs verna vassdrag ikke må konsekvensutredes, mener prosjektet bryter med sentrale føringer for verna vassdrag, mener det ikke er plass til eller ønskelig med promenade foran Poltergeist MC, peker på støy-problematikken rundt Poltergeist MC, viser til at illustrasjoner ofte ikke stemmer med det som bygges, anmoder om at prosjektet nedskaleres pga. landskapsbildet, byggegrense mot verna vassdrag, forventer at infrastruktur oppgraderes i takt med utbygging.

Nabo Veronica og Roger Sundseth (gnr. 18 bnr. 1 fnr. 393) stiller spørsmål vedrørende dårlige grunnforhold, utvasking av masse, mener p-kjeller er vanskelig, høyde på bebyggelse og sikkert nivå ift. flom, avvik mellom illustrasjoner og faktisk oppsatt bygg, p-plass for brukere av elvepromenaden samt økt trafikk og trafikksikkerhet.

Intern høring i kommuneadministrasjonen før første gangs behandling

Følgende er gitt anledning til å uttale seg til en tidligere versjon av planforslaget, mottatt i desember 2017: Barne- og ungdomsrepresentanten, Teknisk drift, SLT-koordinator, kommuneoverlege og samfunnsplanlegger/folkehelsekoordinator.

SLT-koordinator, kommuneoverlege og samfunnsplanlegger/folkehelsekoordinator, 25.01.18: «God folkehelse er samfunnets viktigste ressurs, og kommunen har et hovedansvar for å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelsen, inkludert utjevning av sosiale helseforskjeller. Ansvar er blant annet definert i Plan- og bygningsloven og Folkehelseloven.

Gjennom utforming av det fysiske miljøet kan kommunen legge til rette for gode opplevelser, fysisk aktivitet og sosial kontakt mellom mennesker, noe som bidrar til å styrke helse og livskvalitet for innbyggerne. Dette er også av avgjørende betydning for å fremme bolyst og attraktivitet.

Det er godt dokumentert at nærhet til innbydende friluftsområder bidrar til at flere er fysisk aktive og får gode naturopplevelser i hverdagen, slik at livskvaliteten øker og den enkeltes helse blir bedre.

Uttalelse til Brygga II:

- Elvepromenaden brukes mye av innbyggerne og er et viktig «nærområde» for fysisk aktivitet for mange, samtidig som den binder sammen større arealer for aktivitet med sentrum. Elvepromenaden må være trafiksikker langs hele sitt forløp. Utformingen av traséen forbi Brygga II må være slik at den ikke bidrar til at Elvepromenaden blir mindre brukt.
- Det bør sikres at muligheten til framtidig fornying av Elvepromenaden kan legges langs elva. I planforslaget er bygningen lagt så tett inntil reguleringsgrensa at friområdet i praksis kan oppleves som utilgjengelig for allmennheten.
- Planforslaget viser et relativt stort lekeområde, dette er bra, men lekeområdet bør være tilgjengelig og kunne komme allmennheten til gode.»

I planavdelingens senere dialog med folkehelsekoordinator og kommunelege har det også framkommet at det må være trygt å leke/ferdes ved elva, dvs. oversiktlig og slik utformet at man ikke ramler uti uten at man aktivt går innfor å havne i elva.

Kommentar:

Vedlagte versjon av planforslaget er mottatt etter at overnevnte uttalelse ble gitt, men uttalelsen er likevel relevant. Planforslaget sikrer ikke at lekeområdet blir tilgjengelig for allmennheten, da det er foreslått som felles/privat for boligene. Slik planforslaget foreligger sikrer det heller ikke areal til allmenn ferdsel langs elva, da det er vist felles/privat lekeplass helt ned til elva. Kommunen har imidlertid fått opplyst at det vil bli laget en privatrettslig avtale med sameie/borettslaget som eier leilighetene som sikrer at allmennheten får adgang til sti på den private eiendommen (lekeplassen). Se kommunens vurdering til slutt i saken.

Barnerepresentanten, 08.01.18

Barn og unges representant i plansaker har ikke noe å utsette på planforslaget.

Kommentar:

Vedlagte versjon av planforslaget er mottatt etter at overnevnte uttalelse ble gitt. Uttalelsen tas til orientering, da barnerepresentanten også har deltatt i senere møte med tiltakshaver. Det ble ikke konkludert i møtet, men både eierform av kommunedelplanens friområder (foreslått som privat lekeplass i detaljregulering), elvepromenade/sti nedenfor boligprosjektet og privatisering av strandsonen ble diskutert.

Vurdering:

Planforslaget er i samsvar med gjeldende kommunedelplan for Verdal by, men kommunedelplanen tar ikke stilling til

- byggehøyde (gesims- og mønehøyde)
- om avsatt friområde omkring boligformålet skal være offentlig tilgjengelig for alle eller felles/privat for leilighetene i planområdet

- om det skal være en gangforbindelse/sti nærmest elva der det er avsatt friområde i kommunedelplanen
- eventuell parkering for brukere av elvepromenaden

Dette må det tas stilling til i reguleringsplanen.

Videre er det foreslått avvik fra kommunedelplanens byggegrense mot elva.

Forhåndsuttalelser ifb. varsel om planoppstart

De åtte forhåndsuttalelsene er delvis hensyntatt og kommentert i planbeskrivelsen.

Avvik fra kommunedelplanens byggegrense mot elva

Område B17 ble inntegnet/avsatt i kommunedelplanen på bakgrunn av innspill/skisse, som bl.a. viste sti langs elva. Se område 25 (side 128) i [kommunedelplanens planbeskrivelse med konsekvensutredning](#). Det ble konkludert med at: «Området rundt vist bygg omdisponeres til boligformål, resten beholdes som friområde.»

Mot friområdet langs elva ble det i kommunedelplanen lagt inn 4 m byggegrense.

Avsatt friområde mellom område B17 og elva har en bredde på ca. 2,5 til 5 meter.

Eventuelt brøyttbar gang- og sykkelveg bør ha en bredde på minst 3 meter.

Eiendomsgrensen til 18/1398 (Poltergeist MC) ligger ca. 6 til 8,5 meter fra elva.

Kommunedelplanens byggegrense mot elva er brutt, både mht. garasjerekken og terrasser/balkonger, bod og fellesrom i første etasje (se bl.a. foreslått bestemmelse § 3.1).

Liten avstand mellom bolighus og offentlig G/S-veg eller sti kan virke privatiserende/sjenerende for allmennhetens ferdsel i strandsonen. For boligene kan innsyn være sjenerende. Dette tas også opp av SLT-koordinator, kommuneoverlege og samfunnsplanlegger/folkehelsekoordinator.

Veiledende omriss av planlagt bebyggelse er ikke urimelig bredt, sammenlignet med Brygga I.

Brygga I har husbredde som varierer fra ca. 17,5 m til ca. 20,4 m inkl. terrasser, ekskl. heishus.

Illustrert omriss av Brygga II har bredde på ca. 17,5 m inkl. terrasser, ekskl. heishus.

I utomhusplanen har leilighetene 2-3 soverom.

Det blir liten avstand mellom allmennhetens ferdsel langs elva og bebyggelsen, men nivåforskjell, beplantning og eventuell mur kan benyttes for å bedre situasjonen for begge parter. Se snitt i planbeskrivelsen på side 16.

Grad av utnytting samt antall boenheter per dekar

Kommunen har ikke spesielle synspunkter på foreslått grad av utnytting (BYA).

I KDP-bestemmelse 1.6.3 er det krav om minst 5 boenheter per daa, og det er gitt retningslinje om at: «*I framtidige områder for bebyggelse skal avsatt areal i kommunedelplanen legges til grunn ved beregning av antall boenheter.*» Dvs. gult område B17. Normalt må en også finne plass for tilhørende fellesarealer innenfor avsatt utbyggingsformål. Her er felles lekeplass lagt utenfor område B17, i avsatt friområde, noe skissen også viste da Stiklestad Eiendom anmodet om boligformål her ifb. behandling av kommunedelplanen.

Ifølge planbeskrivelsen oppfylles kravet til antall boenheter per daa.

Det er oppnådd 7 boenheter innenfor et byggeområde på 1,2 daa (5,83 boenheter /daa), men da ligger noen nødvendige fellesarealer utenfor de 1,2 dekarne.

Dersom en regner antall boenheter (7 stk.) ift. det som vil bli tomte til boligprosjektet (ca. 2 daa når offentlige formål er trukket fra) oppnås ca. 3,5 boenhet per daa. Lekeplassen er da noe større enn minstekravet, og det trekkes antall boenheter/daa ned.

Som veiledning i KDP er det imidlertid anbefalt minst 6 boenheter her, og det er oppfylt.

Byggehøyde, takform/møneretning

Foreslått maks møne- og gesimshøyde på hhv. 7 og 10 m er ca. 0,5 meter høyere enn for nåværende boligformål i kommunedelplanen, men i dette framtidige boligområdet skal byggehøyde vurderes i plansaken (KDP-bestemmelse 2.3.8). Normalt oppgis byggehøyde ift. planert terreng rundt bygningen (ved bygningens høyeste fasade i kommunedelplanen), men pga. flomfaren er byggehøyden her oppgitt ift. overkant gulv i første etasje. Området ligger utenfor de områdene Snøhetta har foreslått byggehøyder for (punkt 9 i KDP-bestemmelsene).

Pga. flomfaren skal overkant gulv i første etasje ligge på minst kote +3,5 m, men ikke høyere enn kote +4,0 m. Dvs. at mønehøyden kan bli på inntil kote +13,5 m eller kote +14,0 m. (Snittet på side 16 i planbeskrivelsen viser golvnivå kote +3,5 m og møne kote +12,5, m).

Oppriss av planlagt bebyggelse (side 15 i planbeskrivelsen) viser mønehøyde på ca. 8,98 meter over grunnmur eller golv. Kommunen måler romhøyden i første etasje til ca. 2,75 meter, noe som er 35 cm over «normen» på 2,4 meter. Andre etasje med skråtak får delvis større romhøyde.

Skråningen øst for planområdet er ca. 10 meter høy, og nærmeste nabobebyggelse oppe på melen (Gamle Kongeveg 2 og 6) ligger på ca. kote +14.

I planforslaget i 2014 var det foreslått gesims- og mønehøyde på hhv. kote +12 m og +15 m (3 etasjer). Ved behandlingen kom det forslag om å redusere mønehøyden til kote +14 m, men hele planforslaget ble avvist. Sikkerhetsnivå ift. flom var da satt ca. 0,3 m lavere.

Bestemmelsene for naboprojektet Brygga 15 (planident 2009007):

- | | |
|-----|--|
| 2.2 | Hus A, boligen, kan oppføres med maksimal gesimshøyde på 6,5 meter og maksimal mønehøyde på 9,5 meter.
Det tillates ikke bygd kjeller på boligene.
Høyden på topp grunnmur skal overstige 3,2 m.o.h.
Åpen svalgang tillates med inntil 1,5 m høy lysåpning.
Boligen tillates oppført med saltak. |
|-----|--|

Oppført leilighetsbygg i Brygga 15, på 18/1384, har mønehøyde på ca. kote +11,5 m. Klubbhuset til Poltergeist på naboeiendommen 18/1398 har høyeste møne ca. kote +11,4 m.

Det er foreslått 1-1,5 meter lavere bebyggelse enn i 2014. Utstrekningen av bebyggelsen langs elva er imidlertid kraftig redusert. Bestemmelsenes § 3.1 kan vurderes supplert med maks kotenivå for golvnivå i første etasje, som synes hensiktsmessig ift. god tilgjengelighet fra adkomstvegen.

Takform for garasjerekken er ikke nevnt i bestemmelsene. Fotomontasje viser pulttak. Foreslått maks gesims på 4 m er 0,5 m høyere enn i KDP-bestemmelsene for nåværende boligområder.

Lek/uteopphold, grønnstruktur, gangforbindelser

Avsatte friområder i kommunedelplanen er delvis foreslått benyttet til private/felles arealer for boligprosjektet. Foreslått formål o_GN1 på ca. 180 m² antydes som offentlig formål, mens f_BLK1 er fellesområde. Det bør tas stilling til framtidig eierform i reguleringsplanen.

I generell bestemmelse 1.7.5 i kommunedelplan for Verdal by er det gitt følgende retningslinje: «*Temaplan for kartlegging og verdisetting av friluftsområder bør legges til grunn ved behandling av tiltak.*» Området her langs elva er registrert som et særlig kvalitetsområde.

Planforslaget er bl.a. ikke helt iht. fylkeskommunens råd/forutsetning om at øvrig areal utenom boligformålet må reguleres til friområder tilgjengelig for allmennheten og at det må sikres et turdrag i forkant av boligene langs elva, hvor allmennhetens adgang til og langs elva sikres. Se også innspill fra kommunale enheter (SLT-koordinator, kommuneoverlege og samfunnsplanlegger/ folkehelsekoordinator).

Det er foreslått privat lekeplass ned til elva, og tiltakshaver har svart slik på kommunens spørsmål om hvordan de har tenkt å sikre allmennheten adgang til sti på privat eiendom: *«Det vil bli laget en privatrettslig avtale med sameie/borettslaget som eier leilighetene som sikrer at allmennheten får adgang til sti på den private eiendommen (lekeplassen).»*

Videre er foreslått lekeplass dobbelt så stor som minstekravet i kommunedelplanen. Dette er positivt for boligprosjektet og skjøtsel av arealet, men for allmennheten privatiserer det strandsonen (et særlig kvalitetsområde) noe mer enn nødvendig. Det er større kommunale friområder både i Hagabakken og Moparken. Kommunens planavdeling er følgelig i tvil om det er hensiktsmessig og behov for et allment tilgjengelig areal (stoppested på promenaden) her også, mellom Hagabakken og elva. Intensjonen er at tursti skal bli allment tilgjengelig.

Privatrettslige forhold som allmennhetens ferdsel på privat eiendom kan imidlertid ikke fastsettes i reguleringsbestemmelsene. Dette kan avklares i utbyggingsavtale med krav om tinglysing av relevant erklæring på eiendommen, men en utbyggingsavtale er frivillig å inngå. Det hadde følgelig vært en fordel om reguleringsplan og utbyggingsavtale ble sluttbehandlet i samme møte. Kommunen har ikke mottatt noen tilhørende avtale for behandling ennå. Aktuelt tema er omtalt i veiledere om utbyggingsavtaler.

[Veileder utbyggingsavtaler \(KMD, mai 2006\)](#) sier bl.a. følgende:

«Organisatoriske tiltak (for eksempel etablering av velforeninger, organisering i forhold til privat drift og vedlikehold mv.)» kan omfattes av en utbyggingsavtale.»

[Vedlegg 2 til veileder om utbyggingsavtaler utgitt av Kommunal- og regionaldepartementet 7. juni 2007](#) sier bl.a. følgende:

«9.2 Hvilke infrastrukturanlegg skal grunneier drifte og vedlikeholde?

Dersom grunneier skal drifte og vedlikeholde infrastrukturanlegg, bør følgende vurderes:

- *Etablering av Velforening til å forestå drift og vedlikehold.*
- *Tinglysning av erklæring om allmennhetens eventuelle rett til å bruke privat gangvei, plass eller lignende.»*

... «Utbyggingsavtale kan i utgangspunktet ikke direkte eller indirekte legge økonomiske forpliktelser på tredjeparter (fremtidige kjøpere av bolig).»

... «Tinglysning vil ikke i seg selv medføre andre rettigheter og forpliktelser mellom partene enn det som er avtalt i utbyggingsavtalen. Tinglysning vil imidlertid kunne være nødvendig ved for eksempel etablering av bruksrettigheter eller rådighetsinnskrenkninger til fordel for kommunen eller allmennheten.»

Både tinglysning (punkt 12 i sistnevnte veileder), transport av avtalen/salg av eiendom (punkt 10) kan omfattes av utbyggingsavtalen, som imidlertid ser ut til å ha begrenset varighet (punkt 11).

Kommunen ved Teknisk drift har signalisert behov for utbyggingsavtale, men kommunen har ingen garanti for at slik avtale vil bli inngått, da planen heller ikke omfatter rekkefølge-

bestemmelser ift. offentlige anlegg. Areal omkring kommunal overvannsledning er sikret med hensynssone. Det tilrås at allmennhetens ferdsel i strandsonen sikres med offentlig arealformål.

I et folkehelseperspektiv er elvepromenaden fra Bjartnes til Trones viktig, og på denne strekningen er det svært få steder at strandsonen/elvekanten er lite tilgjengelig pga. utbygging (der promenaden går på oversiden av bebyggelsen).

Det nærmeste eksempelet er klubbhuset til Poltergeist MC (tidligere slakteri), men ifb. søknad om fradeling av ny matrikkel – innløsning av festekontrakt og dispensasjonssøknad ga KPS i møte den 14.02.2012, sak 19/12, ikke dispensasjon for omsøkt fradeling av tilleggsareal ned mot elva. Motargumentene var bl.a. hensynet til allmennhetens tilgang til fri ferdsel i strandsonen samt at det kan være tenkelig at gang/sykkelvegen som i dag ligger på motsatt side i forhold til bygningene ønskes omlagt i framtiden, eventuelt også med parkmessig opparbeidelse.

Sør på Tinden går hovedtraséen for promenaden utenom boligområdet omkring Tindvegen søndre, men også her har arealplaner oppigjennom historien sikret et grøntdrag langs elva, og ingen av boligeiendommene akkurat her grenser til elva.

På elvestrekningen Bjartnes – Trones er det kun en eldre hytte i Kausmofjæra og et eldre boligfelt på Sørskaget som har byggeformål helt ned til sjøen, men plan- og bygningslovens byggeforbud i strandsonen gjelder.

Våren 2016 vedtok Komite plan og samfunn i Verdal å sende detaljregulering Trones gård på offentlig ettersyn. Planforslaget inneholdt to delområder med tilrettelegging for fritidsbebyggelse. I løpet av høringsperioden kom det flere innspill, både fra beboere i nabolaget og sektormyndighetene, som uttrykte skepsis til planløsningen. Særlig gjaldt dette delområde B, ved Sørskaget, hvor naturverdiene og friluftsinnteressene var størst. På bakgrunn av høringsuttalelser og avklaringsmøter/diskusjonsmøter mellom tiltakshaver, kommunen, fylkeskommunen og fylkesmannen, hvor det ble diskutert løsninger/handlingsrom for å unngå innsigelser fra disse sektormyndighetene, er bl.a. område B nær strandsonen like ved Sørskaget tatt ut. Det arbeides med detaljer i planen før videre behandling.

På Ørmelen er elvebredden også tilgjengelig for allmennheten. Langs vestsida av elva (mellom bruene), har politikerne i KPS-sak 78/13 frarådd oppstart av planarbeid for boligutbygging i forkant av oppstart av revisjon av kommunedelplanen. Videre ble innspill om slik boligutbygging (område 7 i kommunedelplanens konsekvensutredning) ikke imøtekommet ifb. behandling av kommunedelplanen for Verdal by.

Klubbhuset til Poltergeist MC og planlagt boligutbygging ligger nært elva, men det er fortsatt mulig å sikre areal for allmennhetens ferdsel i strandsonen. Tilstrekkelig bredde for G/S-veg kan medføre behov for noe justering ift. kommunedelplanen, slik det også er gjort for planlagt omlegging av adkomstvegen.

I dag går ferdselen på oversiden av bebyggelsen, og det vil fortsatt være mulig.



Planforslag lagt over flyfoto. Nordretning mot venstre.

Strekningen i strandsonen, som vurderes sikret for allmenn ferdsel, er på ca. 175 meter, hvorav strekningen langs Brygga II utgjør ca. 85 meter. Full gang- og sykkelvegstandard (3 m bredde) koster ca. 10.000 kroner per løpemeter, noe som vil gi en kostnad på ca. 1,75 millioner kroner. Ev. elveforbygning kommer i tillegg. Enklere standard, som ikke brøytes om vinteren, kan eventuelt vurderes. Planforslaget viser sti, ikke gang- og sykkelveg. (Det er nylig søkt om fradeling av tilleggsareal til Poltergeist sin tomt, men ikke helt ned til elva. Dette gjelder arealet nord for bygget som i dag brukes til parkering).

Sti langs elva var også tema i planforslag i 2014. Det gikk ikke fram av plankart og bestemmelser om grønnstruktur turdrag med illustrert sti skulle være offentlig eller felles/privat. Det var imidlertid foreslått bestemmelse om at:

«Område TU med tursti skal opparbeides parallelt med ferdigstillelse av bygg og utomhusanlegg på tilgrensende arealer.» Stien ser ikke ut til å være spesielt nevnt i forslag til utbyggingsavtale som lå ute til offentlig ettersyn høsten 2014.

Det har liten hensikt å etablere sti kun langs Brygga II som ender «blindt». Kommunen hadde helst sett at planforslaget omfattet gangforbindelse nedenfor Poltergeist MC også, slik det var lagt til rette for ved varsel om planoppstart samt i planforslaget i 2014. Gnr. 18 bnr. 319 eies imidlertid av en annen grunneier (ikke utbygger), som forøvrig også er direkte berørt av foreslått boligutbygging. Rekkefølgebestemmelse om opparbeidelse anses ikke nødvendig, da det viktigste er å sikre arealet.

På bakgrunn av overnevnte foreslås følgende endringer av planen:

- Offentlig grønnstruktur o_GN1 med illustrert tursti forlenges sørover til kjørevegen Brygga.
- Overnevnte løsning anbefales/ønskes videreført nordover forbi eiendommen 18/1398 (Poltergeist MC) og eksisterende parkeringsplass, med naturlig tilkobling til eksisterende elvepromenade.

Interne kommunale enheter har bl.a. nevnt trafikksikkerhet ift. elvepromenaden. Planavdelingen ser ikke behov for fortau langs eksisterende promenade/kjøreveg, da det vil være forholdsvis lite motorisert trafikk her (hovedsakelig til de 7 leilighetene + klubbhuset til Poltergeist MC).

Frisikt i avkjørsel fra Brygga 15 ser noe knapp ut, dette bør vurderes nærmere før sluttbehandling. Gangadkomst mellom boliger og tilhørende lekeplass bør løses på egen tomt.

Framtidig eierform

Ifølge plan- og bygningslovens § 12-7 nr. 14 kan det gis bestemmelser om hvilke arealer som skal være til offentlige formål eller fellesareal. Eierform er en obligatorisk (påkrevet) egenskap på formålsflater i reguleringsplan når det er gitt bestemmelser om eierform, jf. pbl. 12-7 nr. 14. Når formålsflate er angitt med eierform, skal dette synliggjøres i plankartet. Eierform angis på plankartet med liten bokstav for ikke å forveksles med kortform av formålsnavn. Aktuelle koder på eierform som tekst på plankartet er følgende:

- o = offentlig formål
- f = fellesareal for angitte eiendommer

Påskrift o_GN1 o.l. bør følgelig forklares i tegnforklaring og bestemmelser. Årsaken til at det er nødvendig å framheve offentlige områder i reguleringsplan er at utlegging av eiendom til offentlige formål kan gi grunneier rett til innløsning etter plan- og bygningsloven § 15-2.

Parkering for brukere av elvepromenaden

Naboer har bl.a. stilt spørsmål om parkeringsplass for brukere av elvepromenaden.

I dag blir det delvis parkert i området, men det er i dag ingen parkeringsplasser som er

øremerket de som benytter elvepromenaden. Kommunen tok opp dette i oppstartsmøtet, men fant det ikke naturlig å lede denne trafikken gjennom Veita. Planen omfatter kun parkering for leilighetene - ikke for turgåere. Kommunen skulle gjerne hatt flere offentlige parkeringsmuligheter i nærheten av elvepromenaden, og mulighetene begrenses stadig. Det er tilrettelagt parkeringsmulighet ved fugletårnet nær vegen Kåra, i enden av vegen Moåkeren (adkomst via Ydsedalen boligfelt med kryssing av jernbanen i plan) samt på offentlige p-plasser i Verdalsøra sentrum. Parkering ifb. golfbanen på Trones og på bensinstasjonen YX er tiltenkt kunder. Spørsmålet er om en burde sikret et par offentlige p-plasser her likevel, selv om beboere i området trolig også vil benytte disse. Kun to gjesteplasser for 7 leiligheter er lite, men iht. minimumskrav.

Risiko- og sårbarhetsanalysen og forholdet til flom

Veilederen fra 2016, som nå er lagt til grunn, skal ivareta sikkerhetsmargin, men ikke ift. lokale forhold som elveutløp, isgang og bølgepåvirkning. Flomsonekartets nivåer for 200-årsflom er uendret fra profil 0 til 3. Dvs. at min. kote +2,87 m (avrundet til kote +2,9 m) fra 2016-veileder, pluss noe tillegg for lokale forhold trolig kan brukes opp til profil 3. Her er det en sikkerhetsmargin på 0,6 m. Dette antas tilstrekkelig. Da vil boligprosjektet ligge noe høyere enn turstien og mer i nivå med tilliggende adkomstveg. Kjeller bør unngås.

Utbyggingsavtale

Det foreligger ikke forslag til utbyggingsavtale ennå. Forslag til utbyggingsavtale for et tidligere planforslag ble lagt ut til [offentlig ettersyn i august 2014](#). Avtalen omfattet bl.a. sikring av eksisterende overvannsledning, opparbeidelse av offentlig parkeringsareal kombinert med privat gjesteparkering, nødvendig forbygningsanlegg mot elva, lekeutstyr til fellesområder samt økonomisk bidrag til offentlige friområder, delvis utløst av tidligere godkjent utbygging på Stekke (bl.a. økonomisk bidrag til Moparken). Sistnevnte bør følges opp videre. Det ser ikke ut til at stien langs elva er nevnt, med mindre den inngår i elveforbygning eller øvrige anlegg.

Konklusjon

Tiltaket er stort sett i samsvar med gjeldende kommunedelplan, og er noe nedskalert siden forrige planprosess. Det harmonerer også bedre med eksisterende nabobebyggelse i bryggestil. Statlige planretningslinjer, vektlegger høy arealutnytting, fortetting og transformasjon i by- og tettsteder og rundt kollektivknutepunkt. Planforslaget synes å være i tråd med både statlige, regionale og lokale føringer, så lenge en unngår privatisering av strandsonen/elvebredden.

Prosjektet er skalert ned i forhold til prosjektet i 2014, både med hensyn på antall boenheter (reduisert fra 16 til 7 boenheter) og byggehøyde (reduisert fra 3 til 2 etasjer / ca. 1-1,5 meter). Dette medfører at de negative effektene av en utbygging mhp. blant annet trafikksikkerhet, utsikt for bebyggelsen i bakkant, for friområdene i Hagabakkan blir mindre enn i planforslaget som ble lagt fram i 2014.

Rådmannen tilrår at planforslaget, med endringer oppsummert i sakens innstilling, legges ut til offentlig ettersyn.

Stiklestad Eiendom as

Detaljregulering

Brygga II, PlanID 2017002

Verdal kommune



Oppdragsnr.: 5174576 Dokumentnr.: REG-001 Versjon: A002
2018-02-01

Oppdragsgiver: Stiklestad Eiendom as
Oppdragsgivers kontaktperson: Gunnar Reitan
Rådgiver: Norconsult AS, Okkenhaugvegen 4, NO-7604 Levanger
Oppdragsleder: Håvar Brøndbo
Fagansvarlig:
Andre nøkkelpersoner: Pål Gauteplass

A002	2018-02-01	For 1. gangs behandling	habro	psaga	habro
A001	2017-12-11	Foreløpig	habro	pasga	habro
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Det er planlagt utbygging av område B17 i kommunedelplanen for Verdal sentrumsområde. Det ble fremmet en plan for dette området før sentrumsplanen ble vedtatt, da med et noe større bygningsvolum. Foreliggende plan legger til rette for en utbygging av et leilighetsbygg i 2 etasjer med inntil 7 boliger. Planforslaget er i all hovedsak i tråd med overordnet plan.

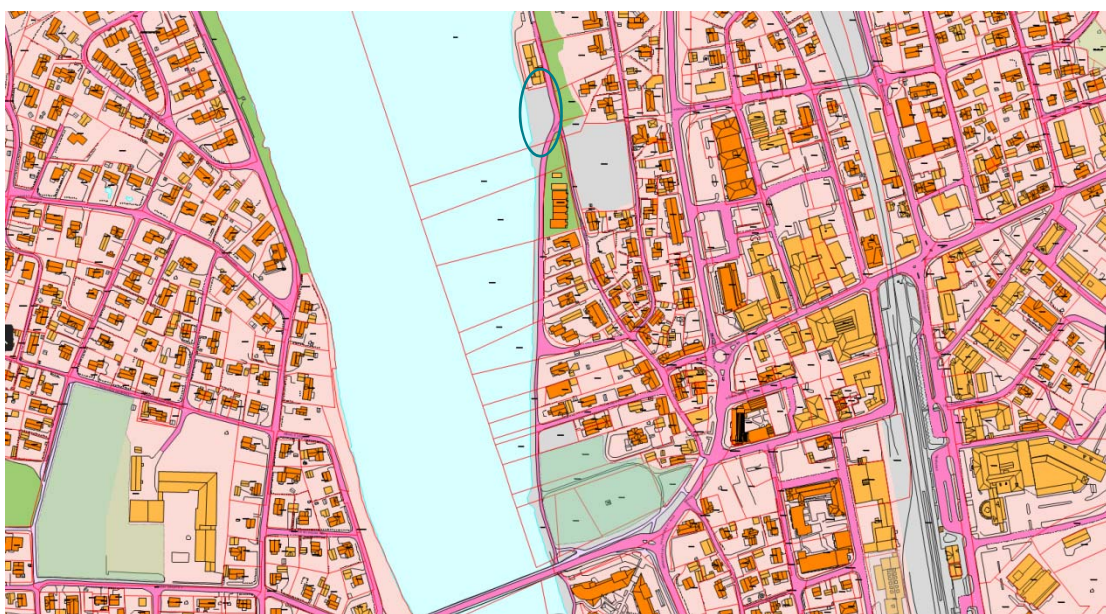
Innhold

1	Innledning	5
1.1	Beskrivelse av planområde	5
1.2	Bakgrunn for planarbeidet	5
1.3	Avgrensning av planområdet	6
2	Beskrivelse av eksisterende situasjon	7
2.1	Naturgitte forhold og arealbruk	7
2.2	Trafikksituasjon	7
2.3	Eksisterende infrastruktur	7
2.4	Kulturminner	7
2.5	Støy / forurensning	8
2.6	Grunnforhold	8
2.7	Flom	9
2.8	Planstatus	10
3	Planprosess	12
3.1	Oppstart	12
3.2	Innspill til varsel om oppstart	12
4	Beskrivelse av planforslaget	15
4.1	Bebyggelsen	15
4.2	Lek- og uteoppholdsareal	16
4.3	Parkering	16
4.4	Tilgjengelig boenhet	16
4.5	Teknisk infrastruktur	17
4.6	Avvik fra overordnet plan	17
5	Konsekvenser av planforslaget	18
5.1	Generelt	18
6	Risiko og sårbarhetsanalyse	19
6.1	Metode	19
6.2	Fareidentifisering	21
6.3	Risikobildet	22

1 Innledning

1.1 Beskrivelse av planområde

Planområdet ligger ved Verdalselva i Verdal sentrum. Lokalisering av planområdet fremgår av kartutsnittet nedenfor.



Oversiktskart

Området er sentralt med korte avstander til skole, barnehager, butikker, kulturtilbud og friområder. Nødvendig infrastruktur så som veger, vann- og avløp, kraftforsyning og bredbånd er etablert i området.

Totalt er planområdet ca. 2.900 m². Av dette utgjør byggeområdet ca. 1.200 m².

1.2 Bakgrunn for planarbeidet

Et prosjekt ble fremmet gjennom en reguleringsprosess for området i 2014. Prosjektet omfattet da 16 boenheter, men i 2. gangs behandling i komité Plan og samfunn 16.09.2014 ble prosjektet avslått. Bakgrunnen for avslaget den gang var blant annet at bebyggelsen ville forringe friområdet i Hagabakkan.



Illustrasjon fra reguleringsplanen som ble fremmet i 2014.

Gjennom kommunedelplan for Verdal sentrum, vedtatt 29.05.2017 er området tatt inn som byggeområde. Det er her benevnt som område B17.

1.3 Avgrensning av planområdet

Foruten byggeområde B17 omfatter planforslaget også noe tilgrensende areal på grunn av adkomst og parkering samt sikring av areal for promenade og leke- og uteoppholdsareal.

1.4 Berørte eiendommer

Følgende eiendommer berøres av planforslaget:

Gnr / bnr	Hjemmelshaver
18 / 4	Ole Borgen
18 / 6	Siv Jakobsen og Idar Johannesen
18 / 12	Stiklestad Eiendom AS
18 / 115	Verdal kommune
18 / 319	Ole Borgen
18 / 334	Ole Borgen

2 Beskrivelse av eksisterende situasjon

2.1 Naturgitte forhold og arealbruk

Planområdet ligger fint til nede ved bredden mot Verdalselva. Byggeområdet ligger i sin helhet på eiendommen gnr/bnr 18/4. Mot nord avgrenses planområdet av det gamle slakteriet som nå disponeres av motorsykelklubben Poltergeist. Mot øst ligger det kommunale friområdet Hagabakkan.

Planområdet er tilnærmet flatt og de meste av arealene ligger på kt. + 2,5 - 3,0 m.o.h. Skråningene ned mot elva består av steinfylling og noe vegetasjon.

Det er iht. fagsystemene Naturbasen eller Artsdatabanken ikke registrert viktige eller truede naturverdier innenfor planområdet.

Området har flott utsikt mot og over elva mot vest og er solrikt. Åpent landskap mot sør og vest gir gode solforhold utover ettermiddag og kveld.

2.2 Trafikksituasjon

Adkomst til planområdet vil bli fra Brygga, som ender opp i Nordgata via Gamle Storgate. Brygga er ca. 275 m lang, og betjener i dag ca. 25 boenheter. Fartsgrensen er 30 km/t. Vegen er delvis asfaltert, med asfaltbredde ca. 3,5 m. Dette tilsvarer dimensjoneringsklasse A1 etter Statens vegvesens håndbok N200. Her anbefales vegbredde 3,5 m for inntil 50 boenheter i blindveg. En er ikke kjent med at det foreligger trafikktegn for vegen, men et grovt anslag tilsier ca. 100 kjøretøy i døgnet.

Brygga går over i en elvepromenade (Jektvegen) forbi planområdet. Jektvegen må delvis bygges om forbi planområdet.

2.3 Eksisterende infrastruktur

Vann- og avløp forutsettes tilkoblet nærliggende kommunale anlegg. Verdal kommune har godt utbygd nett i rimelig nærhet til planområdet.

Videre finnes det strømforsyning og utbygd bredbånd i rimelig nærhet.

2.4 Kulturminner

Søk i kulturminnebasen Askeladden gir ikke treff på kjente kulturminner.

2.5 Støy / forurensning

B17 ligger i enden av intern lite trafikkert boliggate, og godt skjermet fra Trønderbanen og fv. 173. Planområdet ligger videre på det nærmeste ca. 900 m fra E6. Støy er ikke vurdert som aktuell problemstilling i denne plansaken.



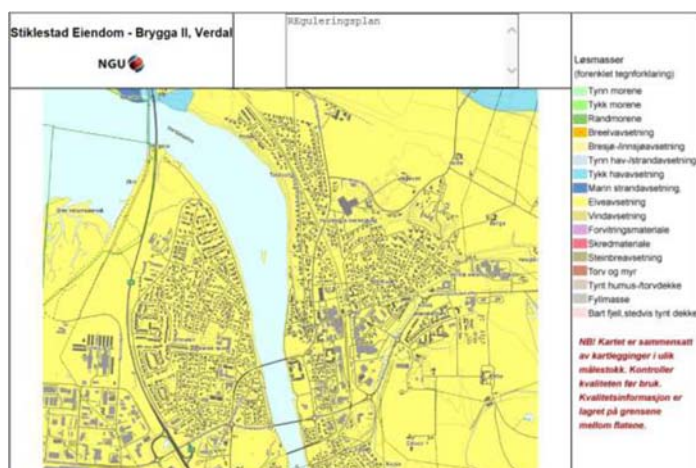
Støysonekart fra kommunedelplan for Verdal sentrum

Forslagsstiller er ikke kjent med at det er forurensninger i grunnen.

2.6 Grunnforhold

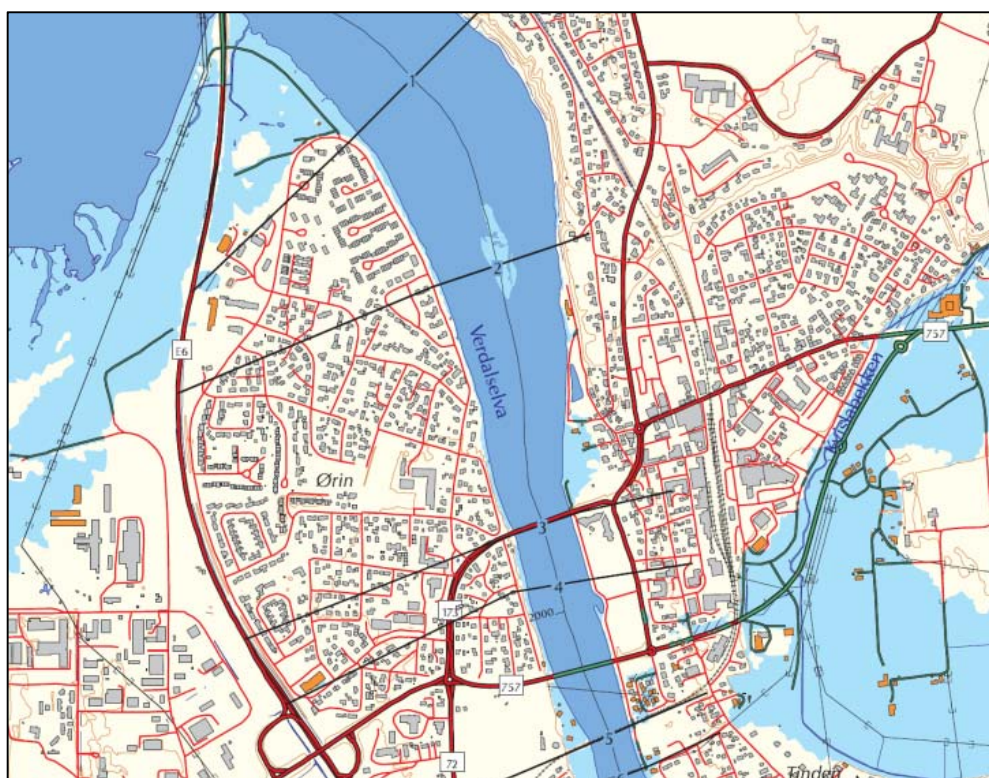
Grunnforholdene i området er beskrevet i rapport fra Multiconsult datert 20.05.2014. Denne konkluderer med at:

- *Reguleringsområdet står ikke i fare for å rase ut eller bli truffet av rasmasser fra eventuelle ras høyere oppe i terrenget.*
- *Fundamenteringsforholdene er tilfredsstillende. Bygninger kan fundamenteres på banketter og enkeltfundamenter direkte i grunnen eller på kvalitetsfylling utlagt på opprensa, original grunn.*



2.7 Flom

Planområdet ligger ved Verdalselva, og vil således kunne være utsatt for flom. I følge NVE's flomsonekart for Verdalselva, er 200-årsflommen beregnet å nå kt. 2,7 (profil 2 og 3).



2.8 Planstatus

Planlagt arealbruk i B17 styres av kommunedelplan for Verdal sentrum vedtatt i Verdal kommunestyre 29.05.2017. Planen legger til rette for utbygging av konsentrert boligbebyggelse på området. Denne planen legger en del føringer for området. De viktigste gjengis nedenfor:

Plankrav:

1.2 PLANKRAV (§ 11-9, NR. 1)

- 1.2.1 Tillatelse til tiltak etter plan- og bygningslovens (pbl) § 1-6 innenfor områder for bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur samt grønnstruktur (pbl §11-7, nr.1, 2 og 3) kan ikke gis før området inngår i reguleringsplan.

Tillatelse til tiltak betinger godkjent detaljreguleringsplan.

Utbyggingsvolum og utnyttelse:

1.6.3 Utbyggingsvolum ved utarbeidelse av reguleringsplan

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal det legges til rette for minimumskrav gitt i tabellen under, hvor kursiv skrift viser retningslinje og **fet** skrift viser juridisk bindende krav:

Arealformål	Område	Minimum antall boenheter pr. dekar	Minimum antall boenheter	Minimum %-BYA
Boligbebyggelse – nåværende	B1: Tvistvold/Melan, Garpa/Prærien, Reinsholm, Tinden og Ørmelen	3		30
Boligbebyggelse – framtidig	B4: Bergsmyr, Vinne (30,7 daa)	2	60	
	B5: Nestvold øst (50,5 daa)	3,6	180	
	B6: Nestvold øst II (20,0 daa)	3,6	72	
	B7: Reinsvold Søndre (36,4 daa)	6	182 218	
	B8: Reinsvang (16,1 daa)	6	80 96	
	B9: Eng vestre m.m. (14,7 daa)	4	59	
	B10: Eng nordre m.m. (6,9 daa)	4	28	
	B11: Treskovvingen 1 (7,5 daa)	4	30	
	B12: Kvistavegen (7,4 daa)	4	30	
	B13: Lensevegen 1 (3,5 daa)	4	14	
	B14: Stamphusmyra (9,7 daa)	3	30	
	B15: Veie (4,8 daa)	3	15	
	B16: Tangenv. 36-40 (13,0 daa)	4	52	
	B17: Brygga II (1,1 daa)	5	6	
	B18: Tangenv. (1,3 daa)	3	4	
	B19: Nyenget nordre (3,8 daa)		4	
	B20: Søre Holmsveet (1,7 daa)		1	
Sentrumsformål	- ved planlegging av boligbygg	8		66
	- ved planlegging av annet enn boliger			75
	- ved planlegging av bygg med både boliger og annen arealbruk			høy
Næringsbebyggelse - nåværende og framtidig				25
Boligbebyggelse/forretning	BKB1: Reinsvold Mellom	5		
	BKB2: Del av Grusmoen Søndre II			
	- ved planlegging av kun boliger			
	BKB3: Nøisomhet søndre	4		
Næringsbebyggelse/forretning - nåværende og framtidig	BKB4: Karibo			
	BKB5: Tangenvegen 17			
	- ved planlegging av kun boliger			
	BKB6: Ørin			25
	BKB7: Fættaskogen			
	BKB8: Fættaskogen m.m.			

Planområdet skal minimum bygges ut med 5 boenheter pr daa, eller minimum 6 boenheter totalt.

Leke- og uteoppholdsareal

1. Generelle minstekrav pr. boenhet:

Område	Utenfor sentrumssone/ bestemmelsesområde #1	Innenfor sentrumssone/ bestemmelsesområde #1
Minimum uteoppholds- areal pr. boenhet	50 m ²	10 m ² , hvorav minst 50 % på bakken

Uteoppholdsareal på terrasse/veranda/balkong o.l. eksklusivt for den enkelte boenhet medregnes ikke. I sentrumssonen kan felles takterrasse på minst 150 m² medregnes.

Det skal settes av minimum 50 m² pr. boenhet til lek og uteopphold.

Parkering

Type bebyggelse	Bilplasser	Sykkelplasser
Enebolig	2,0 pr. boenhet	2,0 pr. boenhet
Bolighus i sentrum/bestemmelses- område #1 annet enn enebolig	1,0 pr. boenhet	2,0 pr. boenhet
Tomannsbolig utenfor sentrum/bestemmelses- område #1	2,0 pr. boenhet	2,0 pr. boenhet
Bolighus med 3 eller flere boenheter utenfor sentrum/bestemmelsesområde #1	1,2 pr. boenhet	2,0 pr. boenhet
Hybler i sentrum/bestemmelsesområde #1	0,5 pr. boenhet	1,0 pr. hybel
Hybler utenfor bestemmelsesområde #1	1,0 pr. boenhet	1,0 pr. hybel
Industri/lager	1,0 pr. 100 m ² BRA	0,5 pr. ansatt
Forretning	1,0 pr. 50 m ² BRA	2,0 pr. 50 m ²
Kontor	1,0 pr. 50 m ² BRA	0,5 pr. ansatt
Hotell/restaurant/kafe/forsamlingslokale	1,0 pr. 50 m ² BRA	2 pr. 10 hotell- rom/sete
Skoler	1,5 pr. ansatt	0,7 pr. elev
Barnehager/helseinstitusjoner	1,5 pr. ansatt	0,5 pr. ansatt
Kultur- og idrettsarenaer	0,3 pr. sitteplass, tilskuer, ansatt	2 pr. 10 seter

Det er krav om minimum 1,2 bilplasser og 2,0 sykkelplasser pr. boenhet.

Bebyggelsen

[Framtidig boligbebyggelse B4 - B20](#)

- 2.3.8 B4 – B17: Maks gesims- og eventuelt mønehøyde avklares i reguleringsplan. For de tre områdene på Tinden, som dekkes av Snøhettas høydestudie, er høydestudien retningsgivende (se siste side).

Kommunedelplanen legger ingen føringer for utnyttelsesgrad eller bebyggelsens form og høyde. Dette er tema som forutsettes behandlet gjennom reguleringsplanen.

3 Planprosess

3.1 Oppstart

Forhåndskonferanse ble avholdt med Innherred samkommune 29.07.2017. Melding om oppstart av planarbeid ble varslet med annonse i lokalavisa og brev til berørte parter i juli 2017. Varselet ble også lagt ut på Norconsults og Levanger kommunes hjemmeside. Innen fristens utløp 15.08.2017 kom det 7 uttalelser. I tillegg har det vært 3 møter med Poltergeist MC, som til slutt sendte en uttalelse til oppstartsvarselet 27.09.2017 Alle uttalelsene vedlegges:

3.2 Innspill til varsel om oppstart

Nord Trøndelag fylkeskommune:

Forutsetter at det kun er arealet som er avsatt til boligformål i kommunedelplan for Verdal byområde som blir regulert til bolig, og at øvrig areal innenfor planområdet reguleres til friområder tilgjengelig for allmennheten. Peker videre på at området ligger ned mot elva, og at det sikres et turdrag i forkant av boligene langs elva. Det er ikke grunn til å anta konflikt med automatisk freda kulturminner, men henviser til den generelle varslingsplikten ved eventuelle funn.

Kommentar: Alt bebyggelse er plassert i området satt av til boliger i kommunedelplanen. Allmennhetens adgang til og langs elva sikres.

NVE region Midt-Norge:

Vi har mottatt orientering om mottak av varsel med melding om at saksbehandler er tildelt. I øvrige plansaker har NVE henvist til at de normalt ikke gir innspill til oppstartsvarsler og henviser til sin generelle sjekkliste til bruk i arealplanlegging som går gjennom ulike temaer knyttet til NVE's ansvarsområde.

Kommentar: Standard sjekkliste fra NVE er gjennomgått og innarbeidet i ROS-analysen.

NTE Nett:

Viser til at området pr. i dag trolig ikke er dekket med nødvendig strømmnett. Det må i planen settes av areal til anlegg.

Kommentar: Det er satt av areal til nettstasjon som skal forsyne området.

VARSEL OM IGANGSATT REGULERINGSPLANARBEID Brygga II, Verdal kommune



I henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjøres herved oppstart av planarbeid for Brygga II, gnr 18 bnr. 12 og deler av bnr. 4 i Verdal kommune. Forslagsstiller er Stiklestad Eiendom as. Planen utarbeides som detaljreguleringsplan. Planarbeidet er vurdert til ikke å komme inn under krav om konsekvensutredning jfr. Pbl § 4-2. Det varsles samtidig oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale for samme område, jfr. Pbl §. 17-4.

Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for leilighetsbebyggelse på området.

Informasjon knyttet til planarbeidet er lagt ut på vår hjemmeside, www.norconsult.no og på Verdal kommunes hjemmeside, www.verdal.kommune.no.

For evt. innspill til eller ytterligere opplysninger om reguleringsplanen eller utbyggingsavtalen kontaktes: Norconsult AS v/sivilingeniør Håvar Brøndbo tlf. 915 36 576 / e-post: havar.brondbo@norconsult.com.

Frist for innspill til planarbeidet er **15.08.2017**.

Norconsult

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag:

Minner om statelige planretningslinjer, hvor det vektlegges høy arealutnytting, fortetting og transformasjon i by-, tettsteder og rundt kollektivknutepunkt. Planen skal vurderes opp mot disse retningslinjene. Videre henvises til uttalelser gitt i forbindelse med forrige gang prosjektet ble foreslått, der det blant annet ble pekt på utfordringer knyttet til nærheten til Verdalselva. Fylkesmannen henviser videre til retningslinjer for støy i arealplanlegging (T-1442/16) og at planen må ta hensyn til eventuelle miljøkvaliteter i området jfr. bl.a. Naturmangfoldlovens bestemmelser. Minner om at det skal gjennomføres en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) i forbindelse med planen, og at planprosessen organiseres på en måte som sørger for at barn og unges interesser blir ivaretatt.

Kommentar: Nødvendige vurderinger og ROS-analyse er innarbeidet i planbeskrivelsen.

Veita vel:

Viser til at deres merknader i forbindelse med kommunedelplanen for Verdals sentrumsområde ikke ble hensyntatt. Peker på en del forhold de mener må ivaretas i forbindelse med planarbeidene. Dette gjelder:

- Bestemmelsene bør harmoneres med Brygga I, spesielt med tanke på byggehøyder
- Største tillatt bebygd areal bør ikke overskride 33 %, og det må settes fokus på parkering
- Uteområder for bebyggelsen må defineres i planen
- Trafikale utfordringer i Veita generelt må løses

Kommentarer: Alle disse temaene er vurdert i planen, og er behandlet i det etterfølgende. Nå er prosjektet nedskalert i omfang og høyde slik at ulemper knyttet til byggehøyder og økt trafikk blir vesentlig redusert i forhold til forrige planforslag.

Poltergeist MC:

Peker på møtene som har vært avholdt, og kommenterer at de har sterke meninger til prosjektet. Innvendingene deres kan grovt sett sammenfattes slik:

- Ønsker bebyggelsen trukket så langt bort fra egen tomt som mulig, det er ikke forenelig med klubbens virksomhet at det ligger boliger så nært inntil deres eiendom som planlagt. Peker spesielt på forhold som støyplager, reduserte priser for boliger og mindre «luft» rundt klubbens virksomhet.
- Foreslår at bebyggelsen plasseres helt i sør på området, inntil Brygga I.
- Elvepromenade foran eiendommen deres er ikke ønskelig.
- Bebyggelsen senkes, og garasjer / boder plasseres mellom klubbens område og boligbebyggelsen.

Kommentarer: Det er avholdt 3 møter med representanter for Poltergeist MC. Tiltakshaver har nedskalert og justert planene i et forsøk på å imøtekomme MC-klubbens synspunkter, men det har ikke lyktes å komme opp med et forslag som klubben har kunnet akseptere. Plassering av bebyggelsen er i tråd med overordnet plan, og det er således ikke mulig å flytte leilighetsbygget lengre mot sør enn det som er vist i planforslaget uten dispensasjon eller en revisjon av planen. Dette er tidkrevende og ikke ønskelig. Nå er garasjer og boder plassert mellom leilighetsbygget og Poltergeist sin eiendom, og bebyggelsen planlegges i 2 etasjer.

Nabo Heidi Kvam (gnr. 18, bnr. 82):

Heidi Kvam stiller en del spørsmål til oppstartsvarselet. Noen av disse er sammenfallende med Veita Vel og Poltergeist MC sine kommentarer, og andre er ikke kommentert tidligere. Følgende spørsmål reises:

- Peker på dårlige grunnforhold og føler det utrygt at det skal graves i skråningen under de som bor på toppen av bakken uten at det er gjort tilstrekkelige grunnundersøkelser. Krever at det må utføres grunnboringer og kontrollmålinger av terreng før og etter bygging.
- Krever at det må gjøres vurderinger rundt flomnivå.
- Stiller spørsmål til at nedbygging av friområde langs verna vassdrag ikke må konsekvensutredes.

- Viser til nasjonale mål for verna vassdrag og mener at byggeprosjektet bryter med sentrale føringer
- Henviser til planene for promenade foran Poltergeist MC, og peker på at det ikke er plass til denne og at en promenade foran klubben ikke er ønskelig. Peker også på støyproblematikken rundt Poltergeist MC.
- Viser til at illustrasjoner ofte ikke stemmer med det som bygges.
- Anmoder om at prosjektet nedskaleres på grunn av landskapsbildet.
- Byggegrense mot verna vassdrag
- Forventer at infrastruktur oppgraderes i takt med utbygging.

Kommentarer: Grunnforholdene er vurdert av geoteknikker å være tilfredsstillende (jfr. rapport fra Multiconsult as datert 20.05.2014). All bebyggelse planlegges bygd på flomsikkert nivå basert på 200 års gjentakintervall. Byggeområdet ble avklart gjennom kommunedelplan for Verdal sentrumsområde, og konsekvensene ble utredet her i tillegg til at det ble gjort en konsekvensutredning da forrige planforslag ble utarbeidet. Forholdet til nasjonale mål for verna vassdrag ble også vurdert her. Promenade forbi Poltergeist MC er ikke vurdert i denne planen, men er mulig å ta inn på et senere tidspunkt. Støyproblematikken rundt Poltergeist MC forsøkes minimert ved at garasjer plasseres mellom deres område og leilighetene slik at de skjermer for støy. I en slik plansak vil det være reguleringskartet sammen med bestemmelsene som er juridisk bindende, illustrasjoner er kun veiledende. Grensene for byggeområdet er i tråd med overordna plan. Infrastrukturen bygges ut dersom det viser seg å være behov for dette. For øvrig er momentene drøftet i etterfølgende kapitler.

Nabo Veronica og Roger Sundseth (gnr. 18 bnr. 1 fnr. 393)

Stiller også en del kritiske spørsmål. I grove trekk gjelder dette (delvis sammenfallende med spørsmål fra Heidi Kvam):

1. Dårlige grunnforhold
2. Utvasking av masse
3. Mener at bygging av parkeringskjeller vil være vanskelig
4. Høyde på bebyggelse og sikkert nivå i forhold til flom
5. Avvik mellom illustrasjoner og faktisk oppsatt bygg
6. Parkeringsplass for brukere av elvepromenaden
7. Økt trafikk og trafiksikkerhet

Kommentarer fra forslagsstiller:

1. Henviser til notat fra Multiconsult som sier at grunnforholdene er tilfredsstillende
2. Er delvis sikret med forbygning, må kontrolleres og eventuelt forsterkes
3. Parkeringskjeller er ikke aktuelt i dette prosjektet, garasjer plasseres på terrengnivå
4. Noe oppfylling må gjøres for å få plassert bebyggelsen på flomsikkert nivå. Planlagte prosjekt er for øvrig nedskalert i forhold til forrige gang det ble fremmet plan her.
5. Det er plankartet og bestemmelsene som er juridisk bindende for det som skal bygges
6. I dag blir det delvis parkert i området, men det er i dag ingen parkeringsplasser som er øremerket de som benytter elvepromenaden. Dette er heller ingen ønskelig situasjon, så planen omfatter kun parkering for leilighetene - ikke for turgåere.
7. Prosjektet er som nevnt nedskalert fra 16 til 7 leiligheter. Trafikkøkningen blir således liten, og trafiksikkerheten vurderes av forslagsstiller som akseptabel.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Bebyggelsen

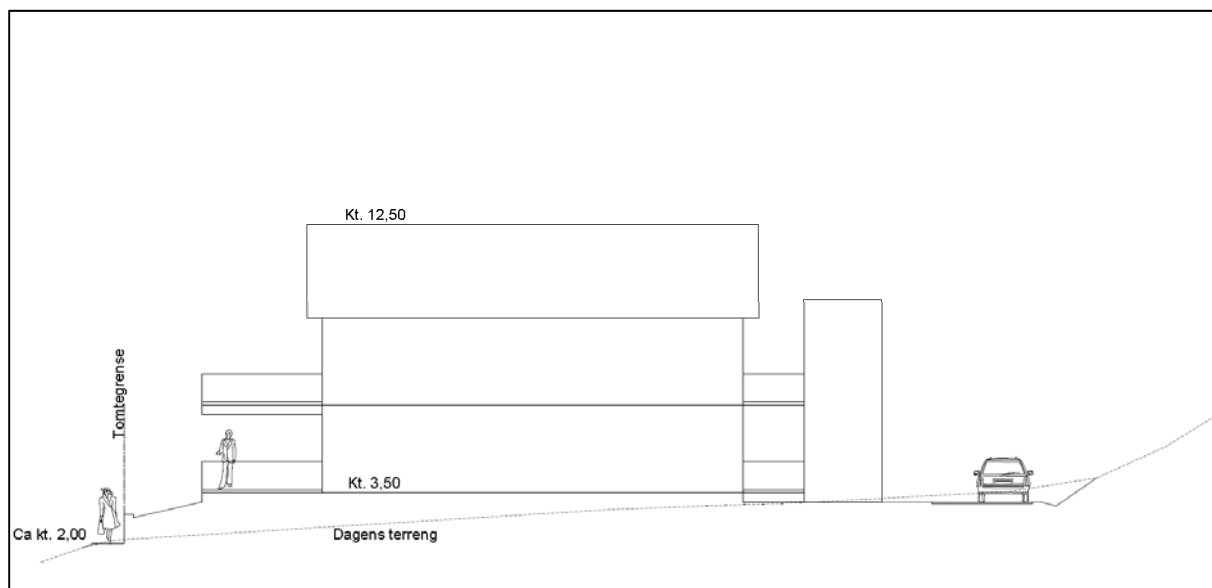
Planen åpner for bygging av et leilighetsbygg for 7 leiligheter i 2 etasjer (BKS1). I tillegg skal det bygges et frittstående garasjebygg for leilighetene (BG). Bebyggelsen planlegges oppført i bryggestil og vil harmonere med eksisterende bebyggelse i Brygga 1.



Oppriss av planlagt bebyggelse (ikke i målestokk)

Bygget får ei grunnflate på i størrelsesorden 500 m² inkludert balkonger, boder, svalgang og trapperom. Det planlegges bygd et felles garasjebygg for leilighetsbygget som plasseres inn mot eiendomsgrensa i nord. Bebyggelsen plasseres på flomsikkert nivå, minimum kt. 3,5.

Terrenget på tomten er i dag skrånende ned mot elva fra ca. kt. 3,5 ved Jektmelen til ca. kt. 2,0 på topp elveforebygging. Dette medfører en oppfylling av tomten på opp mot 1,5 m. For å unngå privatisering av elvekanten kan det etableres en mur / skråning som vist i snitt på neste side.



Snitt terreng / bebyggelse (ikke i målestokk)

I tillegg til boligbebyggelse og garasjeanlegg, settes det av plass til nettstasjon (BE1) og renovasjonsanlegg (BRE).

4.2 Lek- og uteoppholdsareal

En lekeplass for boligene er plassert sør for byggeområdene. Lekeplassen har gode forbindelser til bebyggelsen i nord og adkomstveg i sør. Arealet til lekeplassen er i størrelsesorden 700 m², og skulle således være rikelig til å tilfredsstille kommunedelplanens krav på 50 m² pr. boenhet.

4.3 Parkering

Kommunedelplanen for Verdal sentrumsområde stiller krav til parkeringsdekning for bil og sykkel. Disse vil bli videreført i foreliggende plan. Kravene er som følger:

- 1,2 bilplasser pr. leilighet
- 2 sykkelplasser pr. leilighet

I planen er det lagt opp til 7 garasjeplasser og 2 gjesteplasser for bil og 14 sykkelplasser. Dette gir en dekning som tilfredsstiller kravene i overordnet plan.

4.4 Tilgjengelig boenhet

Dersom leilighetsbygget bygges uten heis, vil 3 av 7 boenheter være utformet som tilgjengelig boenhet. Dette tilsvarer i overkant av 40 %.

4.5 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløp forutsettes tilkoblet nærliggende kommunale anlegg.

4.6 Avvik fra overordnet plan

Det er gjort noen mindre avvik fra overordnet plan. Avvikene er gjort for å få plassert inn planlagt bebyggelse og for å totalt sett få benyttet arealene på best mulig måte. Disse avvikene er:

- Det er gjort noen mindre justeringer og tilpasninger av formålsgrensene. Spesielt i øst, der elvepromenaden delvis var tatt ut av kommunedelplanen. Elvepromenaden er trukket så langt inn mot skråningen som mulig uten behov for vesentlige terrenginngrep.
- Byggegrense for garasjetomta er endret for å få inn planlagt garasjebygg.

5 Konsekvenser av planforslaget

5.1 Generelt

Området er avsatt til boligformål i kommunedelplan for Verdal sentrumsområde. Det er her stilt krav om minimum 6 boenheter innenfor planområdet. Konsekvensene av en utbygging er grundig drøftet i denne planen og i forrige reguleringssak fra 2014.

Foreliggende prosjekt er skalert ned vesentlig i forhold til prosjektet fra 2014 både med hensyn på omfang og byggehøyder:

- Foreliggende plan omfatter 7 boenheter (mot 16 i 2014)
- Planlagt bebyggelse skal oppføres i 2 etasjer (mot 3 i 2014)

Dette medfører at de negative effektene av en utbygging mhp. blant annet trafiksikkerhet, utsikt for bebyggelsen i bakkant, for friområdene i Hagabakkan blir vesentlig redusert.

På grunn av at konsekvensene tidligere er vurdert, og at dette prosjektet er en nedskalering av planene fra 2014, ser ikke tiltakshaver noen grunn til å gjennomføre en nærmere drøfting av konsekvensene av planforslaget.

6 Risiko og sårbarhetsanalyse

6.1 Metode

ROS-analysen identifiserer potensiell fare, konsekvens og risiko knyttet til utbygging i et område. Ved påvist risiko vurderes også eventuelle tiltak. Metoden er basert på veilederen fra DSB - Samfunnssikkerhet i arealplanlegging, Kartlegging av risiko og sårbarhet – 2011 (dsb.no).

Sannsynlighet for at faren inntreffer er gradert etter frekvens, dvs. hvor ofte man antar at hendelsen vil finne sted og inndelt etter følgende skala:

Sannsynlighet	Frekvens
Uaktuelt	Vil sannsynlig ikke skje i overskuelig fremtid
Lite sannsynlig	Mindre enn en gang hvert 50. år
Mindre sannsynlig	Mellom en gang hvert 10. og hvert 50. år
Sannsynlig	Mellom engang hvert år og hvert 10. år
Meget sannsynlig	Mer enn en gang hvert år.

Konsekvensen av en eventuell hendelse er vurdert i forhold til liv/ helse, materielle/ økonomiske verdier, miljø og samfunnsviktige funksjoner.

Konsekvens	Liv/ helse	Miljø	Økonomiske verdier /produksjonstap
Ufarlig	Ingen personskade	Ingen skader	Skader for inntil 50 000 kr.
En viss fare	Få og små personskader	Mindre skade, lokale skader	Skader mellom 50 000 – 500 000 kr.
Kritisk	Alvorlige personskader	Omfattende skader, regionale konsekvenser med restitusjonstid < 1år.	Skader mellom 500 000 – 5 mill.
Farlig	Alvorlige skader/død	Alvorlige skader, regionale konsekvenser med restitusjonstid > 1 år	Skader mellom 5 mill. og 50 mill.
Katastrofalt	En eller flere døde	Svært alvorlige skader, uopprettelig miljøskade.	Skader for mer enn 50 mill.

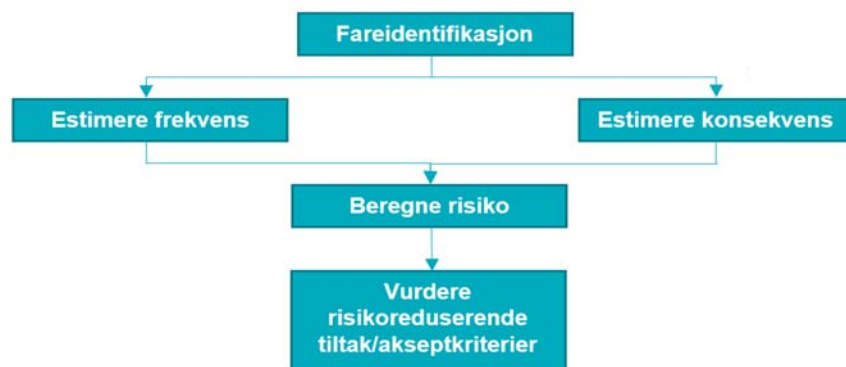
Risiko er et produkt av sannsynligheten for at hendelsen inntreffer og konsekvensen av hendelsen om den skulle inntreffe. Vurderingene av de ulike hendelsene settes opp i en risikomatrise:

Sannsynlighet	Konsekvenser				
	Ufarlig	En viss fare	Kritisk	Farlig	Katastrofal
Meget sannsynlig					
Sannsynlig					
Mindre sannsynlig					
Lite sannsynlig					

	Lav risiko, ingen tiltak trengs
	Middels risiko, tiltak vurderes iverksatt
	Høy risiko, der tiltak må iverksettes

Analyse

Proessen med ROS-analyse kan beskrives som følger:



Fareidentifisering er gjennomført med sjekkliste basert veileder fra DSB og fra NVE. Sjekklisten lister opp alle tenkelige hendelser og farer som innenfor en viss sannsynlighet kan gi negative konsekvenser. Potensielle hendelser er definert i to hovedgrupper, «naturfarer» og «menneske- og virksomhetsbaserte farer».

6.2 Fareidentifisering

SJEKKLISTE/ANALYSE – NATURFARER

Farekategori	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar/ analyse
1. Løsmasseskred/-utglidning	Lite sannsynlig	Kritisk		Geoteknisk rapport viser at området ikke er utsatt for å rase ut eller bli rammet av eksterne ras.
2. Snøskred/isras/steinsprang	Uaktuelt	Farlig		NVE's kartløsning viser Ingen registreringer nærområdet. Området har små høydeforskjeller uten rasfare.
3. Flom, erosjon og isgang	Mindre sannsynlig	Kritisk		Planlagt bebyggelse ligger nært inntil Verdalselva, og vil bli utsatt for flom, erosjon og isgang. Bebyggelsen må plasseres på flomsikkert nivå, og skråningen mot Verdalselva må sikres.
4. Stormflo, havstigning	Mindre sannsynlig	Kritisk		Deler av området ligger i en sone som vil bli rammet av en 200-årsflom. Bebyggelse må plasseres på flomsikkert nivå.
5. Skog- og gressbrann	Uaktuelt	En viss fare		Ikke aktuelt
6. Sterk vind	Lite sannsynlig	En viss fare		Området er ikke spesielt utsatt for vindpåkjenninger. Bygg må dimensjoneres for å tåle lokalklima.
7. Radon	Lite sannsynlig	En viss fare		Ikke undersøkt. Radonsperre er generelt krav i Tek17.
8. Annen naturrisiko	Uaktuelt			Ingen aktuelle.

SJEKKLISTE/ANALYSE – MENNESKE- OG VIRKSOMHETSBASERTE FARER

Farekategori	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar/ analyse
9. Ulykker knyttet til transport årer	Lite sannsynlig	Kritisk		Planområdet ligger lang fra de store transportårene.
10. Ulykker knyttet til nærliggende virksomheter. (utslipp, eksplosjonsfare etc.)	Lite sannsynlig	Kritisk		Det ligger ingen virksomheter i nærheten av planområdet som det er kjent kan innebære vesentlig fare.
11. Bortfall av kritisk infrastruktur. (elektrisitet, vannforsyning etc.)	Lite sannsynlig	En viss fare		Ingen spesielle farer for denne type bebyggelse. Det antas at evt. bortfall vil være kortvarig og ha liten konsekvens for området.
12. Elektromagnetiske felt (høysp.linje m.m.)	Uaktuelt			Eksisterende høyspentlinjer ligger langt fra planområdet. Nedgravde kabler antas å utgjøre liten risiko.
13. Trafikksikkerhetsproblemer	Lite sannsynlig	En viss fare		Området ligger i enden av boliggate, og trafikken på vegene inntil planområdet har lav fartsgrense og liten trafikk.

14. Storbrann/ulykker. Beredskap og tilgang for brannvesen, ambulanse, etc.	Lite sannsynlig	Kritisk		Området og tiltaket er ikke spesielt brannutsatt. Tomta ligger med god atkomst for brannvesen. Tilgang på slukkevann fra kommunalt anlegg og tankbiler.
15. Tidligere bruk, forurensset grunn	Lite sannsynlig	Kritisk		Det er ikke registrert eller sannsynlig at det er forurensset grunn i planområdet.
16. Andre registrerte farer i nærområdet	Uaktuelt			Ingen registreringer av gruvesjakter, damanlegg, usikrede skrenter, regulerte vann/farlige isforhold, spesielle terrormål eller lignende.
17. Forurensing/støy som følge av tiltaket	Lite sannsynlig	En viss fare		Ingen spesielle farer, forutsatt at tiltak og anleggsarbeid utføres i samsvar med lover og forskrifter.
18. Trafikksikkerhetsutfordringer som følge av tiltaket	Lite sannsynlig	En viss fare		Eksisterende vegnett til boligene er boligarter med lav hastighet og lite trafikk. Vegene har en standard som tåler en viss trafikkøkning.
19. Andre farer som følge av tiltaket	Lite sannsynlig	Kritisk		Ingen spesielle farer. Eventuelle mindre skrenter som følge av terrenginngrep må sikres i henhold til gjeldende forskrifter.

6.3 Risikobildet

Ros-analysen viser at det er noen risikoområder knyttet til planområdet og gjennomføring av tiltaket, men alle vurderes å ha liten sannsynlighet.

Risikomatriksen under angir aktuelle hendelse/situasjon fra sjekklistene.

Sannsynlighet	Konsekvenser				
	Ufarlig	En viss fare	Kritisk	Farlig	Katastrofal
Meget sannsynlig					
Sannsynlig					
Mindre sannsynlig			3,4		
Lite sannsynlig		1,6,7,11,13,17,18	3,9,10,14,15,19		

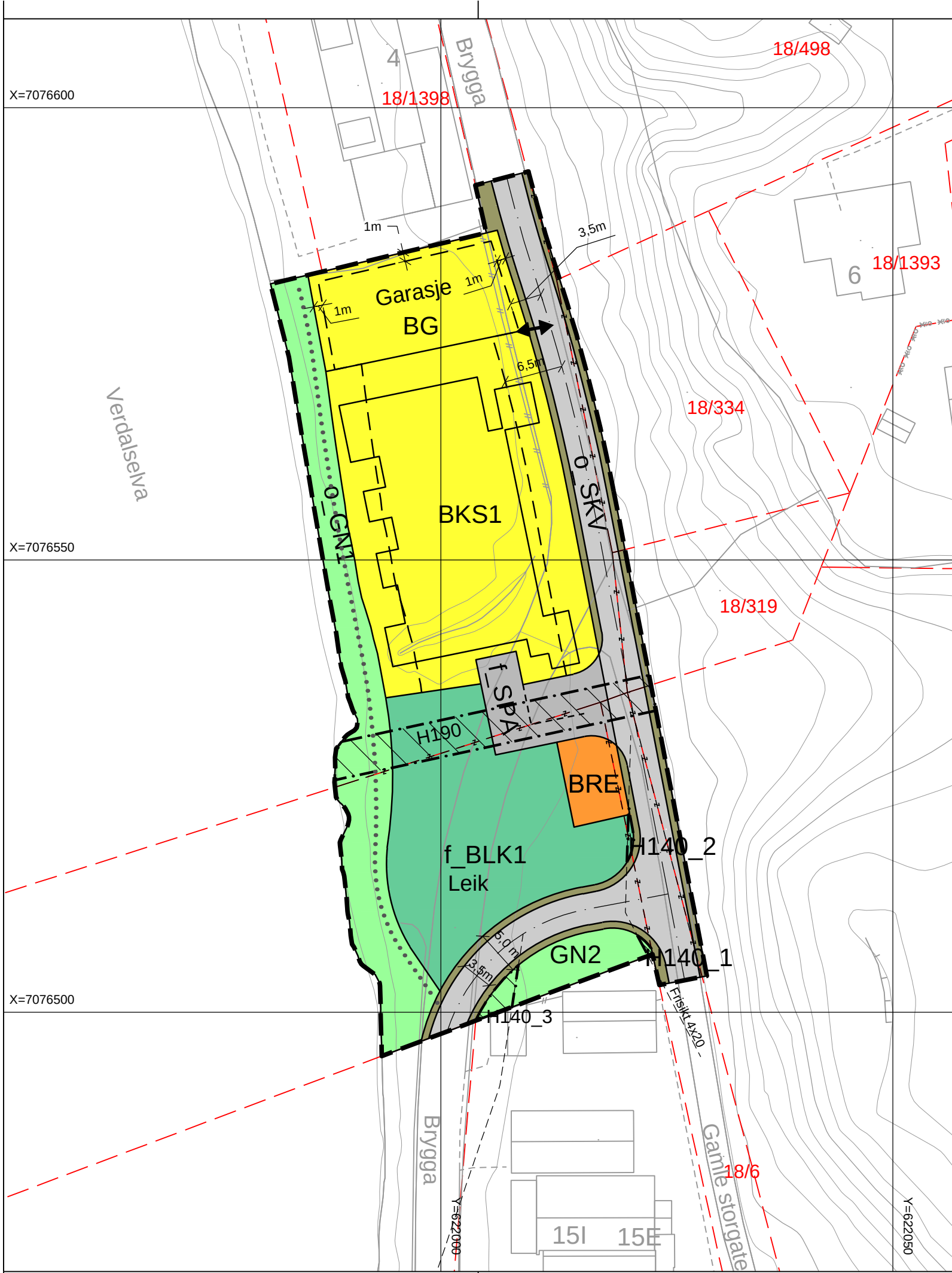
Behov for tiltak

Ingen hendelser er vurdert å komme i rød sone.

Farekategori 3 (Flom, erosjon og isgang) og 4 (Stormflo) er plassert i gul sone. Det forutsettes gjennomført tiltak for å sikre at bebyggelsen blir liggende på flom- og issikkert nivå. Elvekanten er sikret mot erosjon av NVE i dag.

DSB's veileder «Havnivåstigning og stormflo – samfunnssikkerhet i kommunal planlegging» fra 2016 gir forventet stormflonivå samt forventet framtidig heving av vannstand som følge av klimaendringer for kystkommunene i Norge. For Verdal kommune anbefaler veilederen at nivå for 200-års returnivå

for stormflo + klimapåslag settes til kote 2,93 (NN 2000). Veilederen tar ikke hensyn til lokale forhold som for eksempel elveutløp, isgang og bølgepåvirkning, disse må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Innherred samkommune har i vurderingen av tilsvarende saker på Verdal tatt utgangspunkt i angitt minimumsverdi pluss 0,5 meter – slik at man har en buffer. Basert på dette settes nivået på gulv i 1. etasje til kote 3,50 (NN2000).



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BKS** Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112)
- BG** Garasjeanlegg for bolig-/fritidsbebyggelse (1119)
- BRE** Renovasjonsanlegg (1550)
- BLK** Lekeplass (1610)

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV** Kjøreveg (2011)
- SVG** Annen veggrunn - grøntareal (2019)
- SPA** Parkeringsanlegg (2080)

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GN** Naturområde - grønnstruktur (3020)

§12-6 - Hensynssoner

- H140** Frisikt (140)
- H190** Andre sikringssoner (overvannsledning) (190)

Linjesymbol

- RpGrense**
- RpFormålGrense**
- Eiendomsgrense som skal oppheves (1204)**
- RpSikringGrense**
- Byggegrense (1211)**
- Regulert senterlinje (1221)**
- Frisiktlinje (1222)**
- Regulert parkeringsfelt (veiledende) (1225)**

Punktsymboler

- Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)**

Illustrerende linjesymboler (ikke sosistandard og uten rettsvirkning)

- Trasé for tursti**
- Eiendomsgrense (DEK)**

Kartopplysninger

Kilde for basiskart: Verdal kommune/Geovekst
Dato for basiskart: 15.08.2017
Koordinatsystem: UTM sone 32 basert på EUREF89/WGS84
Høydegrunnlag: NN2000

Ekvidistanse 1 m
Kartmålestokk: 1:500 m (A3)
0 5 10 15 20 25 m



Verdal

Detaljregulering Brygga II Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arealplan-ID:
5038_2017002

Forslagstiller:
Stiklestad Eiendom AS

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Dato	Revisjon	Revidert etter offentlig ettersyn	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			01.06.2018	
Dato	Revisjon				

Kommunestyret sitt vedtak					
Ny 2. gangs behandling					
Offentlig ettersyn fratil					
2. gangs behandling					
Offentlig ettersyn fra.....til					
1. gangs behandling					
Kunngjøring av oppstart av planarbeid					
Oppstartsmøte med Innherred samkommune.					
PLANEN ER UTARBEIDET AV: Norconsult  Okkenhaugvegen 4, 7604 LEVANGER					
			TEGNNR.	DATO	SIGN.
			1	01.02.2018	HB

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

Dato Plansjef

Detaljregulering for Brygga II, PlanID L2017002

REGULERINGSBESTEMMELSER

Plankartet er datert: 01.02.2018, sist rev. 01.06.2018

Saksbehandling:

1.gang det faste utvalg for plansaker	xx.xx.201x
Offentlig ettersyn i perioden	xx. xx.201x - xx.xx.201x
2.gang det faste utvalg for plansaker	xx.xx.201x
Kommunestyret, vedtak	xx.xx.201x

Bestemmelsene er sist revidert: 01.06.2018

§ 1 GENERELT

Bestemmelsene gjelder for området avgrenset med reguleringsgrense på plankartet.

Planområdet er ca. 2,9 daa. Arealene reguleres til følgende formål jfr. pbl § 12-5: (SOSI-koder angitt i parentes).

Bebyggelse og anlegg pbl. § 12-5, pkt. 1

- Bebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112)
- Garasjeanlegg for bolig-/fritidsbebyggelse (1119)
- Renovasjonsanlegg (1550)
- Lekeplass (1610)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur pbl. § 12-5, pkt. 2

- Kjøreveg (2011)
- Parkering (2080)
- Annen veggrunn – grøntareal (2019)

Grønnstruktur pbl § 12-5, pkt. 3

- Naturområde – grønnstruktur (3020)

Hensynssoner: pbl. § 12-6

- Frisiktsone (H140)
- Andre sikringssoner (overvannsledning) (H190)

§ 2 FELLESBESTEMMELSER

§ 2.1 KRAV OM NÆRMERE DOKUMENTASJON

Sammen med søknad om tiltak (byggetillatelse) skal det leveres situasjonsplan i hensiktsmessig målestokk. Situasjonsplanen skal angi kotehøyder for ferdig terreng. Sammen med situasjonsplanen skal det leveres snitt og fasadeopprikk som viser bebyggelsens plassering i forhold til eksisterende og nytt terreng.

Geoteknisk prosjektering skal gjennomføres før tillatelse til tiltak gis.

§ 2.2 ESTETIKK OG ENERGI

Ny bebyggelse og uterom skal gis en god arkitektonisk og materialmessig kvalitet og være godt tilpasset sine omgivelser.

§ 2.3 UNIVERSELL UTFORMING

Opparbeidet utomhusanlegg skal gis universell utforming. Områdene skal være tilgjengelige og skal kunne brukes uten spesielle innretning for brukerne.

§ 2.4 STØY

Ekvivalent støynivå for utendørs oppholdsareal skal tilfredsstille de krav som er satt i Miljøverndepartementets retningslinje T 1442/ 2016 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» eller senere vedtatte forskrifter eller retningslinjer som erstatter denne.

§ 2.5 AUTOMATISK FREDEDE KULTURMINNER

Dersom det ved arbeider i marken blir påtruffet automatisk fredete kulturminner, jfr. Kulturminneloven § 3, § 4 og § 14, må arbeidene straks stanses i den utstrekning de kan berøre kulturminnene.

Tiltakshaver står ansvarlig for at rette kulturminnemyndighet varsles umiddelbart, jf. lov om kulturminner § 8, 2. ledd.

§ 2.6 SPREDNING AV UØNSKEDE ARTER

Ved flytting, fjerning eller tilføring av masse, skal ansvarlig entreprenør påse og sikre at det ikke medfører spredning av uønskede fremmede arter.

§ 2.7 FERDIGSTILLELSE AV UTEANLEGG - REKKEFØLGEBESTEMMELSE

Parkeringsplasser, trafikkareal, sti, lekeplass og tilstøtende grøntarealer innenfor planområdet skal være opparbeidet før det kan gis ferdigtillatelse til bebyggelse på område. Det kan gis midlertidig brukstillatelse dersom klimatiske forhold gjør ferdigstillelse av uteanlegg vanskelig.

§ 2.8 PARKERING

Følgende parkeringskrav gjelder:

- For hver boenhet skal det settes av plass til 1,2 parkeringsplasser, hvorav 1 plass kan være i garasje / carport
- 5% av plassene skal være for forflytningshemmede
- For hver leilighet skal det være plass for parkering av 2 sykler

§ 3. BEBYGGELSE OG ANLEGG Pbl. § 12-5, pkt. 1

§ 3.1 KONSENTRERT SMÅHUSBEBYGGELSE BKS1

Område BKS1 skal bebygges med leilighetsbebyggelse. Områdene kan bebygges med 6 til 7 boenheter. Bebyggelsen skal oppføres med saltak med takvinkel mellom 25 og 40 gr. med møneretning øst-vest.

Avsatt byggeområde kan totalt bebygges med inntil 800 m² bebygd areal (BYA) ihht. siste veileder for grad av utnyttning. Minste utnyttelse er 300 m² bebygd areal (BYA). Planlagt bebyggelse vist i plankartet er veiledende, og kan avvike med inntil 2,0 m. Boder, svalganger, heis- og trapperom, balkonger og fellesrom kan oppføres utenfor byggegrense som vist i plankartet. Minste avstand til naboeiendom er 1,0 m. **For balkonger er minsteavstand 0,5 m.**

Byggehøyder:

BKS1: Bebyggelsen tillates oppført med maksimum 2 etasjer uten kjeller.

Golvnivå 1. etasje skal være mellom kt. 3,5 og 4,0 NN 2000

Maksimal tillat gesimshøyde er 7 m over ok golvnivå 1. etasje

Maksimal tillatt mønehøyde er 10 m over ok golvnivå 1. etasje

Minimum 40 % av bebyggelsen skal være tilgjengelig bolig

Høyde til opprinnelig terreng kan tas opp med støttemur. Muren avsluttes på en naturlig måte ned mot tilstøtende arealer.

§ 3.2 GARASJEANLEGG FOR BOLIG-/FRITIDSBEBYGGELSE, BG

Maksimalt tillatt bebygd areal (BYA) er 160 m². Planlagt bebyggelse vist i plankartet er veiledende, og kan avvike med inntil 2,0 m. Garasjer skal ikke bygges med kjeller. Høyde gulv mellom kt. 3,50 og 4,00.

Maksimal tillat gesimshøyde høyeste gesims er 4 m over gjennomsnittlig planert terreng.

Høyde til opprinnelig terreng kan tas opp med støttemur. Muren avsluttes på en naturlig måte ned mot tilstøtende arealer.

§ 3.3 RENOVASJONSANLEGG, BRE

Innenfor området skal det etableres avfallsystem. Anlegget er felles for planområdet **og kan bygges inn. Maksimal tillat gesimshøyde høyeste gesims er 4 m over gjennomsnittlig planert terreng.**

§ 3.4 LEKEPLASS, f_BLK1

Innenfor området skal det etableres småbarnsslekeplass. Lekeplassen er felles for planområdet. Lekeplassen skal minimum inneholde sandkasse, sittebenk og vippedyr. Lekeplassen skal være universelt utformet.

§ 4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR Pbl. § 12-5, pkt. 2

§ 4.1 TRAFIKKAREAL o_SKV

Formålet omfatter trafikkareal som vist i plankart. Vegbredder går fram av kartet.

§ 4.2 PARKERING – FELLES, f_SPA

På området kan etableres parkering som vist for bil og sykkel. Parkeringsplassene er felles for planområdet.

§ 4.3 ANNEN VEGGRUNN - GRØNTANLEGG

Trafikkarealer avsatt til annen veggrunn i tilknytning til veg og parkering skal tilsåes og gis en tiltalende utforming. Vegetasjonen kan ikke være til hinder for sikt og vedlikehold av veg og teknisk infrastruktur.

§ 5 GRØNNSTRUKTUR Pbl. § 12-5, pkt. 3

§ 5.1 NATUROMRÅDE – GRØNNSTRUKTUR, o_GN1 **og o_GN2.**

Det er ikke tillatt med faste installasjoner eller anlegg i områdene avsatt under grønnstruktur som er til hinder for bruken av området som naturområde.

Det er heller ikke tillatt å bruke områdene til lagring, parkering eller andre formål som ikke er forenelig med formålet grønnstruktur.

Det **skal** opparbeides tursti som illustrert i planen. Overgangen mellom sti og boligbebyggelse skal utformes slik at boligbebyggelsen ikke virker privatiserende for offentlig ferdsel langs elvestrengen og omvendt – at offentlig ferdsel ikke er til sjanse for beboere i området. **Bruksbredde skal være min 1,0 meter. Bruksbredden skal jevnes ut, eventuelt tilføres topplag. Nødvendige plastringer og forstøtninger mot elva for å få etablert tursti kan tillates.**

Nye tiltak langs elva som f.eks. ytterligere erosjonssikring eller graving bør gjennomføres på en miljømessig gunstig måte.

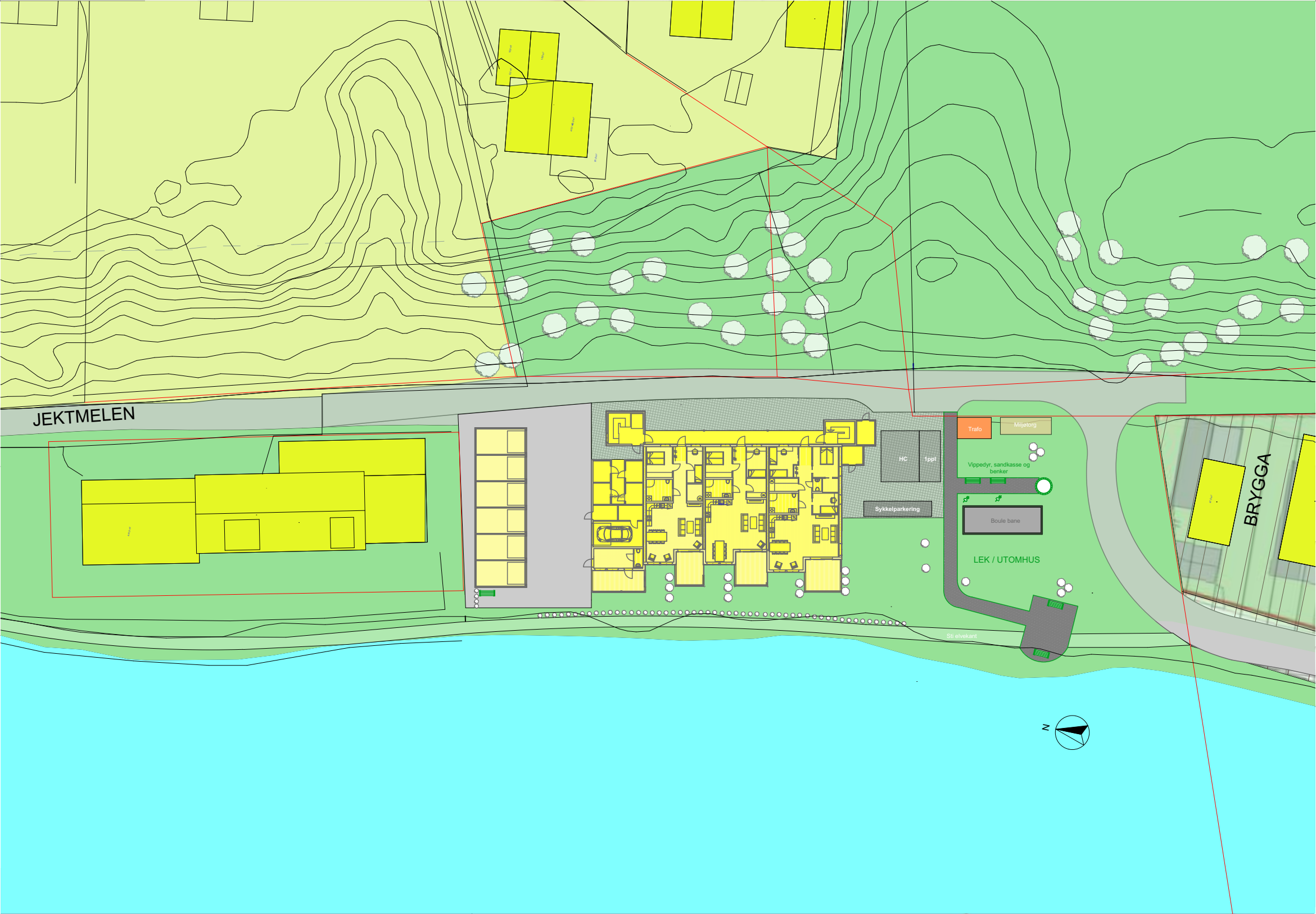
§ 6 HENSYNSONER Pbl. § 12-6

§ 6.1 FRISIKTZONE

Innenfor frisihtsone tillates ikke sikthindringer med større høyde enn 0,5 meter over plannivå på tilstøtende veger. Skilt/ lysstolpe eller 1 oppstamma tre kan likevel tillates.

§ 6.2 ANNEN SIKRINGSSONE (OVERVANNsledNING)

Innenfor sikringssonen tillates ikke etablert byggverk eller andre konstruksjoner som er til hinder for drift av ledningen.



Company Title		
		
Stiklestad Eiendom AS		
Skoleparken 3, 7604 Levanger		
Job Title		
Brygga 2 Skisser utomhusplan		
Drawing Name		
Drawing Status		
1:500		
Layout ID	Status	Revision
A.05	2018 02 01	





Silje H. Sjøvold - søknad om permisjon inntil videre fra folkevalgte verv

Saksbehandler: Line Therese Ertsås E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no Tlf.: 74048257	Arkivref: 2018/7628 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	14.06.2018	65/18
Kommunestyre	18.06.2018	59/18

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret imøtekommer søknaden fra Silje H. Sjøvold om permisjon inntil videre fra folkevalgte verv.
2. Lotte Holte Kjesbu rykker inn som fast medlem i kommunestyret for Høyre i permisjonstiden.
3. Nytt medlem i formannskapet/administrasjonsutvalget/valgstyret i permisjonstiden:
4. Som varaordfører i permisjonstiden velges:
5. Nytt medlem og nestleder i kommunalt klageorgan i permisjonstiden:
6. Nytt medlem i representantskapet i IKA Trøndelag i permisjonstiden:
7. Nytt medlem i KS organer i permisjonstiden:
8. Ny personlig vara i representantskapet i Innherred renovasjon i permisjonstiden:
9. Ny personlig vara i representantskapet i Trondheim Havn i permisjonstiden:
10. Ny personlig vara i representantskapet i KonSek i permisjonstiden:
11. Vararepresentant til årsmøtet i Revisjon Midt-Norge i permisjonstiden:
12. Ny personlig vara i representantskapet i Innherred interkommunale legevakt i permisjonstiden:
13. Ny personlig vara i Inntrøndelag interkommunale utvalg mot akuttforurensning i permisjonstiden:
14. Ny personlig vara i representantskapet i Nord-Trøndelag Krisesenter i permisjonstiden:
15. Nytt medlem i innstillingskomiteen for Verdal kommunes kulturpris i permisjonstiden:
16. Nytt medlem i referansegruppe nytt helsebygg i permisjonstiden:

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Silje H. Sjøvold søker i brev datert 5. juni 2018 om permisjon inntil videre fra folkevalgte verv pga personlige årsaker. Hun søker inntil videre da hun ønsker å tilbake i sine verv så fort hun har mulighet til det.

Silje H. Sjøvold er for inneværende periode valgt som varaordfører og innvalgt som medlem på felleslista AP/H/KRF i følgende utvalg (i tillegg til medlem i kommunestyret for H):

Formannskapet/valgstyret/administrasjonsutvalget
Kommunalt klageorgan
KS organer
IKA Trøndelag
Innstillingskomite for Verdal kommunes kulturpris
Referansegruppe nytt helsebygg

Og personlig varamedlem i følgende utvalg:

Representantskapet Innherred Renovasjon
Representantskapet i Innherred renovasjon i permisjonstiden
Representantskapet i Trondheim Havn i permisjonstiden
Representantskapet i KonSek i permisjonstiden
Årsmøtet i Revisjon Midt-Norge i permisjonstiden
Representantskapet i Innherred interkommunale legevakt i permisjonstiden
Inntrøndelag interkommunale utvalg mot akuttforurensning i permisjonstiden
Representantskapet i Nord-Trøndelag Krisesenter i permisjonstiden

Medlem i representantskap i IKS er ordfører og vervene som personlig varamedlem bør bekles av varaordfører.

Varaordfører velges etter at nytt **medlem i formannskapet** er besatt og gjennomføres som flertallsvalg. Her kan det av et medlem kreves skriftlig avstemming. Den er valgt som har fått mer enn halvparten av de avgitte stemmer.

AP/H/KRF har følgende medlemmer/varamedlemmer i:

Formannskapet:

Medlemmer:

1. Bjørn Iversen (AP)
2. Silje H. Sjøvold (H)
3. Trine Reitan (AP)
4. Ove Morten Haugan (AP)
5. Tor-Petter Abelsen (KRF)

Varamedlemmer:

1. Charlotte F. Aakerhus (H)
2. Arild K. Pedersen (AP)
3. Bjørn J. Holmli (AP)
4. Berit G. Nessø (AP)
5. Torill Elverum (AP)
6. Einar A. Tromsdal (AP)
7. Tor Martin Nordtømme (AP)

Kommunalt klageorgan:

Medlemmer:

1. Bjørn Iversen, leder (AP)
2. Silje H. Sjøvold, nestleder (H)
3. Trine Reitan (AP)

Personlige varamedlemmer:

1. Ove Morten Haugan (AP)
2. Tor-Petter Abelsen (KRF)
3. Berit G. Nessø (AP)

KS organer:

Medlemmer:

1. Bjørn Iversen (AP)
2. Silje H. Sjøvold (H)

Varamedlemmer:

1. Berit G. Nessø (AP)
2. Arild K. Pedersen (AP)
3. Trine Reitan (AP)
4. Einar A. Tromsdal (AP)

Kommunelovens § 15 har slik ordlyd:

«Kommunestyret kan etter søknad fritta, for et kortere tidsrom eller for resten valgperioden, den som ikke uten uforholdsmessig vanskelighet eller belastning kan skjønne sine plikter i vervet.»

Rådmann vil ut fra dette tilrå at søknaden om permisjon innstilling videre fra folkevalgte verv imøtekommes.

Felleslista AP/H/KRF bes i møte fremme forslag på medlem i ovennevnte utvalg. Det bør tas hensyn til kjønnskvoeringsreglene.

Det gjøres oppmerksom på at valg på medlemmer/varamedlemmer i formannskapet og valg av varaordfører skal skje av og blant kommunestyrets medlemmer.

I kommunelovens § 16 står det under kommentarer at organet suppleres fra den samme gruppe som uttredende tilhørte. Viser det seg at denne framgangsmåten fører til at et kjønn vil bli representert med mindre enn 40 % av medlemmene i organet, skal det så langt det er mulig velges nytt medlem fra det underrepresenterte kjønn.

Vurdering:

I tråd med gjeldende reglement for folkevalgtes arbeidsgodtgjøring frikjøpes varaordfører i 50 % av 90 % av ordførers godtgjøring. Når det her søkes om permisjon inntil videre, vil det bli en usikkerhet for den som blir valgt som varaordfører i forhold til tidsrom for frikjøpet. Det sikrer imidlertid at kommunen ikke må betale dobbelt godtgjøring i permisjonstiden.

PS 60/18 Orienteringer